

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Dalam kehidupannya manusia selalu saling membutuhkan satu sama lainnya, karena manusia itu merupakan makhluk sosial. Demikian pula dalam memenuhi kepentingannya sehari-hari, baik untuk mempertahankan hidup maupun untuk mencukupi kesejahteraan mereka. Tidak dapat dipungkiri bahwa dunia ini telah dikarunia oleh Yang Maha Kuasa dengan berbagai macam kekayaan alam. Namun kekayaan alam itu tersebar di berbagai tempat di dunia. Sebagai contoh di satu tempat menghasilkan beberapa jenis kebutuhan manusia, sedangkan ditempat lainnya diciptakan benda lain yang juga dibutuhkan oleh manusia tersebut.

Oleh karena itu dalam memenuhi kebutuhan mereka diperlukan pengangkutan untuk saling mengirimkan hasil-hasil produksi mereka. Pengangkutan tersebut berguna untuk membawa hasil-hasil produksi dari suatu negara ke negara lain ataupun dari suatu daerah ke daerah lain. Begitu pula dalam rangka memenuhi kebutuhannya dan mencapai maksudnya, manusia perlu berkunjung ke suatu negara lain maupun ke daerah lain, dan untuk hal tersebut diperlukan pengangkutan. Sebagaimana diketahui Indonesia merupakan negara kepulauan yang meliputi darat dan laut. Luas darat meliputi $\pm 1,9$ juta Km persegi dan laut ± 3 juta Km persegi dan ini merupakan suatu kesatuan yang tidak terpisahkan.

Dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945 dijelaskan dalam pembukaan alinea ke 4 yang berisi kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintahan negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah

kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu undang-undang dasar negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan negara republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasarkan kepada ketuhanan yang maha esa, kemanusiaan yang adil dan beradab, persatuan Indonesia, dan kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Untuk mencapai suatu pemerintahan negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia tersebut harus dapat diciptakan suatu perhubungan yang lancar dan tertib. Pengangkutan merupakan sarana yang utama. Hubungan dari kota ke kota atau dari pulau ke pulau maupun hubungan dengan negara lain, tergantung dari kelancaran pengangkutan tersebut.

Pada saat ini, sudah tidak mungkin lagi untuk membatasi diri, berbicara hanya dalam ruang lingkup satu negara. Begitupula Indonesia yang telah ikut dalam pergaulan dunia umumnya dan perdagangan internasional khususnya, harus berperan aktif agar jangan sampai ketinggalan dalam mewujudkan komunikasi yang lancar, tertib dan aman.

Disamping pengangkutan melalui udara dan darat, pengangkutan di laut merupakan alat yang penting. Oleh karena itu perlu diberikan perhatian yang besar terhadap pengaturan dan pembinaan dibidang pengangkutan laut. Dan tulisan ini akan fokus pada pengangkutan laut. Tentang hukum pengangkutan laut di Indonesia saat ini berlaku Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan beberapa ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang diberlakukan di Indonesia pada tahun 1847 berdasarkan asas konkordinasi. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku karena meyangkut suatu persetujuan pengangkutan, juga karena ada *lex spesialis derogat lex generalis* antara lain mengenai hipotek yang terkait dengan hipotek kapal laut. Buku ke III dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berjudul tentang perikatan mengatur persetujuan pada umumnya dan persetujuan-persetujuan tertentu. Sedangkan mengenai segala hal yang berhubungan dengan pengangkutan

barang atau orang melalui laut dengan kapal-kapal laut diatur dalam buku ke II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang berjudul " Hak-Hak dan Kewajiban yang bersumber pada pelayaran".

Bila diperhatikan masa berlaku Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang sudah lebih dari satu abad, tentu dapat dimengerti, ada ketentuan-ketentuan yang tidak dapat lagi menampung kebutuhan yang meningkat dan tidak sesuai lagi dengan alam kemerdekaan serta aspirasi-aspirasi dan kepentingan nasional. Ketentuan-ketentuan hukum laut produk nasional pada umumnya belum mendukung kepentingan nasional di laut secara keseluruhan.

Agar terjamin kepentingan nasional lewat laut, maka hendaknya semua fungsi yang berhubungan dengan kelautan berjalan secara tertib, terarah dan terpadu serta mempunyai landasan hukum yang kuat. Oleh karena itu diperlukan suatu kesatuan hukum tentang perusahaan dan penyelenggaraan pengangkutan di laut.

Pada masa ini negara Indonesia sedang giat melaksanakan pembangunan di segala bidang demi mencapai kesejahteraan rakyat. Salah satu bidang yang mempunyai kaitan langsung dengan kesejahteraan rakyat adalah bidang ekonomi. Salah satu sektor yang menunjang bidang perekonomian ialah perhubungan.

Indonesia sebagai negara kepulauan dan merupakan jalur lintas pelayaran perdagangan internasional berkepentingan bukan hanya dalam mengembangkan armada niaga nasionalnya, tetapi yang lebih penting adalah memperjuangkan bahwa Indonesia mempunyai tempat dan peranan dalam dunia pelayaran internasional. Apalagi dengan ikut sertanya negara Indonesia dalam pergaulan internasional yang mengakibatkan meningkatnya peranan Indonesia dalam perdagangan internasional, maka masalah perhubungan laut semakin penting untuk ditelaah.

Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, jasa transportasi laut sangat memegang peranan penting dalam melancarkan arus dan memajukan perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri. karena dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat

kedaulatan negara. Terlebih lagi pembangunan perhubungan laut ini ditujukan untuk meningkatkan pelayaran angkutan laut, sehingga semakin mampu menghubungkan seluruh wilayah tanah air sekaligus mendorong pertumbuhan perdagangan serta meningkatkan daya saing dan pemasaran hasil produksi baik di dalam negeri maupun luar negeri.

Dari sisi Bahasa Indonesia pengertian laut adalah kumpulan air asin dalam jumlah yang banyak dan luas yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau. Jadi laut merupakan air yang menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam dan berasa asin. Laut adakalanya merupakan batas suatu negara dengan negara lain dengan titik batas yang ditentukan melalui ekstradisi bilateral atau multilateral yang berarti pula merupakan batas kekuasaan suatu negara, sejauh garis terluar batas wilayahnya.¹ Untuk landas kontinen negara kita berhak atas segala kekayaan alam yang terdapat di laut sampai dengan kedalaman 200 meter. Batas laut teritorial sejauh 12 mil dari garis dasar lurus dan perbatasan laut Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil dari garis dasar laut.

Sebagai negara yang 70 persen areanya terdiri dari perairan, Indonesia memiliki kepentingan yang besar terhadap wilayah laut. Ini semua karena Indonesia menyandang status sebagai salah satu negara kepulauan dengan garis pantai terpanjang di dunia. Kondisi geografis ini tentunya tidak akan memberikan dampak positif jika tidak dikelola dengan baik, apalagi jika perjanjian batas laut dengan negara tetangga tidak diatur dengan jelas. Menurut pakar hukum laut Fakultas Hukum Unpad, Etty R. Agoes, Indonesia telah membuat 16 perjanjian batas laut dengan negara-negara ASEAN dan juga negara tetangga seperti India dan Australia. Jumlah ini sangat banyak jika dibandingkan dengan negara ASEAN lain. Banyaknya perjanjian ini disebabkan Indonesia harus membuat beberapa jenis perjanjian dengan satu negara. Contohnya, Indonesia dengan Malaysia telah menyepakati perjanjian mengenai batas laut, zona ekonomi eksklusif, dan landas kontinen (*continental shelf*). Selain itu, Indonesia juga membuat perjanjian dengan India, dan perjanjian tiga pihak dengan Thailand dan India. Dengan Singapura, Indonesia membuat perjanjian batas laut untuk area Selat Malaka dan Selat

¹ Subagyo,P. Joko.,S.H., *Hukum Laut Indonesia*, Cet. 4, Rineka Cipta : Jakarta,2009,h.1

Singapura. Indonesia masih dalam tahap negosiasi dengan negara-negara lain mengenai batas laut, seperti Filipina, Malaysia, Palau, Vietnam, Timor Leste, dan Thailand.

Pelayaran nasional untuk angkutan laut dalam negeri ditingkatkan kemampuan serta peranannya dan diusahakan agar dapat saling mendukung dan membentuk kesatuan armada laut yang tangguh. Sehingga akan meningkatkan perdagangan antar pulau dan menunjang perdagangan luar negeri. Juga untuk meningkatkan peranan dan daya saingnya dalam pelayaran nasional dan luar negeri terutama dalam bidang pengangkutan barang ekspor. Usaha pelayaran rakyat dan pelayaran perintis perlu terus dibina dan dikembangkan, sehingga angkutan laut semakin terjangkau dan dapat mendorong pertumbuhan perdagangan dan pemasaran hasil produksi terutama di daerah terpencil. Seharusnya pengelolaan fasilitas perhubungan dan pelabuhan laut lainnya makin ditingkatkan agar menjadi lebih efisien dan mampu menunjang kelancaran serta keselamatan di laut. Untuk mencapai tujuan tersebut telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No.17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang mencakup PP No.2 Tahun 1969.

Dengan berdasarkan kebutuhan masyarakat dalam hal ini konsumen pengangkutan barang atas informasi mengenai tanggung jawab Perusahaan pengangkutan barang, sehingga alasan inilah yang melatarbelakangi penulis untuk memilih judul skripsi mengenai: **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT TERHADAP RUSAKNYA OBYEK YANG DIPERJANJIKAN (Studi Kasus PT. A Sebagai Perusahaan Pengangkutan Barang).**

2. Pokok Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan tersebut diatas, maka yang perlu dibahas dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Bagaimana tanggung jawab PT.A sebagai perusahaan pengangkutan melalui laut terhadap komoditi barang berdasarkan perjanjian?
- b. Bagaimana batasan tanggung jawab bagi PT. A selaku pengangkut apabila terjadi *force majeure*?

- c. Bagaimana proses penyelesaian klaim dan ganti rugi akibat tidak terpenuhinya tanggung jawab PT.A ?

3. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian merupakan bingkai penelitian, yang menggambarkan batas penelitian, mempersempit permasalahan, dan membatasi area penelitian. Lingkup penelitian juga menunjukkan secara pasti faktor-faktor mana yang akan diteliti, dan mana yang tidak, atau untuk menentukan apakah semua faktor yang berkaitan dengan penelitian akan diteliti ataukah akan dieliminasi sebagian.

Penulis membuat skripsi yang berjudul **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT TERHADAP RUSAKNYA OBYEK YANG DIPERJANJIKAN (Studi Kasus PT. A Sebagai Perusahaan Pengangkutan Barang)** karena ingin membahas tentang tanggung jawab dan batasan-batasannya dalam proses ganti kerugian serta perjanjian oleh PT. A terhadap rusaknya obyek yang diperjanjikan dan untuk mengetahui bagaimana proses penerapan klaim dan ganti kerugian apabila itu sudah jelas merupakan kelalaian PT.A, apakah ada hambatan atau masalah dalam proses ganti kerugian. Hal ini dikemukakan agar pembahasan skripsi tidak melebar dan tetap pada jalur ruang lingkup penelitian atau perumusan masalah.

Menjadi suatu kewajiban untuk para aparat hukum agar bisa menyelesaikan kasus ini dengan seadil-adilnya karena banyak pihak yang merasa dirugikan atau merasa terganggu atas masalah tersebut. Aturan-aturan yang telah berlaku dalam lingkungan peradilan di Indonesia pun harus mempertegas aturan tentang Pengangkutan dan Pelayaran, agar tidak menjadi hambatan dalam menyelesaikan perkara-perkara serupa. Kasus tersebut harus dilihat dan diselesaikan atas dasar hukum dan undang-undang yang berlaku di Indonesia agar salah satu pihak tidak merasa dirugikan atau diberlakukan tidak adil.

4. Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian adalah untuk memenuhi salah satu syarat dalam mencapai gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan

”Veteran” Jakarta dan memberikan wawasan kepada masyarakat di bidang hukum perdata dan hukum pengangkutan niaga terhadap kasus-kasus tentang tanggung jawab perusahaan terhadap rusaknya objek yang diperjanjikan (objek prestasi).

Adapun Manfaat dari penulisan skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui secara lebih jauh tentang pelaksanaan pengangkutan barang di laut dan penerapan peraturan-peraturan hukum yang berkaitan dengan pengangkutan di PT. A
- b. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. A sebagai pengangkut terhadap barang yang diangkut, terutama bila terjadi force majeure dan pembatasan terhadap tanggung jawab tersebut
- c. Untuk mengetahui proses penyelesaian klaim dan pemberian ganti rugi oleh PT. A, akibat tidak terpenuhinya tanggung jawabnya sebagai pengangkut.

5. Kerangka Teoritis dan kerangka konseptual

a. Kerangka Teoritis

Kerangka teori dapat diartikan sebagai kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, pisau analisis, penulisan mengenai sesuatu kasus ataupun permasalahan (problem), yang menjadi bahan perbandingan, pegangan yang mungkin disetujui atau tidak disetujui yang merupakan masukan eksternal dalam penelitian ini. Perjanjian menurut Subekti, adalah suatu peristiwa dimana seseorang, berjanji kepada seseorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal, dimana dari peristiwa tersebut timbullah suatu hubungan antara dua orang yang dinamakan perikatan²

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, perjanjian adalah suatu perbuatan yang terjadi antara satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.³ Secara tradisional suatu perjanjian terjadi berlandaskan asas kebebasan berkontrak di antara dua pihak yang mempunyai kedudukan yang seimbang dan kedua belah pihak

² Subekti, *Hukum Perjanjian*, cet ke XIX, Intermasa Jakarta ,2002, h.1.

³ Mariam Darus Badruzaman, *K.U.H. Perdata Buku III Hukum perikatan dengan penjelasan*, cet. II, Alumni Jakarta ,1996, h. 89.

berusaha untuk mencapai kesepakatan yang diperlukan bagi terjadinya perjanjian itu melalui proses negosiasi di antara mereka.

Pasal 1320 KUHPer mensyaratkan empat hal untuk sahnya suatu perjanjian, yaitu :

- 1) Adanya kesepakatan (kata sepakat antara mereka yang mengikatkan diri).
- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.
- 3) Suatu pokok persoalan tertentu.
- 4) Klausula yang Halal (suatu sebab yang tidak dilarang oleh hukum positif suatu negara).

Kesepakatan merupakan syarat pertama sahnya suatu perjanjian. Kesepakatan di antara para pihak merupakan perwujudan dari kehendak dua atau lebih pihak dalam perjanjian mengenai apa yang mereka kehendaki untuk dilaksanakan, bagaimana cara melaksanakannya, kapan harus dilaksanakan, dan siapa yang harus melaksanakan.

Adanya kecakapan untuk bertindak dalam hukum merupakan syarat kedua terbentuknya perjanjian yang sah. Kecakapan untuk bertindak dalam banyak hal yang berhubungan dengan kewenangan bertindak dalam hukum. Meskipun kedua hal tersebut secara prinsipil berbeda, namun dalam membahas masalah kecakapan bertindak yang melahirkan suatu perjanjian yang sah, maka masalah kewenangan untuk bertindak juga tidak dapat dilupakan, Orang yang tidak cakap untuk membuat perjanjian menurut pasal 1330 adalah :

- 1) Orang yang belum dewasa.
- 2) Orang yang berada dibawah pengampuan.
- 3) Orang-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.

Asuransi atau pertanggungan yang merupakan terjemahan dari insurance atau verzekering atau assurance yang timbul karena kebutuhan manusia. Seperti telah dimaklumi, bahwa dalam mengarungi hidup dan kehidupan ini, manusia selalu dihadapkan kepada sesuatu yang tidak pasti

dan apabila peristiwa tersebut menguntungkan dan menyenangkan, akan merupakan suatu keberuntungan. Akan tetapi jika yang terjadi sebaliknya jika terjadi kehilangan atau peristiwa tidak menyenangkan lainnya ini yang disebut risiko. Singkatnya setiap insan tanpa kecuali di alam fana ini selalu menghadapi berbagai macam risiko. Dan risiko ini yang dilindungi oleh asuransi.⁴

Risiko digolongkan atas risiko spekulatif (*speculatif risks*) & risiko murni (*pure risks*). Risiko spekulatif tidak hanya memikirkan kerugian yang mungkin terjadi namun juga keuntungan yang dapat timbul dari peristiwa tersebut. Hal demikian berlainan dengan risiko murni yang hanya memperlakukan kerugian yang terjadi tanpa memperhatikan kemungkinan adanya keuntungan di sisi lainnya. Dan di dalam asuransi ini pun terdapat tanggung jawab para pihak-pihak.⁵

Kepentingan yang harus dilindungi Indonesia tak berhenti pada perjanjian bilateral. Indonesia juga memiliki berbagai peraturan perundang-undangan dalam bidang kelautan, bahkan ada yang dibuat sebelum kelahiran *The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Hukum Laut 1982)*. Berdasarkan Pusat Data Hukumonline, beberapa regulasi di bidang kelautan antara lain UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen UU No. 5 Tahun 1983, tentang Zona Ekonomi Eksklusif UU No. 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi, *UNCLOS*; UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia; UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan; dan UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Selain undang-undang yang telah disebutkan, pemerintah dan DPR juga sedang berupaya untuk menyelesaikan Rancangan Undang-Undang Kelautan. Bebeb Djundjunan, Direktur Perjanjian Ekonomi dan Sosial Budaya Kementerian Luar Negeri, mengatakan meski tidak lagi masuk ke dalam Prolegnas,

⁴ Sastrawidjaja, Man Suparman, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi Dan Surat Berharga*, Alumni, Bandung, 2012, h.1

⁵ Ibid. h.5

Rancangan Undang-Undang ini tetap akan dibahas oleh pemerintah, khususnya mengenai substansi yang perlu diubah.⁶

Pelayaran nasional untuk angkutan laut dalam negeri ditingkatkan kemampuan serta peranannya dan diusahakan agar dapat saling mendukung dan membentuk kesatuan armada laut yang tangguh. Sehingga akan meningkatkan perdagangan antar pulau dan menunjang perdagangan luar negeri. Juga untuk meningkatkan peranan dan daya saingnya dalam pelayaran nasional dan luar negeri terutama dalam bidang pengangkutan barang ekspor. Usaha pelayaran rakyat dan pelayaran perintis perlu terus dibina dan dikembangkan, sehingga angkutan laut semakin terjangkau dan dapat mendorong pertumbuhan perdagangan dan pemasaran hasil produksi terutama di daerah terpencil. Seharusnya pengelolaan fasilitas perhubungan dan pelabuhan laut lainnya makin ditingkatkan agar menjadi lebih efisien dan mampu menunjang kelancaran serta keselamatan di laut. Untuk mencapai tujuan tersebut telah dikeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No.17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang mencakup PP No.2 Tahun 1969.

Dalam penyelenggaraan angkutan laut yang merupakan faktor yang paling utama adalah pengangkut. Serta dengan makin berkembangnya kedudukan Indonesia dalam perdagangan internasional, maka hendaklah dipenuhi unsur-unsur pengangkutan seperti armada, dan sarana serta prasarana yang mendukung kelancaran pengangkutan. Dengan meningkatnya armada angkutan laut Indonesia dalam penyelenggaraan angkutan laut di dalam negeri maupun perdagangan Internasional, makin dirasakan pula keprluan akan adanya pengembangan norma-norma dan kaedah-kaedah hukum yang mengatur hubungan-hubungan kepentingan dalam penyelenggaraan angkutan laut.

Hukum pengangkutan laut ialah hukum yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan barang dan atau orang yang

⁶ "Regulasi Batas Laut Indonesia Cukup Baik," <<http://m.search.hukumonline.com/id/dms/search/result?keyword=batas+batas+laut+&submit=&category=all>>. diakses tanggal 19 Oktober 2012.

menyeberangi lautan. Sampai saat ini hukum laut di Indonesia mulai berkembang sedikit demi sedikit tetapi masih tetap berpatokan pada Buku ke II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pengaturan tentang pengangkutan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang terdiri dari dua kelompok, yaitu ketentuan yang mengatur tentang pengangkutan barang-barang dan orang. Hukum pengangkutan Barang-barang diatur dalam bab VA, Buku ke II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang dimulai dari Pasal 466 sampai dengan Pasal 520.

Pasal 466 menyebutkan siapa yang dimaksud dengan pengangkut. Pengangkut dalam arti Bab ini ialah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui laut. Pengangkut menjalankan fungsi pengangkutan, yaitu memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Melaksanakan fungsi pengangkutan, pengangkut tidak harus pemilik kapal, cukuplah bila sebagai pengusaha kapal atau sebagai pencarter kapal.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud pengangkut dalam Hukum Laut ialah orang yang mengikatkan dirinya dalam suatu perjanjian untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan. Selayaknya dalam sebuah perjanjian, maka dalam perjanjian pengangkutan ini, timbullah hak dan kewajiban.

Kewajiban pengangkut adalah seperti yang disebutkan dalam Pasal 468, ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ialah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut sampai tempat tujuan. Kewajibannya dimulai sejak saat barang yang diangkut diterima dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima. Dari kewajiban ini timbullah tanggung jawab pengangkut. Dengan adanya tanggung jawab ini berarti pengangkut

berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam jangka waktu pengangkutan.

PT. A (nama disamarkan demi melindungi kepentingan dan nama baik perusahaan) yang bergerak di bidang pengangkutan barang selama ini selalu mengikuti ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Namun terkadang rusaknya barang atau objek prestasi atau sebab lain seperti *force majeure* merupakan hal yang seharusnya dapat dicegah, karena biasanya sebelum melakukan pengangkutan sudah terlebih dahulu diatur dalam perjanjian pengangkutan yang memuat hak dan kewajiban. Dimana didalam kewajiban terdapat "Tanggung Jawab" para pihak .

Pengertian tanggung jawab menurut H.M.N. Purwosutjipto, dalam bukunya tentang Pengertian Pokok Hukum Indonesia berpendapat bahwa Urusan Perusahaan adalah terjemahan dari istilah aslinya dalam bahasa Belanda *handelszaak*.⁷ Selanjutnya R. Sukardono. dalam bukunya Hukum Dagang Indonesia berpendapat bahwa dengan “ usaha perniagaan”⁸ Dari kedua terjemahan tersebut, yang lebih tepat adalah urusan perusahaan karena cakupan pengertiannya lebih luas, melingkupi segala objek yang ada dalam lingkungan perusahaan, baik berupa harta kekayaan perusahaan maupun usaha perusahaan.

Ditinjau dari segi ekonomi, tanggung jawab urusan perusahaan adalah segala kekayaan dan usaha yang terdapat dalam lingkungan perusahaan sebagai satu kesatuan dengan perusahaan, yang digunakan untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya dengan pengorbanan yang sekecil-kecilnya. Tanpa kekayaan dan usaha, perusahaan tidak mungkin memperoleh keuntungan dalam arti ekonomi sebagai tujuan utama. Secara ekonomi, urusan perusahaan dapat menghasilkan keuntungan dan dapat pula menimbulkan kerugian.

Dari segi hukum, tanggung jawab urusan perusahaan yang berupa kekayaan dan usaha perusahaan itu dapat dialihkan kepada pihak lain, atau dapat dilakukan tanpa merugikan orang lain. Urusan perusahaan

⁷ Purwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Indonesia Jilid I*, Djambatan, Jakarta, 1985, h. 33

⁸ Sukardono, R, *Hukum Dagang Indonesia Jilid I*, Dian Rakyat, Jakarta, 1977, h. 42.

yang berupa kekayaan adalah benda yang dapat dialihkan kepada pihak lain, baik tersendiri terpisah dari perusahaan maupun bersama dengan perusahaan sebagai satu kesatuan. Dari segi hukum, kekayaan yang berupa benda dapat dijadikan objek jual beli sewa-menyewa, dan ini diatur oleh hukum bagaimana cara melakukan jual-beli, sewa-menyewa, dan cara melakukan penyerahan benda dan membayar harganya.

Tanggung jawab perusahaan salah satu materi hukum yang diperlukan dalam menunjang pembangunan nasional adalah ketentuan di bidang Perseroan Terbatas yang menggantikan ketentuan hukum lama. Dengan ketentuan baru ini diharapkan Perseroan Terbatas dapat menjadi salah satu pilar pembangunan ekonomi nasional yang berasaskan kekeluargaan menurut dasar-dasar demokrasi ekonomi sebagai pengejawantahan dari Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.⁹

b. Kerangka konseptual

Kerangka konseptual adalah pedoman yang lebih konkrit dari teori, yang berisikan definisi operasional yang menjadi pegangan dalam proses penelitian yaitu pengumpulan, pengelolaan, analisis dan kontruksi data dalam skripsi ini. Adapun beberapa pengertian yang menjadi konseptual skripsi ini akan dijabarkan dalam uraian dibawah ini:

1. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia dan Pengertian Pengangkutan Niaga
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Konvensi International *The Hague Rules, The Hague Visby Rules, Hamburg Rules*.
3. Pengertian pengangkutan adalah barangsiapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.¹⁰

⁹ Damayanti, Ade Sita, S.H., *Pelaksanaan Tanggung Jawab Pengangkut Laut dan Penyelesaian Klaim Serta Pemberian Ganti Rugi di PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI)*. (Depok : Skripsi Universitas Indonesia, 2002).

¹⁰ *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, cet. 22, Pradnya Paramita Jakarta, 1993, ps.466.

4. Pengangkutan adalah adanya perpindahan tempat dari tempat yang satu ke tempat yang lain dengan menggunakan alat pengangkutan .
5. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.¹¹
6. Kewajiban adalah sesuatu yang harus dilaksanakan oleh pihak yang satu kepada pihak lain dengan pembebanan sanksi jika lalai atau dilalaikan. Jika kewajiban itu ditentukan oleh undang-undang, disebut kewajiban undang-undang sedangkan jika kewajiban itu ditentukan oleh perjanjian, disebut kewajiban perjanjian.¹²
7. Hak adalah sesuatu yang diperbolehkan dari pihak lain dengan kewenangan menuntut jika tidak dipenuhi oleh pihak lainnya itu.¹³

6. Metode Penelitian

Kepentingan penulisan skripsi ini, tentunya penulis membutuhkan data akurat, lengkap dan relevan dengan permasalahan yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya. Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian deskriptif yaitu suatu penelitian yang diarahkan untuk menjelaskan dan mengkaji ulang tentang Hukum Pengangkutan Laut dan Tanggung Jawab Perusahaan.

a. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan pendekatan yang bersifat yuridis normatif yaitu menelaah keadaan yang ada di lapangan serta mencari fakta yang kemudian dihubungkan dengan teori-teori hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

1) Lokasi Penelitian

¹¹ HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pengangkutan)*, Jilid 3 (a) ,Djambatan Jakarta, 1995, h. 2.

¹² Abdulkadir Muhammad, *Perjanjian baku dalam praktek perusahaan perdagangan*, cet I, PT Citra Aditya Bakti Bandung, 1992, h. 10

¹³ *Ibid*, h. 11

Lokasi penelitian yang diambil dalam rangka penulisan skripsi ini adalah Kantor PT.A (perusahaan pengangkutan barang). Pemilihan lokasi tersebut didasarkan pada pertimbangan bahwa tempat tersebut dianggap cukup representatif dalam menjawab permasalahan yang akan diteliti.

2) Sumber data

Mengenai sumber data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini ada dua macam, yaitu:

a) Data Primer

Merupakan data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat pertama kalinya. Dalam hal ini penulis mengadakan penelitian langsung pada lokasi penelitian yang telah ditentukan di atas (*field research*). Kemudian, mengadakan penggalan data kepada responden atau sumber informasi yang telah ditentukan dalam hal ini melalui wawancara langsung dengan responden dalam hal ini Staff SDM (Sumber Daya Manusia), Staff hukum PT.A, dan Manager dan Staff bagian Ekspor dan Impor di PT.A sebagai perusahaan pengangkutan barang.

b) Data sekunder

Jenis data yang kedua ini merupakan data yang diperoleh dari hasil studi pustaka (*library research*). Data-data diperoleh dari literatur-literatur, majalah-majalah, kamus hukum, peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan di atas, serta penggalan data lewat internet.

b. Metode Pengumpulan Data

1) Wawancara

Yaitu mengadakan wawancara yang mendalam dengan yang bersangkutan dengan permasalahan ini dalam instansi atau lembaga dimana penelitian ini dilakukan. Dalam hal ini penulis menggunakan interview bebas terpimpin (*controlled interview*), yaitu wawancara yang menggunakan *interview guide* berupa

catatan-catatan pokok yang diarahkan pada permasalahan dan cara mengajukan pertanyaan diserahkan sepenuhnya pada keluwesan penanya untuk menghilangkan kekakuan dalam proses interview.¹⁴

Pengumpulan Data dilakukan dengan mempelajari dokumen-dokumen atau berkas yang diperoleh dari instansi dimana penelitian ini dilakukan. Selain itu, juga mempelajari teori-teori dari beberapa literatur serta artikel-artikel dari mass media yang berkaitan dengan permasalahan yang penulis teliti. Kemudian dilakukan sinkronisasi terhadap hasil keduanya, sehingga diperoleh data yang dapat menjadi bahan masukan untuk melengkapi analisa permasalahan dari penulisan skripsi ini.

c. Analisis Data

Setelah data yang diperlukan dan relevan telah berhasil dikumpulkan atau dihimpun dalam penelitian, maka data dianalisa secara deskriptif kualitatif. Dalam hal ini, apa yang dinyatakan responden baik secara tertulis maupun secara lisan diteliti dan dipelajari sebagai bagian yang utuh. Selanjutnya dalam menganalisa data penulis menggunakan metode deskriptif yang dianalisa secara kualitatif, yaitu suatu metode analisa dengan menggambarkan fakta-fakta tentang masalah yang diteliti sebagaimana adanya serta memusatkan pada ketentuan yang ada dengan masalah-masalah yang aktual. Dalam hal ini juga membandingkan dengan teori-teori yang ada sehingga dapat menghasilkan sebuah penelitian yang bisa dipertanggungjawabkan.¹⁵

7. Sistematika Penulisan

Sistematika pembahasan dari suatu tulisan ilmiah mempunyai peranan penting, karena dengan adanya sistematika pembahasan tersebut akan memudahkan penyusunan skripsi itu sendiri. Adapun penulisan skripsi ini

¹⁴ Marzuki, *Metodologi Riset*, Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. UI. Yogyakarta, 1991. Hal.55

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit Universitas Jakarta. 1986. hal.28

terdiri dari lima bab yang terbagi menjadi beberapa sub-bab. Sistematika tersebut adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan uraian tentang latar belakang permasalahan, perumusan masalah, maksud dan tujuan penulisan, kerangka teori dan kerangka konseptual, metode penelitian dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

**BAB II : TINJAUAN UMUM TENTANG PERATURAN
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT**

Berisi tentang pengertian pengangkutan barang, dasar hukum mengenai pengangkutan barang melalui laut ,asas-asas mengenai pengangkutan barang, jenis-jenis usaha pengangkutan laut, tanggung jawab pengangkut laut, serta klaim dalam pengangkutan melalui laut.

**BAB III : STUDI KASUS PT.A TERHADAP TANGGUNG JAWAB
PENGANGKUT MENURUT KUHD DAN KONVENSI
INTERNATIONAL**

Dalam bab ini akan dibahas tanggung jawab pengangkut menurut KUHD dan menurut Konvensi International yang terdiri dari Periode tanggung jawab, dasar tanggung jawab, pembatasan tanggung jawab pengangkut, serta batas ganti kerugian (*maximum liability*)

**BAB IV : HASIL PENELITIAN TERHADAP TANGGUNG JAWAB
PT.A DALAM PRAKTEK**

Berisi tentang pembatasan tanggung jawab dan jumlah ganti kerugian yang memuat tentang prinsip tanggung jawab, perjanjian pengangkutan barang di PT. A, beberapa peraturan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut, pembatasan tanggung jawab, batas ganti kerugian (*maximum liability*), dasar

hukum penyelesaian klaim, cara pengajuan klaim, proses penyelesaian klaim ganti rugi.

BAB V : PENUTUP

Pada bab lima ini berisi kesimpulan yang menjawab pokok permasalahan dari tulisan diatas serta saran – saran yang dapat diberikan guna kemanfaatannya dalam pengaturan hukum perdata Indonesia.

