

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Keadaan geografis Indonesia terdiri dari daratan yang membentuk beribu-ribu pulau, baik besar maupun kecil yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Keadaan geografis tersebut didukung dengan adanya perluasan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah, yang salah satunya mencakup bidang perhubungan, maka di Indonesia dimungkinkan melakukan pengangkutan melalui darat, laut, udara, sehingga dengan adanya pengangkutan, akan tercipta suatu sarana dan prasarana yang efektif dan efisien dalam berhubungan dan berkomunikasi. Sesuai dengan wilayah di Indonesia yang terdiri darat, laut, udara, maka pengangkutan dapat dilakukan dengan menggunakan mobil, bus, kereta api, kapal laut maupun pesawat terbang.¹

Beberapa alternatif transportasi atau pengangkutan yang dapat digunakan yakni melalui pengangkutan darat, pengangkutan laut, pengangkutan udara, dengan demikian dapat menjangkau seluruh pelosok kota yang ada di Indonesia. Beberapa alternatif pengangkutan tersebut, diharapkan dapat mendekatkan jarak antar kota yang ada

¹ Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Literata, Jakarta, 2008, Hlm.1

dilIndonesia sehingga memudahkan masyarakat dalam menjalankan aktifitasnya sehari-hari.²

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari hari, mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa di dukung oleh kegiatan pengangkutan, bahkan salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.³

Pengangkutan dapat mendukung pembangunan di berbagai sektor pemerintahan baik dibidang politik, ekonomi, sosial, budaya, maupun hukum. Dengan adanya sarana dan prasarana pengangkutan yang baik dan memadai juga akan menunjang terciptanya hubungan informasi secara timbal balik antara desa dan kota, pengangkutan ini juga memiliki peranan yang bersifat mutlak dalam lalu lintas perdagangan dalam masyarakat.⁴

Pengangkutan di Indonesia memiliki perananan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan yang dapat memperlancar arus barang dari

² *Ibid*

³ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, Hlm.3

⁴ *Op.cit.* Hlm 1

daerah produksi kekonsumen sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan jasa pengangkutan di Indonesia yang mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.⁵

Menghidupkan angkutan laut bukan saja dapat memperlancar arus barang dan penumpang dari suatu daerah ke daerah lain, tetapi juga mengembangkan sumber pencaharian rakyat pada umumnya. Oleh karena itu, peningkatan frekuensi, regulitas atau kuantitas dan kualitas sektor perhubungan, diimplementasikan dalam pelaksanaan di sektor perhubungan laut. Usaha pemerintah diperlukan untuk memajukan sekaligus mengembangkan angkutan laut sebagai sarana untuk mempercepat pencapaian tujuan pembangunan, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka meningkatkan ketahanan nasional, perwujudan wawasan nusantara, dan menunjang perekonomian nasional.⁶

Sebagai negara kepulauan yang terdiri dari 17.258 pulau dengan dua pertiga bagian berupa lautan, hendaknya perlu mendapat respons yang baik. Dalam pembangunan prasarana transportasi terutama transportasi laut, selain sebagai sarana penghubung antara satu pulau

⁵ Sendy Anantyo, et. al, "Pengangkutan Melalui Laut".2012,(Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012, Semarang: Diponegoro Law Review), h. 2.

⁶Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*,PT Raja Grafindo, Jakarta, 2007, Hlm.3- 4

dengan pulau lain, juga merupakan pendorong bagi bergeraknya aktivitas sosial dan ekonomi di suatu kawasan berupa ekspor dan impor dan kegiatan lainnya, kawasan tersebut yaitu pelabuhan.⁷

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan, yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau muat bongkar barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.⁸

Pelabuhan menjadi pendukung utama di dalam usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), maka dari itu pelabuhan harus mempersiapkan sarana dan prasarana fasilitas pendukung utama mobilitas gerak barang yaitu gudang. Gudang ini berfungsi untuk menampung semua arus barangmasuk dan keluar dari ekspeditur yang memiliki izin dan kontrak untuk menyimpan dan menampung barang di gudang pelabuhan. Salah satu pendukung badan usaha transportasi yaitu Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Pada hakekatnya Ekspedisi Muatan Kapal Laut dalam memperlancar pengangkutan melalui laut

⁷ Ibid. hlm 3

⁸Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, Hlm.99

bertanggungjawab dalam urusan kepentingan pengirim dan penerima yang akan menyelesaikan urusan dokumen-dokumen dan pekerjaan lain yang berhubungan dengan penerimaan/praktek atau kenyataannya.⁹

Menurut Purwosutjipto, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antar pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengingatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁰ Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

pengangkutan darat (pengangkutan melalui jalan (raya) dan kereta api),
pengangkutan laut, dan pengangkutan udara.

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat besar dalam pengangkutan di Indonesia. Pengangkutan laut paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut :¹¹

- a. Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya.
- b. Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan bahkan ribuan ton.

⁹ Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Presindo, Jakarta, 1985, Hlm.8

¹⁰ Purwosutjipto, *Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991, halaman 2.

¹¹ R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, (Jakarta : Dian Rakyat, 1969), h.12.

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Dengan adanya perjanjian tersebut menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang tercantum pada Pasal 468 KUHD (kitab undang-undang hukum dagang).¹²

Pada pengangkutan barang melalui laut ini dikenal beberapa macam dokumen yang harus menyertainya, diantaranya yang sangat penting adalah konosemen (*bill of lading*) dalam Pasal 506 KUHD (kitab undang-undang hukum dagang). Sedangkan, siapa yang berwenang mengeluarkan konosemen terdapat dalam Pasal 504 KUHD (kitab undang-undang hukum dagang), yaitu si pengangkut, disamping itu nahkoda juga berwenang mengeluarkan konosemen berdasarkan Pasal 505 KUHD (kitab undang-undang hukum dagang).¹³

Dengan semakin meningkatnya frekuensi pengangkutan di laut khususnya pada pengangkutan barang dari dan keluar negeri maka juga diatur dalam konvensi internasional, disamping KUHD (kitab undang-undang hukum dagang) dan peraturan pemerintah dalam bidang pengangkutan laut. Oleh karena itu, semakin berkembangnya pengangkutan laut maka diperlukannya upaya hukum untuk melindungi

¹² *Ibid*

¹³ *Ibid*

pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut melalui pengembangan norma norma atau kaidah hukum secara tegas untuk mencerminkan keseimbangan dalam berat ringannya tanggung jawab dan hak yang timbul dari masing-masing pihak.¹⁴

Di dalam pengangkutan laut pemilik barang selalu menghadapi resiko bahwa barang-barang yang diangkut itu kemungkinan sampai di tempat tujuan nilai dan barangnya itu akan berkurang, baik karena hilang, karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan, karena musnah ataupun karena sebab-sebab yang lain. Adapun kemungkinan bahwa berkurangnya nilai dari barang-barang tersebut tidak seperti yang disadari oleh meringankan kerugian, bahkan kerugian dapat ditanggung orang lain asal untuk itu diperjanjikan sebelumnya.¹⁵ Perjanjian yang terjadi antara mereka yang memiliki barang karena khawatir akan mengalami kerugian sebagai akibat pelaksanaan pengangkutan karena ancaman bahaya di laut dengan mereka yang mau menanggung kerugian itu disebut perjanjian pertanggungan laut.¹⁶

Melihat lebih lanjut pada praktik pengangkutan laut di lapangan sering kali jumlah barang yang dideklarasikan shipper atau penjual tidak sama dengan jumlah barang yang di terima oleh consignee atau pembeli,

¹⁴ *Ibid.* h. 3

¹⁵ Nurvigya adnandaka, Pradana Nanung Alvian, Anisa Nur Rizky. "Menelaah Waktu Terjadinya Resiko (Kehilangan/Kerusakan Barang) Dalam Praktik Proses Pengangkutan Laut". (Gema. FH UNS Surakarta. 2015). h. 2.

¹⁶ *Ibid*

yang dikarenakan adanya akibat dari bencana alam sehingga pimpinan kapal mau tidak mau harus mengambil tindakan penyelamatan demi kepentingan bersama dengan membuang atau menyisihkan barang angkutan untuk menjaga kestabilan perjalanan kapal tersebut supaya sampai ditempat tujuan. Mengenai pertanggung jawaban laut ini sendiri telah ada banyak peraturan yang digunakan baik dari konvensi Internasional maupun peraturan perundang-undangan Nasional.¹⁷ Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, penelitian ini diajukan untuk deteliti dengan judul penelitian **“Tanggung Jawab Hukum Terhadap Pemilik Kapal Pengangkut Barang Apabila Terjadi Kerusakan Atau Kehilangan Barang Yang Ditimbulkan Akibat Bencana Alam Ditinjau Dari Hukum Pengangkutan Laut”**.

1.2 Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana tanggung jawab hukum terhadap pemilik kapal pengangkut barang apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang yang diakibatkan oleh bencana alam?
- 2) Apakah hambatan dalam pelaksanaan tanggung jawab hukum mengenai kerusakan atau kehilangan barang akibat bencana alam sesuai dengan hukum pengangkutan laut?

¹⁷ *Ibid*

1.3 Tujuan Penulisan

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk memenuhi dan melengkapi syarat-syarat akademik dan sebagai tugas akhir dalam mencapai gelas Sarjana (S1) khususnya di bidang Ilmu Hukum di Universitas Panca Marga Probolinggo Tahun Akademik 2021-2022.

Sebagai salah satu sarana untuk mengembangkan pola pikir mahasiswa dan untuk memperjelas pelaksanaan Tridharma Perguruan Tinggi sebagai sarana Pendidikan dan penelitian.

1.3.2 Tujuan Khusus

- a) Untuk mengetahui bagaimana hukum tentang pengangkutan barang laut apabila terjadi kesalahan yang diakibatkan oleh bencana alam.
- b) Untuk mengetahui apakah hambatan dalam pelaksanaan tanggung jawab hukum mengenai kerusakan atau kehilangan barang akibat bencana alam sesuai dengan hukum pengangkutan laut.

1.4. Metode Penulisan

1.4.1 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang penulis gunakan dalam penelitian ini yaitu secara yuridis normatif. Penelitian hukum secara yuridis normatif merupakan pendekatan yang dilakukan melalui analisa dan meneliti

bahan-bahan kepustakaan, data sekunder dengan melihat peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang Hukum Pengangkutan Laut.

1.4.1 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini sumber data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1.4.1.1 Bahan Hukum Primer

1. Bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan objek penelitian, yang meliputi:
 - a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
 - b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
 - c. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
 - d. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
 - e. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

1.4.1.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, merupakan bahan penunjang dari bahan hukum primer yang terdapat dalam berbagai pustaka yang terdiri dari: buku, jurnal ilmiah, makalah, artikel, dan berbagai pustaka lainnya.

1.4.3 Prosedur Pengumpulan Data

Data dalam penelitian dilakukan dengan cara melakukan studi kepustakaan. Dimana pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan, membaca, mengelolah dan memilih data yang berasal dari bahan-bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas yaitu tanggung jawab hukum terhadap kapal pengangkut barang apabila terjadi kerusakan atau kehilangan yang ditimbulkan oleh bencana alam.

1.4.4 Analisa Data

Data yang diperoleh kemudian dianalisa dengan menggunakan teknik deskriptif kualitatif, yaitu menganalisa dengan menggambarkan secara luas, lengkap, dan runtun, lalu dituangkan dalam bentuk logis dan sistematis. Kemudian ditarik kesimpulan secara induktif, yaitu dari hal-hal yang bersifat umum menuju hal-hal yang bersifat khusus mengenai masalah yang sedang diteliti, serta memberikan saran sebagai jawaban terhadap masalah yang ada dalam penyelesaian jalan keluarnya.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dilakukan dengan membuat uraian atau kesimpulan dari isi pembahasan tiap-tiap babnya. Dengan urutan sebagai berikut :

BAB 1 : Pendahuluan

Menguraikan tentang hal-hal yang mendasar dan penulisan skripsi yang terdiri dari beberapa sub bab. Sub bab pertama menguraikan latar belakang, sub bab kedua ada rumusan masalah, sub bab ketiga dibagi menjadi dua sub bab yaitu sub bab pertama menguraikan tujuan penelitian seperti tujuan umum sedangkan sub bab kedua menguraikan tujuan khusus. Kemudian sub bab keempat dibagi menjadi empat sub bab yaitu pendekatan masalah, sumber data, prosedur pengumpulan data, dan analisa data sedangkan sub bab kelima menguraikan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Umum/Tinjauan Pustaka

Dalam Bab II ini berisi tentang konsep-konsep umum yang berkaitan dengan pokok-pokok permasalahan di dalam skripsi. Ringkasnya bahwa tinjauan pustaka ini sifatnya umum cenderung menguraikan pengertian-pengertian.

BAB III :Hasil Penelitian

Dalam Bab III menguraikan dan membahas masalah-masalah yang telah terjadi dan berupaya mencari atau menjelaskan sebab akibat timbulnya permasalahan itu. Berikut hasil pembahasan yang terdiri dari tanggung jawab hukum pengangkutan barang melalui laut, hambatan dalam Pelaksanaan Tanggung Jawab hukum mengenai

Kerusakan Atau Kehilangan Barang Melalui Pengangkutan Laut Akibat Bencana Alam.

BAB IV : PENUTUP

Merupakan bagian terakhir dari suatu penyusunan skripsi, yang terdiri dari Kesimpulan dan Saran.

Kesimpulan adalah uraian singkat dari rumusan masalah yang sudah dijadikan topik di dalam penyusunan skripsi.

Saran-saran adalah berdasar dari ide/pendapat sendiri menyangkut langkah-langkah ke depan dalam menyelesaikan masalah-masalah yang dibahas supaya menjadi lebih baik dan lebih sempurna