

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sesuai dengan realita alamiah dan kenyataan yang berlaku, perkembangan kehidupan bangsa Indonesia menunjukkan bahwa perairan Indonesia merupakan modal utama dalam mencapai kesejahteraan bagi masyarakatnya dan bagi kepentingan nasional. Untuk melaksanakan maksud tersebut kiranya pengangkutan di laut merupakan alat yang penting, disamping adanya pengangkutan di udara dan angkutan di darat.

Salah satu sarana penunjang dalam pengangkutan laut yang memegang peranan yang sangat penting adalah pelabuhan. Pelabuhan harus dipikirkan bagaimana supaya dapat berfungsi sebagai suatu usaha Negara yang didasarkan pada suatu landasan organisasi yang baik, yang dapat menampung semua kebutuhan yang berhubungan dengan pengangkutan laut tidaklah dapat disangkal bahwa banyak sekali hal-hal yang berhubungan dengan pelabuhan itu, tidak hanya sebagai persinggahan kapal tapi juga harus mampu menampung arus barang-barang yang sedang dibongkar maupun dimuat untuk hal-hal yang terakhir ini, maka pelabuhan harus mampu memberi fasilitas yang baik untuk menampung barang-barang ke dalam gudang.¹

¹ Emmy Pangaribuan, *Beberapa Aspek Hukum Dagang di Indonesia Dalam Perkembangan*, hlm 60

Pengangkutan barang melalui laut telah menjangkau antar negara, maka usaha penyampaian dalam pengangkutan melalui laut pun akan mengalami perkembangan, dalam arti usaha penyampaian barang tersebut telah turut berperan dalam pelaksanaan transaksi luar negeri. Dalam dunia perdagangan, angkutan memegang peranan yang sangat vital yaitu tidak hanya sebagai alat fisik, artinya alat yang membawa barang-barang dari produsen ke konsumen tapi juga sebagai alat penentu harga dari barang tersebut.

Kegiatan perdagangan luar negeri yang meliputi ekspor impor dapat terjadi sebagai akibat dari adanya hubungan hukum antara dua subyek hukum yang bertempat tinggal di negara-negara yang berlainan, dan yang menjadi obyeknya adalah barang. Pada transaksi perdagangan ekspor impor ini, dalam pelaksanaan teknisnya seorang eksportir dan seorang importer yang bertindak sebagai pelaksana utama banyak berhubungan dengan berbagai instansi atau lembaga yang menunjang terlaksananya transaksi ekspor impor tersebut. Salah satu pendukungnya adalah badan usaha transportasi yaitu Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), jika transaksi ekspor impor itu dilaksanakan melalui laut.

Dalam hal muatan impor yang diurusnya, pekerjaan ekspeditur dimulai dengan pembuatan dokumen-dokumen impor sampai pembayaran bea masuk dan biaya-biaya yang berkenaan dengan pengeluaran barang dari gudang

pabean untuk selanjutnya diserahkan kepada prinsipal di daerah peredaran bebas (yaitu daerah di luar pengawasan bea dan cukai).²

Membicarakan seluk beluk muatan kapal tidaklah lengkap apabila tidak membahas siapa yang akan bertanggung jawab terhadap muatan apabila timbul kerusakan. Kadang-kadang jawaban yang diperoleh kurang tepat, seakan-akan pihak yang disertai muatan itu sajalah yang bertanggung jawab.

Pertanggung jawaban terhadap muatan merupakan tanggung jawab terhadap "jenis" dan "sebab" timbulnya kerusakan. Yang terlibat atau yang mempunyai kepentingan dalam hal ini paling sedikit ada 4 pihak, yaitu : (1) *shipper*, (2) *carrier*, (3) badan asuransi, (4) *consignee*.³ Dari empat pihak tersebut, ekspediter berperan sebagai pihak pengirim (*shipper*) atas dasar pemberian kuasa dari pengirim.

Mengenai batasan tanggung jawab ekspediter menurut Pasal 87 KUHD adalah ekspediter harus menanggung bahwa pengiriman barang-barang yang untuk itu diterimanya akan dapat menyelenggarakan dengan rapi dan selekas-lekasnya, dengan mengindahkan segala upaya yang sanggup menjamin keselamatan barang-barang yang diangkutnya dan menurut Pasal 88 KUHD adalah bahwa ekspediter harus menanggung kerusakan atas kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimnya dibebankan oleh kesalahan atau keteledorannya.

² FDC Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, hlm.8.

³ Capt. Istopo dan Capt.s. Karlia, *Kapal dan Muatannya*, hlm.39.

Berdasarkan atas rumusan dari Pasal 87 dan Pasal 88 KUHD tersebut di atas maka dapat diartikan bahwa kerugian-kerugian sebelum dan sesudah saat tersebut, bila dapat dibuktikan bersumber pada kesalahan atau kelalaian ekspediter, maka kerugian itu dapat dibebankan pada ekspediter. Tetapi jika kesalahan atau kelalaian itu tidak dapat dibuktikan atau terjadi karena sebab lain misalnya *overmacht*, maka tanggung jawab itu bukan lagi ditangan ekspediter. Mengenai hal tersebut belum ada peraturan secara khusus yang mengatur tentang risiko yang terjadi dalam pengangkutan laut, tetapi dengan tidak adanya peraturan yang secara khusus mengatur tentang pengangkutan laut tidak akan menutup kemungkinan bagi para pihak untuk membuat suatu perjanjian pengangkutan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut dalam pelaksanaan pengiriman barang ?
2. Bagaimana pemberian ganti rugi bilamana terjadi kerusakan, keterlambatan atau kehilangan terhadap barang-barang yang dikirim?

C. Tinjauan Pustaka

Terjadinya jual beli barang dalam dunia perdagangan internasional baik ekspor maupun impor melibatkan beberapa perusahaan yang bergerak dalam menunjang terlaksananya jual beli tersebut, diantaranya EMKL.

Dalam usaha memperlancar pengiriman barang-barang melalui laut perlu ditunjang oleh pihak-pihak pengirim barang-barang yang diangkut yang dalam pengiriman barang tersebut pihak pengirim diwakili oleh EMKL. EMKL mempunyai tugas untuk mengurus segala kebutuhan dokumen-dokumen yang ada kaitan dengan barang-barang tersebut. Dan kemudian diangkut oleh pihak pengangkut pada perusahaan pelayaran. Sehingga pengiriman tidak perlu menunggu atau datang sendiri ke pelabuhan untuk mengurus dan mengirimkan barang-barangnya tetapi cukup diserahkan kepada EMKL. EMKL yang bertindak sebagai perantara yang mewakili pemilik atau penerima barang sangat berperan dalam kegiatan ekspor dan impor barang dimana diharapkan dapat menekan seminim mungkin biaya angkutan muatan barang yang bersangkutan.

Definisi EMKL secara umum dapat diartikan sebagai suatu perusahaan yang bidang usahanya secara khusus dalam bidang Ekspedisi Muatan Kapal Laut. Sedangkan menurut peraturan hukum yaitu Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan di Perairan disebutkan bahwa kegiatan perusahaan EMKL adalah kegiatan usaha mengurus dokumen dan

melaksanakan pekerjaan yang berkaitan dengan penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui laut.

EMKL disebut juga dengan Ekspediter, yang dalam KUHD diatur dalam Buku I Bab V. Ekspediter (perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut) yaitu orang atau perusahaan yang menyelenggarakan usaha mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang diperlukan guna memasukkan dan atau mengeluarkan barang dari kapal atau gudang pelabuhan. Sedangkan Ekspediter menurut pasal 86 KUHD adalah orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruhkan kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya melalui daratan atau melalui perairan. Ia diwajibkan untuk membuat catatan dalam sebuah register harian berturut-turut tentang macam dan jumlah barang-barang dagangan dan lainnya yang harus diangkut, sepertipun tentang harganya, manakala yang dibelakang ini dianggap perlu.

Pada kenyataanya ekspediter hanya mencarikan pengangkut bagi pengirim, dan ia bukanlah pengangkut. Apabila ia membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim atau atas namanya sendiri, untuk kepentingan pengirim. Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha Ekspedisi muatan barang, seperti EMKA, EMKL dan EMKU.

Seorang ekspediter bertindak sebagai penerima kuasa dari pihak pengirim. Untuk itu, ia dapat membuat atau menutup perjanjian pengangkutan

dengan pihak pengangkut atas nama pihak pengirim atau atas namanya sendiri, untuk kepentingan pengirim yang biasanya dilakukan dalam praktek.

Berdasarkan uraian tersebut di atas maka ekspeditur dapat dirumuskan sebagai orang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut (*doen vervoeren*) barang-barang perdagangan baik melalui darat maupun laut. Jadi ia sendiri bukan pengangkut, tetapi pengangkutan itu diserahkan atas tanggung jawabnya kepada pihak lain.

Mengenai kedudukan hukum ekspeditur menurut Pasal 86 KUHD, maka ekspeditur dirumuskan sebagai seorang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut barang-barang perdagangan melalui darat atau laut. Adapun pengangkutan itu diserahkan atas tanggung jawabnya kepada pihak lain. Pertanggungjawaban ini meliputi mengambil dan mengantarkan barang-barang itu dan jika perlu menyimpan barang itu sebelum dikirim. Pekerjaan itu dilakukan sedemikian rupa sehingga seolah-olah ia sendiri yang melakukan.

Karena adanya tanggung jawab tersebut di atas, maka seorang ekspeditur akan memenuhi kewajibannya itu dengan segala upaya agar tidak menyalahi perjanjian pengangkutan yang telah diperjanjikan.

Purwosutjipto merumuskan definisi perjanjian pengangkutan sebagai perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke

tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁴

Mengenai bagaimana terjadinya perjanjian pengangkutan atau mengenai kapan perjanjian itu terjadi dan mengikat pihak-pihak, sebagian ada yang ditentukan dalam Undang-Undang dan sebagian lagi tidak ada ketentuannya dalam Undang-Undang. Dalam hal tidak ada ketentuannya, maka mengikuti kebiasaan yang hidup dalam praktek.

Oleh karena itu dapat dimengerti apabila ia berusaha untuk membatasi tanggung jawab itu seminim mungkin. Ekspediter berkewajiban meneliti barang-barang waktu diserahkan pada pengangkut seluruhnya dalam keadaan baik, sehingga apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang-barang yang diangkut, ekspediter bebas dari tanggung jawab. Untuk itu ekspediter hanya cukup menunjukkan bahwa kerusakan atau kehilangan itu tidak terjadi selama barang-barang itu ditangannya. Lain halnya jika kerusakan atau kehilangan tersebut banyak terbukti merupakan kesalahan ekspediter, walaupun kerusakan itu terjadi setelah barang ditangan pengangkut, maka menurut Pasal 88 KUHD ekspediter tetap harus bertanggung jawab sehingga dapat disimpulkan bahwa tugas seorang ekspediter tidaklah ringan.⁵

Bilamana seorang hakim menghadapi penyelesaian perselisihan antara pengirim dengan ekspediter berdasarkan Pasal 88 tersebut di atas, maka hakim itu haruslah menyelidiki kerusakan atau kehilangan barang-barang tersebut

⁴ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, hlm 35

⁵ Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, hlm. 420-422.

semata-mata akibat kelalaian ekspediter ataukah kelalaian pengangkut dalam perjalanan.⁶

Secara ekonomis ekspediter harus dapat memberikan jasanya yang menunjang fungsi pemasaran barang secara menyeluruh berkaitan dengan tuntutan tepat waktu, tepat jumlah dan tepat guna. Faktor utama yang didambakan oleh dunia usaha adalah peranan ekspediter dalam perniagaan, khususnya dalam lalu lintas pembayaran internasional serta mempunyai andil besar terhadap para eksportir yang baru pertama kali melaksanakan perniagaan. Hal ini tidak perlu menjadi masalah apabila eksportir menyadari bahwa perusahaan EMKL dapat memberikan jasanya dalam masalah *Letter of Credit* atau wesel-wesel, sehingga dapat dipastikan bahwa semua ketentuan dan persyaratan yang meliputi pengiriman dan dokumen-dokumen telah selesai.

Berbicara masalah pengangkutan tidak terlepas dari masalah asuransi. Pengangkutan dan asuransi merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Sebagai contoh dalam pengangkutan laut, masalah asuransi sangat menonjol kadang kala pihak pengangkut tidak bersedia mengangkut barang-barang tersebut jika belum diasuransikan. Hal itu dapat dimaklumi karena mengingat banyaknya bahaya dan risiko yang dapat terjadi dalam pelayaran serta tingginya nilai barang yang diangkut tersebut.

⁶ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, hlm. 88.

Dalam praktek pelayaran, baik dalam penyelenggaraan pengangkutan laut di dalam negeri maupun di luar negeri oleh kapal Indonesia diterapkan ketentuan-ketentuan yang lazim digunakan dalam pelayaran internasional. Pada hakekatnya yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam konvensi internasional yang dikenal sebagai *The Hague Rules*. *The Hague Rules* menegaskan pada artikel 3 (tiga) ayat 5 tentang kewajiban mengirim barang terhadap pengangkut, yaitu: pengirim akan dianggap telah memberi jaminan kepada pengangkut tentang keseksamaan/ ketelitian mengenai merek-merek, jumlah, banyaknya dan beratnya barang-barang pada saat pengapalan, sebagai yang telah diberitahukan olehnya dan pengirim akan mengganti kerugian terhadap semua kerugian, kerusakan dan pengeluaran-pengeluaran yang diakibatkan oleh kurang seksamanya keterangan-keterangan tersebut. Hak pengangkut pada ganti kerugian itu sama sekali tidak akan membatasi tugas kewajiban dan tanggung jawabnya menurut kontrak pengangkutan dengan orang lain.

Saefullah Wirapradja mengemukakan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu pertama prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*), kedua prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), ketiga prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).⁷

⁷ Saefullah Wiradipradja, *Tanggungjawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, hlm 25

Tanggungjawab pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan atau mengangkut barang sampai alamat tujuan dengan selamat, serta bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan barang sejak diterima sampai diserahkan pada alamat yang dituju, pengangkut juga bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang akibat kelalaian pengangkut dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Maka terhadap hal ini pengangkut akan mengganti segala kerugian yang diderita oleh pengirim barang.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Obyektif
 - a. Untuk mencari data atau keterangan guna mengetahui bagaimana tanggung jawab Ekspedisi Muatan kapal laut dalam pengiriman barang.
 - b. Untuk mengetahui bagaimana pemberian ganti rugi bilamana terjadi kerusakan atau kehilangan terhadap barang-barang yang dikirim.

2. Tujuan Subyektif

Penelitian ini dilakukan untuk mencari data dalam rangka penyusunan skripsi sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

E. Metode penelitian

1. Penelitian Kepustakaan

Penelitian dilakukan dengan mengumpulkan dan menghimpun data serta mengkaji berbagai sumber data sekunder yang meliputi bahan-bahan sebagai berikut:

a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara umum, yang terdiri:

- 1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- 2) Undang-undang No.21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.
- 3) Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan di Perairan.

b. Bahan hukum sekunder

Bahan yang menjelaskan dan mendukung bahan hukum primer serta permasalahan dalam penelitian ini, antara lain buku, majalah, jurnal, makalah, artikel, hasil-hasil penelitian, dan sebagainya yang berkaitan dengan judul yang diangkat dalam penulisan skripsi ini.

2. Penelitian lapangan

a. Lokasi penelitian

Penelitian dilaksanakan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

b. Teknik pengambilan sample

Metode yang digunakan adalah metode *non random sampling* yaitu tidak semua individu dalam populasi diberi kesempatan yang sama

untuk menjadi anggota sample dalam pengumpulan data. Adapun jenisnya adalah *purposive sampling* yaitu cara pengambilan sample yang dilaksanakan berdasarkan ciri tertentu yang sesuai dengan objek penelitian.

c. Responden

1) Kepala PT. CAPITO HAES

2) Kepala PT. DAYA ANUGERAH SEMESTA KARGO

d. Teknik pengumpulan data

Pengumpulan data dalam penelitian lapangan ini dengan cara wawancara, yaitu mengadakan tanya jawab secara langsung kepada responden dengan alat pengumpul data berupa pedoman wawancara (*interview guide*).

3. Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis data yang ada teknik yang digunakan adalah diskriptif kualitatif yaitu menganalisis data yang berhubungan dengan masalah yang dikaji dan dipilih yang berkualitas berdasarkan penilaian yang logis untuk menghindari kesalahan dan kekurangan data sehingga dapat menjawab permasalahan yang diajukan.

F. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tinjauan pustaka, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan kerangka penulisan skripsi

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN

Dalam hal ini menguraikan pengertian pengangkutan, saat terjadinya pengangkutan, kewajiban para pihak, tanggung jawab pengangkut.

BAB III TINJAUAN UMUM EMKL

Dalam hal ini menguraikan tentang pengertian EMKL, jenis-jenis EMKL, fungsi EMKL, kewajiban dan tanggung jawab EMKL.

BAB IV ANALISA DATA HASIL PENELITIAN

Dalam hal ini menguraikan tanggung jawab EMKL dalam pengiriman barang dan pemberian ganti rugi apabila terjadi kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan dalam pengiriman barang.

BAB V PENUTUP

Dalam hal ini menguraikan menguraikan kesimpulan dan saran.