

**PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB DALAM PENGANGKUTAN
BARANG LAUT PADA PELABUHAN JAYA PEKANBARU**

Oleh : IRWAN PARDEDE

Pembimbing I : Hj. Mardalena Hanifah SH.,M.Hum
Pembimbing II : Ulfia Hasanah SH.,M.Kn
Alamat : Jalan sumatra-kulim No. 24 Pekanbaru
Email : Irwanpardede16@yahoo.com

ABSTRACT

Organizing activities in the sea transport of goods held for their agreement and the legal relationship between several parties , namely the owner of the goods , forwarder , carrier and entrepreneur ship . The parties involved in transport in the waters being responsible for the safety and security of goods are removed according to the type and amount stated in the charge documents and / or the agreement or contract of carriage has been agreed as Article 40 of Law Number 17 , 2008. The responsibilities arising as a result of the operation of the ship, destroyed , lost , or damage to the goods transported , delay in transportation of passengers and / or freight .

Based on the above , the problems regarding the implementation of the author adopted is the responsibility of the parties in case of damaged / lost and delays caused by faults and constraints faced by the owners / shippers against the losses suffered. This type of research the authors classified into types of sociological research by looking at the correlation between the law society , so as to reveal the effectiveness of the rule of law in society and to identify the unwritten law in force in the community who do on-site research that is how the implementation of the responsibilities of the parties in the transport Jaya marine goods at the Port of Pekanbaru .

Implementation of the responsibilities of the parties in the transport of goods by sea at the Port of Pekanbaru Jaya should run properly with in accordance with agreements made and provisions of the Act in force and on the implementation of these responsibilities , difficulties . The problem that often occurs is when the goods are shipped owner of the goods were damaged / lost and delays caused by the parties in the transport , lack of information about the procedures in filing losses to the owner of the goods and the lack of legal awareness of the parties in the transport .

Keywords : Responsibility - The Parties - Sea Transport Cargo

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Selama zaman peradaban manusia, pengangkutan selalu memegang peranan penting dalam kehidupan manusia. Peranan itu makin menentukan sehubungan dengan makin berkembangnya masyarakat, seiring dengan kemajuan masyarakat itu sendiri.¹

Pentingnya pengangkutan ditujukan untuk membantu manusia melakukan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.²

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.³

Prakteknya sering didapati bahwa pengirim tidak dapat melakukan sendiri perjanjian tersebut. Pihak pengirim beranggapan bahwa tidaklah efisien waktu yang digunakan bila pengirim sendiri yang mengurus langsung pengiriman barangnya, sehingga

untuk hal ini ia menyerahkan kepada perantara pengangkutan untuk mengurusnya, yaitu orang yang mempunyai keahlian di bidang penyelenggaraan pengangkutan.

Pengangkutan barang didalam pelaksanaannya didahului dengan adanya kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan barang. Kesepakatan tersebut tertuang dalam bentuk perjanjian pengangkutan yang akan menimbulkan hak dan kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak.

Pengangkutan barang adalah usaha untuk membawa barang-barang dari pihak pengangkut ke tempat yang diperjanjikan dengan menggunakan alat angkut yaitu kapal yang dioperasikan oleh pihak pengangkut, terhadap mana pihak pengangkut mendapat imbalan berupa pembayaran sejumlah uang. Kewajiban dari pihak pengirim barang adalah membayar upah angkut, sedangkan hak dari pengirim tersebut adalah dikirimnya barang sampai ketempat tujuan. Pihak pengangkut adalah terdiri dari pihak pengusaha kapal (*reder*) atau bukan.⁴

Pelabuhan jaya Pekanbaru adalah salah satu bentuk usaha perorangan yang telah diberi kepercayaan oleh pihak pengirim (*shiper*) untuk melaksanakan pengiriman barang, maka sudah sepantasnya apabila jasa pengurusan pengangkutan diberi tanggung jawab untuk melindungi kepentingan pengirim/pemilik barang antara lain menjaga agar barang-barang yang

¹ E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, Eresco, Bandung, 1962, hlm. 4

² Sution Usman Adji, *et.al.*, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 1.

³ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 153.

⁴ Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm.266.

telah dipercayakan kepadanya tersebut selamat sampai tujuan.

Praktiknya pengangkutan di Pelabuhan Jaya Pekanbaru pernah mengalami klaim atau komplain oleh pemilik barang berupa hilang/rusak dan keterlambatan. Pada hal ini sudah seharusnya para pihak dalam pengangkutan bertanggung jawab atas kerugian pihak pengirim barang. Terhadap tanggung jawab itu sudah tidak mungkin hanya salah satu pihak yang memikulnya melainkan masing-masing pihak memiliki tanggung jawab dengan batas-batas tertentu.

Berdasarkan latarbelakang diatas maka menarik untuk diteliti yang dituangkan dalam bentuk proposal skripsi dengan judul: **“Pelaksanaan Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Barang Laut Pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah tanggung jawab para pihak yang terkait dalam pengangkutan barang dilaut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru?
2. Apakah kendala yang dihadapi para pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1) Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab para pihak yang terkait dalam pengangkutan barang dilaut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi para pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru.

2) Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan Teoretis.

Adapun kegunaan teoretis adalah:

1. Bagi penulis, yaitu sebagai syarat untuk mendapatkan gelar Strata 1 dan syarat lulus dari Fakultas Hukum Universitas Riau
2. Untuk memberikan pengetahuan kepada masyarakat pelaksanaan tanggung jawab dalam pengangkutan barang laut.

b. Kegunaan Praktis.

1. Bagi pihak para pihak dalam pengangkutan hasil ini diharapkan memberikan informasi bagaimana pelaksanaan tanggung jawab dalam pengangkutan barang laut.
2. Hasil penelitian ini diharapkan memberikan informasi kepada pihak pengirim/penerima tentang hak dan kewajiban dalam pengangkutan barang melalui laut.
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat pelaksanaan tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan barang laut.

D. Kerangka Teori

1. Teori tanggung jawab

Suatu konsep yang terkait dengan konsep kewajiban hukum adalah konsep tanggungjawab hukum (*liability*). Seorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu

sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan atau berlawanan hukum. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia dapat berarti “wajib menanggung segala sesuatunya”, kalau terjadi sesuatu dapat disalahkan, dituntut, dan diancam oleh hukuman pidana oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain. Sedangkan yang terakhir tanggung jawab dalam arti *liability* berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas nama.⁵

Hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab, yaitu sebagai berikut:

a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*).

Dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan pasal 1365 BW, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrech matigedaad*).

b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).

Menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*)

Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada.

2. Teori Eektivitas Hukum

Secara etimologi kata efektivitas berasal dari kata efektif yang berarti efeknya (akibatnya, pengaruhnya, kesanya); manjur atau mujarab (tentang obat); dapat membawa

⁵ <http://criminalist.multiply.com> diakses, tanggal, 23 Maret 2016, pada pukul 13.14 WIB.

hasil; berhasil guna (tentang undang-undang peraturan).⁶ Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa suatu keadaan hukum tidak berhasil atau gagal mencapai tujuannya biasanya diatur pada pengaruh keberhasilannya untuk mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu, sehingga yang mencapai tujuan disebutnya positif, sedangkan yang menjauh tujuan dikatakan negatif.⁷ Efektivitas hukum secara tata bahasa dapat diartikan sebagai keberhasilangunaan hukum, hal ini berkenaan dengan keberhasilan pelaksanaan hukum itu sendiri, sejauh mana hukum atau peraturan itu berjalan optimal dan efisien atau tepat sasaran.

Membicarakan efektivitas hukum dalam masyarakat berarti membicarakan daya kerja hukum itu dalam mengatur dan/atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Efektivitas hukum dimaksud, berarti mengkaji kaidah hukum yang memenuhi syarat, yaitu berlaku secara yuridis, berlaku secara sosiologis, dan berlaku secara filosofis.⁸ Menurut Lawrence M. Friedman efektif atau tidaknya suatu perundang-undangan sangat dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu yang dikenal sebagai efektivitas hukum,

dimana ketiga faktor tersebut adalah :

- a. Subtansi Hukum
Subtansi hukum adalah inti dari peraturan perundang-undangan itu sendiri.
- b. Struktur Hukum
Struktur hukum adalah para penegak hukum. Penegak hukum adalah kalangan penegak hukum yang langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum.
- c. Budaya hukum
Budaya hukum adalah bagaimana sikap masyarakat hukum di tempat hukum itu dijalankan. Apabila kesadaran masyarakat untuk memenuhi peraturan yang telah ditetapkan dapat diterapkan maka masyarakat akan menjadi faktor pendukung. Namun, bila masyarakat tidak mau mematuhi peraturan yang ada maka masyarakat akan menjadi faktor penghambat utama dalam penegakan peraturan yang dimaksud.

Sebagai sarana fisik, pengangkutan merupakan suatu sarana yang sangat vital atau dengan kata lain memegang peran yang penting dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu diperlukan keefektifitasan hukum dalam proses penyelenggaraan pengangkutan.

3. Konsep perjanjian pengangkutan

Menurut sistem hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak diisyaratkan

⁶ Tri Rama, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Karya Agung, Surabaya, 2001, hlm. 131.

⁷ Soerjono Soekanto, *Efektivitas Hukum Dan Peranan Saksi*, Remaja Karya, Bandung, 1985, hlm 7.

⁸ Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, hlm. 62.

harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (*konsensus*). Dari pengertian tersebut dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (*konsensus*) diantara para pihak. Dengan kata lain perjanjian bersifat *konsensuil*.

Praktik sehari-hari dalam pengangkutan melalui laut terdapat dokumen konsumen yakni tanda penerimaan barang yang harus diberikan pengangkut kepada pengirim barang. Dokumen-dokumen tersebut bukan merupakan syarat mutlak tentang adanya perjanjian pengangkutan. Tidak adanya dokumen tersebut tidak membatalkan perjanjian pengangkutan yang telah ada (Pasal 456, 504 dan 90 KUHD). Jadi dokumen-dokumen tersebut tidak merupakan unsur dari perjanjian pengangkutan. Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan bersifat *konsensuil*.⁹

F. Metode Penelitian

1) Jenis Penelitian

Ditinjau dari sudut metode yang dipakai maka penelitian ini dapat digolongkan dalam jenis penelitian yuridis sosiologis yang artinya meninjau keadaan permasalahan yang ada dilapangan dikaitkan dengan aspek hukum yang berlaku dan yang mengatur permasalahan tersebut. Karena dalam penelitian

ini penulis langsung mengadakan penelitian pada lokasi atau tempat yang diteliti guna memberikan gambaran secara lengkap dan jelas tentang masalah yang diteliti.

2) Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, dimana penelitian deskriptif ini menggambarkan secara jelas dan rinci mengenai pelaksanaan tanggung jawab para pihak dalam pengangkutan barang laut.

3) Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Jaya Pekanbaru yang didirikan pada tahun 1980 oleh Alm. Jaya. Pelabuhan Jaya juga merupakan salah satu bentuk usaha rakyat yang tradisional, yang mana Pelabuhan Jaya merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, dan/atau bongkar muat barang, tempat pengiriman barang.

4) Populasi dan Sampel

a) Populasi

Populasi sekaligus responden yang penulis jadikan dalam penelitian ini adalah :

1. Kepala Operasional Pelabuhan Jaya
2. Direktur Utama Perusahaan Pelayaran Rakyat
3. Pengusaha kapal/Kapten Kapal
4. Pihak pengirim yang komplain

b) Sampel

Untuk mempermudah penulis dalam melakukan penelitian maka penulis

⁹ Zainal Asikin, *op.cit*, hlm. 168.

menentukan sampel, dimana sampel adalah merupakan bagian dari keseluruhan populasi yang akan dijadikan objek penelitian yang dianggap dapat mewakili keseluruhan populasi.

5) Sumber Data

a. Data Primer

Data primer adalah data yang penulis dapatkan/peroleh secara langsung melalui responden di lapangan dengan menggunakan alat pengumpul data kuesioner, wawancara, dan studi kepustakaan mengenai hal-hal yang bersangkutan dengan masalah yang diteliti.

b. Data Sekunder

1) Bahan hukum primer

Yaitu bahan yang bersumber dari penelitian kepustakaan yang di peroleh dari undang-undang antara lain: Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

2) Bahan hukum sekunder

Yaitu bahan-bahan penelitian yang berasal dari literatur dan hasil penelitian para ahli sarjana yang berupa buku-buku yang berkaitan dengan pokok pembahasan.

3) Bahan hukum tersier

Yaitu bahan-bahan penelitian yang di peroleh dari ensiklopedia dan sejenisnya mendukung data primer dan sekunder seperti kamus besar bahasa Indonesia dan internet.

6) Teknik Pengumpulan Data

a) Kusioner

Kusioner yaitu metode pengumpulan data dengan cara membuat daftar-daftar persetujuan yang memiliki korelasi dengan permasalahan yang diteliti yang pada umumnya diberikan kepada responden yakni beberapa pihak pengirim barang.

b) Wawancara

Wawancara yaitu pola khusus dalam bentuk interaksi dimana pewawancara mengajukan pertanyaan yang telah disiapkan mengenai tanggung jawab para-pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru.

Adapun pihak-pihak yang penulis wawancara yaitu :

1. Kepala Operasional Pelabuhan Jaya
2. Direktur Utama Perusahaan Pelayaran Rakyat
3. Pengusaha kapal/Kapten Kapal

c) Studi Kepustakaan

Mengkaji, menelaah dan menganalisis berbagai literatur yang berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti.

7) Analisis Data

Data-data yang terkumpul akan dianalisa secara kualitatif artinya data yang berdasarkan uraian kalimat atau data tidak di analisis dengan menggunakan statistik atau matematika apapun sejenisnya, yaitu apa yang dinyatakan responden secara tertulis atau lisan dan perilaku nyata yang di teliti dan di pelajari

sebagai suatu yang utuh. Dari pembahasan tersebut, akan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum kepada khusus.

BAB II HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Para Pihak Yang Terkait Dalam Pengangkutan Barang Dilaut Pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru

a. Pengirim barang/Ekspediter

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia tidak mengatur defenisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari jasa angkutan dan pengangkut.¹⁰

Dalam prakteknya biasanya pihak pengirim memberikan mandat/kuasa kepada para pihak yang memiliki usaha dalam pengurusan pengiriman barang laut atau yang disebut sebagai Ekspediter. Dalam hal ini Pelabuhan Jaya bertindak sebagai Ekspediter.

Ekspediter menurut Pasal 86 KUHD adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang

dagangan dan barang-barang lain di Perairan.

Ekspediter dalam menjalani tugas memiliki hak dan kewajiban. Dalam pelaksanaannya kewajiban ekspediter adalah untuk mengusahakan dan menjamin bahwa barang-barang yang akan dikirim itu selekas mungkin terjadi dan untuk itu ia harus mempergunakan segala daya upaya ada padanya.¹¹ ekspediter juga mempunyai hak yang harus diterimanya, yakni:

- 1) Menerima provisi (pembayaran biaya angkutan)
- 2) Mempunyai hak retensi, yaitu hak menahan barang-barang angkutan bila penerima menolak untuk membayar uang angkutan.
- 3) Mempunyai hak untuk menggugat terhadap pengangkut, jika ekspediter menutup perjanjian pengangkutan atas namanya sendiri.¹²

Ekspediter sebagai salah satu penyelenggara dalam pengangkutan barang laut juga memiliki tanggung jawab yang diatur dalam Pasal 87 KUHD yang menetapkan:

- 1) Untuk menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim;
- 2) Menghindarkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut.

¹⁰

<http://sogeng-poernomo.blogspot.com/2015/03/pihak-pihak-dalam-pengangkutan>, diakses pada Kamis 30 Juni 2016.

¹¹ Siti Utari, *Pengangkutan Laut Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta: 1994, Hal. 70.

¹² *Ibid* hal.72

Sudah selayaknya Pihak Pelabuhan Jaya sebagai ekspediter bertanggung jawab terhadap hilang/rusak dan keterlambatan barang yang disebabkan karena kesalahannya. Namun apabila pihak Pelabuhan Jaya sebagai ekspediter dapat membuktikan bahwasannya hal tersebut bukan kesalahannya, maka pihak tersebut bebas dari tanggung jawabnya.

b. Pengangkut

Sebagai pihak yang melaksanakan pengangkutan barang yang diterimanya dari pengirim maka pengangkut memiliki tanggung jawab terhadap barang-barang yang diangkutnya tersebut.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Abdul Aziz selaku kepala Operasional Pelabuhan Jaya Pekanbaru yang bertindak sebagai pengangkut ialah Pengusaha kapal ataupun nahkoda kapal yang ditunjuk untuk membawa barang sampai ketempat tujuan terakhir. Kapal angkutan yang digunakan ialah KLM. Cahaya Mulia, KM. Sinar Abadi, KLM. Kuala Angkasa dan KLM. Sari Bunga Sentosa.

Mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 KUHD, Pasal 40 dan yang diperjelas dalam pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Tanggung jawab merupakan suatu risiko yang jelas harus ditanggung oleh pengangkut yang merupakan konsekuensi dari suatu perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan pemilik barang atau pengirim barang.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Tomi selaku pengusaha kapal layar motor Cahaya Mulia yang bertindak sebagai pengangkut, semua barang yang diserahkan oleh pengirim kepadanya diasuransikan untuk mengurangi risiko apabila terjadi musibah/kecelakaan kapal (*force majeure*) yang menyebabkan barang jadi rusak/hilang

Mengenai tanggung jawab dikenal adanya tiga prinsip atau hal di antaranya:

- 1) prinsip tanggung jawab berdasarkan atas adanya unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*)
- 2) prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- 3) prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*);

Khusus untuk pengangkutan barang, hilang, rusak atau keterlambatan dan kerugian pihak ketiga Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tampaknya menganut prinsip pertanggungjawaban pengangkut berdasarkan atas praduga, dimana si pengangkutlah yang mendapat beban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan timbul karena kesalahannya, bila ia ingin dibebaskan dari sebagian atau seluruh tanggung jawabnya atas kerugian tersebut.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Sudarman selaku kapten kapal Kuala Angkasa yang juga bertindak sebagai pengangkut, sebelum kapal

berangkat dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan tujuan semua dokumen keberangkatan barang diurus terlebih dahulu kepada pihak yang berwenang untuk mengurus dokumen tersebut yaitu Perusahaan Pelayaran rakyat PT. Cipta Perdana Lestari.

Dokumen Sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan laut adalah dokumen angkutan yang dikenal dengan konosemen atau *bill of loading* atau disebut juga surat muatan. Pasal 501 KUHD disebutkan bahwa: “sipengirim boleh menerima supaya dengan mencabut kembali tanda penerimaan yang kiranya telah diberikan oleh sipengangkut ini diberikan suatu konosemen tentang barang yang diterima untuk di angkut.”

Manifest kapal merupakan daftar dari semua barang yang ada di dalam kapal untuk diangkut kesuatu pelabuhan tujuan. Data untuk *manifest* dikutip dari semua surat muatan yaitu semua surat muatan yang bertujuan kesuatu pelabuhan dihimpun dan dicatat dalam suatu daftar, yaitu *manifest*.

Dokumen diatas tersebut sebenarnya bisa saja diurus sendiri oleh pihak pengirim, jasa ekspediter, dan pengangkut, tetapi tidak efisien dan efektifnya bila dokumen tersebut diurus sendiri oleh pihak yang terkait. Dokumen-dokumen yang diserahkan oleh para pihak terkait haruslah sesuai dengan barang-barang yang dikirim, bila barang yang dikirim tidak sesuai maka itu

menjadi tanggung jawab pihak pengangkut/nahkoda kapal.¹³

c. Pelabuhan

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan yaitu: pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan tempat pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. Adapun kegiatan perusahaan di pelabuhan diatur dalam Pasal 90 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Mengenai tanggung jawab pelabuhan diatur dalam Pasal 100 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pelabuhan Jaya merupakan salah satu pelabuhan rakyat tradisional dan juga sebagai jasa angkutan yang menjadi pendukung utama dalam usaha pengiriman barang, maka dari itu pelabuhan harus mempersiapkan sarana prasarana fasilitas pendukung utama yang terdiri atas kolam sandar, tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat bongkar muat barang dan

¹³ *Ibid*

mobilitas gerak barang yaitu gudang.

Praktiknya di Pelabuhan Jaya Pekanbaru fasilitas yang diberikan kurang memadai seperti gudang tempat penyimpanan barang yang sempit, dan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran. Hal ini juga dibenarkan oleh pihak pengelola Pelabuhan Jaya Pekanbaru, karena untuk memberikan fasilitas yang memadai membutuhkan modal yang sangat besar.

B. Kendala yang dihadapi para pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru

Adapun yang menjadi faktor kendala yang dihadapi para pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru

1. Tidak jelasnya prosedur tentang cara pengajuan klaim

Dalam mengajukan klaim terhadap kerusakan dan kehilangan terhadap barang pihak pengirim tidak mengetahui prosedur maupun tata cara untuk mengajukan klaim kepada pihak pelabuhan jaya, dan pihak kapal sebagai pengangkut sebagai akibat kerusakan atau kehilangan barang yang dititipkan kepada para pihak dalam pengangkutan.

2. Kesadaran hukum pengangkut tentang kerugian.

Faktor kelalaian dari para pihak, yaitu pelabuhan Jaya pekanbaru dan pihak kapal sebagai pengangkut dalam pengangkutan barang laut dapat terjadi karena yang dipercayai oleh pengirim untuk mengirimkan barangnya kurang teliti dalam

melakukan pengecekan, dan kurangnya pemeliharaan terhadap barang tersebut yang menyebabkan barang rusak.

3. Tidak terpenuhinya syarat administrasi oleh Pihak Pengirim/pemilik barang.

Kelalaian dari pihak pengirim juga dapat menjadi penghambat bagi pihak Pelabuhan Jaya Pekanbaru dan Pihak kapal sebagai pengangkut untuk menitipkan barang atau paket sesuai dengan waktu yang telah ditentukan sampai ke tempat tujuan. Seperti kurang lengkapnya alamat tujuan dari barang, kurang baiknya pengepakan, dan kurang lengkapnya informasi mengenai isi dan kondisi barang yang diberikan oleh pihak pengirim menyebabkan kondisi barang atau paket tidak terjamin. Dengan demikian, agar terciptanya keselarasan hak dan kewajiban antara pihak jasa angkutan Pelabuhan Jaya Pekanbaru dan kapal sebagai pengangkut dengan pihak pengirim diperlukannya adanya bentuk kesadaran dari masing-masing pihak dalam praktek pengangkutan barang melalui laut.

4. Kondisi cuaca yang kurang baik atau tidak mendukung seperti hujan juga dapat menghambat kelancaran dalam pelaksanaan tanggung jawab dalam pengangkutan, hal ini disebabkan karena dapat menjadi penghambat pada saat memuat barang dari gudang pelabuhan ke kapal pengangkut yang menyebabkan keterlambatan barang sampai ketempat tujuan yang telah disepakati.

Berdasarkan hal diatas, masih adanya faktor kendala yang dihadapi oleh para pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya Pekanbaru. Yang mana faktor kendala tersebut dapat menjadi penghambat dalam kelancaran pengangkutan barang laut. Maka, untuk itu diperlukan suatu upaya yang dapat dilakukan oleh para pihak tersebut.

Upaya yang dapat dilakukan untuk menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan adalah para pihak dalam pengangkutan barang laut pada Pelabuhan Jaya seharusnya menjalankan usahanya sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku dan bertanggung jawab atas segala sesuatu yang menjadi tanggung jawabnya. Sehingga korelasi antara hukum dengan masyarakat dan efektivitas berlakunya hukum dalam masyarakat berlangsung sebagai mana mestinya.

BAB III PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan tanggung jawab Pelabuhan Jaya sebagai ekspediter dan pengangkut diatur dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Ekspediter bertugas mencarikan pengangkut dan mengurus dokumen-dokumen yang menyangkut penerimaan /penyerahan barang yang akan dikirim. Tanggung jawab Pelabuhan Jaya sebagai ekspediter masih belum terlaksana sebagaimana mestinya,

dikarenakan masih adanya pihak pemilik barang yang komplain terhadap rusak, hilang dan keterlambatan barangnya.

2. Bahwa adanya kendala yang dihadapi pihak pengirim pada pengangkutan barang pada Pelabuhan Jaya adalah kurang memadainya fasilitas yang diberikan oleh pelabuhan dan pihak pengirim untuk mendapatkan pertanggungjawaban dari pihak Pelabuhan Jaya Pekanbaru ada beberapa faktor kendala yang menjadi masalah yaitu pertama tidak tahunya kemana akan mengajukan klaim, kedua tidak jelasnya tentang cara atau prosedur pengajuan klaim, ketiga kesadaran hukum dari pihak pengangkut tentang kewajiban pengangkut.

B. Saran

1. Peningkatan pelayanan dalam pelayaran rakyat yang bersifat tradisional mengenai tanggung jawab para pihak dalam penyelenggaraan pengangkutan barang laut, para pihak yang dipercayai oleh pihak pengirim bertanggung jawab atas kelalaian yang disebabkan. Serta pemerintah harus berperan andil didalamnya dan ketentuan hukum tegas mengatur mengenai tanggung jawab para pihak yang terkait dalam pengangkutan barang laut. Sehingga efektifitas hukum berjalan sebagaimana mestinya.
2. Agar memberikan informasi kemana mau diajukan klaim, tata cara dan prosedur mengajukan

klaim, adanya kesadaran dari jasa pengangkut tentang kewajiban dari jasa pengangkut, meminimalisir kelalaian pihak pengirim sehingga ketika pihak pengirim mengalami kerugian tidak lagi menemukan kendala-kendala dalam pengangkutan barang laut.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adji, Sution Usman, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT Rinka Cipta, cet.2 Jakarta.
- Aineka, Gunawan, 2015, *“Tanggung Jawab Perawat terhadap Pasien dalam Pelimpahan Kewenangan Dokter Kepada Perawat”*, Skripsi, Program Kekhususan Hukum Perdata Bisnis Universitas Riau, Pekanbaru.
- Ali, Achmad, 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Hukum*, Yarsif Watampone.
- _____, 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) Dan Teori Peradilan (Judicial Prudence)*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- Ali, Zainuddin, 2007, *Sosiologi Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Ashofa, Burhan, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Rineke Cipta, Jakarta.
- Asikin, Zainal, 2013 *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Askin, Amirudin Zainal, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Asyhadie, Zaeni, 2005, *Hukum Bisnis, Prinsip Dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta.
- D. Djatmiko, R, 1996 *Pengetahuan Hukum Perdata*, Penerbit Angkasa, Bandung.
- Ermiyanti, Sumarsih, 2000, *Tinjauan Hukum Pertanggungjawaban Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut, Skripsi*, Program Kekhususan Perdata Bisnis Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Fuady, Munir, 2008, *Pengantar Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- H.M.N, Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Penerbit Djambatan, Jakarta.
- _____, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*, Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Iskandar, 2008, *Metode Penelitian Pendidikan Dan Sosial(Kuantitatif Dan Kualitatif)*, Gaung Persada Press, Jakarta.
- Kadir, Muhammad Abdul, 1991, *Hukum Pengangkut*

- Darat, laut dan Udara*, Cipta Aditya Bahkti, Jakarta.
- _____, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Mahmud, Peter, 2010 *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- Martono, H.K. & Eka Budi Tjahjono, 2011, *Asuransi Transportasi Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit CV. Mandar Maju, Bandung.
- Meliala, Djaja S, 2012, *Hukum Perdata Dalam Perspektif BW*, Penerbit Nuansa Aulia, Bandung.
- Panjaitan, Janter Nelson, 2014, *Tanggung Jawab Perusahaan Penyediaan Jasa Pekerja terhadap Perbuatan Melawan Hukum yang dilakukan oleh Pekerja*, Skripsi, Program Kekhususan Hukum Ekonomi Universitas Riau, Pekanbaru.
- Purba, Hasim, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Penerbit Pustaka Bangsa Pers, Medan.
- Ratna, 2002, "Tuntutan Ganti Rugi (Klaim) Didalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut", *Skripsi*, Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Soekanto, Soerjono, 1985, *Efektifitas Hukum Dan Peranan Saksi*, Remaja Karya, Bandung.
- Sugono, Bambang, 2010, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Suherman. E, 1962 *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*, Eresco, Bandung.
- Suriatmadja, H. Toto T., 2005, *Pengangkutan Kargo Udara, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara*, Bani Qurasyi, Bandung.
- Utari, Siti, 1994, *Pengangkutan Laut Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Waluyo, Bambang, 2002, *Peneliti Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Wibowo, Eri Surya, 2016, "Tanggung Jawab PT. Sarana Pembangunan Pekanbaru Terhadap Kerugian Pihak Ketiga Ditinjau Dari Kitab Undang-Undang Hukum", *Skripsi*, Program Kekhususan Perdata Bisnis Fakultas Hukum Universitas Riau, Pekanbaru.
- Widjaja Gunawan & Ahmad Yani, 2003, *Seri Hukum Bisnis, Transaksi Bisnis Internasional, (Ekspor- Impor & Imbal Beli)*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Wiradipraja, E. Saefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Hukum Udara*, Liberty, Yogyakarta.

W. J. S. Poerwadarminta, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, Edisi ke-3, 2003, hlm. 1204.

B. Kamus / Jurnal

Donald Supit, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan kargo Udara Domestik*, Jurnal Hukum Bisnis Vol.1/No.3, Program Studi Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi Manado, 2013.

Mardalena Hanifah, *Perjanjian Sewa Beli Menurut Hukum Perdata*, Jurnal Ilmu Hukum, *Yustisia*: Volume 21 Nomor 1 (Januari-Juni) 2014, hlm 16.

Suwardi, *Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang*, *Jurnal Hukum*, Volume Xx, No. 20, Surabaya, April 2011.

Taufiq Yulianto, *Mekanisme Pengangkutan Barang Melalui Laut ditinjau dari Sudut Hukum Pengangkutan*, *Jurnal Hukum, Orbith*, Vol. 9 No. 3 November 2013 : 223 – 227.

Tri Rama, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Karya Agung, Surabaya, 2001, hlm. 131.

C. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan Perairan

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

D. Website

<http://criminalist.multiply.com>

diakses, tanggal, 23 Maret 2016, pada pukul 13.14 WIB.

<http://kbbi.web.id/pelaksanaan>,

diakses, tanggal, 20 Maret 2016, pada pukul 13.20 WIB.

<http://www.pemuda-riau.com/>,

diakses tanggal 23 juni 2016, pada pukul 10.45 wib

<http://infppekanbaru.wordpress.com/>,

diakses tanggal 22 juni 2016, pada pukul 11.00 WIB.

<http://sogengpoernomo.blogspot.com/2015/03/pihak-dalam-pengangkutan>,

diakses pada kamis 30 juni 2016.