

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan 2/3 luasnya merupakan wilayah perairan. Menurut *The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), luas laut Indonesia sebesar 3.257.357 km<sup>2</sup> dengan sekitar 1.919.440 km<sup>2</sup> daratan.<sup>1</sup> Dengan adanya pengangkutan di Indonesia akan dapat membantu pembangunan di berbagai bidang pemerintahan, termasuk politik, ekonomi, sosial, budaya, dan hukum. Kegiatan pengangkutan selalu mendukung kehidupan manusia, mulai dari yang paling sederhana (tradisional) hingga yang paling canggih. Bahkan kemajuan teknologi dan informasi dalam pengangkutan menjadi salah satu barometer kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat.<sup>2</sup>

Di Indonesia sendiri pengangkutan merupakan hal yang penting, karena melihat dari kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari 17.508 pulau yang mana membuat Indonesia menjadi negara kepulauan terbesar di dunia yang dikelilingi oleh lautan. Hal ini memungkinkan dilaksanakannya kegiatan pengangkutan dari wilayah darat, laut dan udara. Pengangkutan darat dan udara lebih sering digunakan untuk pengiriman barang dan penumpang dalam jumlah relatif kecil. Namun, untuk pengiriman kargo dan

---

<sup>1</sup> INDONESIA.GO.ID. (2024). Menyiapkan Tata Kelola Laut Berkelanjutan. Diakses pada 30 Januari 2024 pukul 10.58 WIB, dari <https://indonesia.go.id/kategori/ragam-ais-forum-2023/7295/menyiapkan-tata-kelola-laut-berkelanjutan?lang=1>

<sup>2</sup> Nugroho, S.S., & Haq, H.S. (2019). *HUKUM PENGANGKUTAN INDONESIA Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*. Solo: Pustaka Iltizam. Hlm. 7-8

logistik antar pulau dalam jumlah dan ukuran yang lebih besar, sering menggunakan pengangkutan laut. Hal ini disebabkan karena keunggulannya, yaitu biaya transportasi yang lebih rendah dibandingkan dengan transportasi darat.<sup>3</sup> Pengangkutan barang melalui laut adalah proses pengiriman barang melalui kapal yang melibatkan dua belah pihak yakni pengangkut sebagai perusahaan pengangkutan yang memiliki armada kapal untuk melakukan pengiriman, dan pengirim sebagai pengguna jasa pengiriman.<sup>4</sup> Pengangkutan melalui laut ini biasanya dilakukan pada kegiatan pertambangan yang meliputi eksplorasi, pengembangan, produksi, dan penjualan bahan tambang dan mineral.<sup>5</sup>

Dalam pelaksanaan pengangkutan barang diperlukan suatu perjanjian. Pada pengangkutan yang menggunakan angkutan laut bentuk perjanjiannya biasanya dibuat secara tertulis yang disebut "*charter party*", yang terdiri dari beberapa perjanjian yang telah dibuat dan disetujui oleh semua pihak yang terlibat dalam pengangkutan. Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang dibuat antara pengangkut dengan pengirim dan/ atau penumpang yang isinya adalah pengangkut berjanji untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau penumpang, sedangkan

---

<sup>3</sup> Muhammad, A.K. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Adhitya Bakti. Hlm. 4

<sup>4</sup> Permatasari, G. (2022). *PENYELENGGARAAN PENGIRIMAN BARANG MELALUI LAUT (Studi Pada PT Samudera Indonesia Tbk Cabang Bandar Lampung)*, Universitas Lampung. Hlm. 3

<sup>5</sup> Soedarto, T., Kagramanto, L. B., & Anggriawan, T. P. (2023). Penguatan Sanksi Administratif Sebagai Perwujudan Perlindungan Lingkungan Guna Sumber Daya Alam Berkelanjutan (Sektor Perkebunan, Pertambangan Dan Kehutanan). *UNES Law Review*, 5(4), Hlm. 3769

pengirim dan/ atau penumpang berjanji untuk melakukan pembayaran ongkos atau biaya angkutan.<sup>6</sup> Dalam pelaksanaan pengangkutan yang didasarkan pada sebuah perjanjian tentunya ada hak dan kewajiban dari para pihak yang harus ditaati dalam pelaksanaannya. Namun kenyataannya pada kegiatan pengangkutan barang melalui angkutan laut sangat mungkin terjadi adanya peristiwa ingkar janji atau wanprestasi. Keadaan di mana salah satu pihak tidak memenuhi tanggung jawabnya karena kesalahan atau kelalaian mereka disebut wanprestasi.<sup>7</sup>

Salah satu kasus wanprestasi pada perjanjian angkutan laut dapat dilihat dalam Putusan Pengadilan Negeri Surabaya Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby. Para pihak yang terlibat adalah PT. Andatu Sukses Abadi sebagai Penggugat melawan PT. Sulawesi Artha Buana sebagai Tergugat. PT. Andatu Sukses Abadi dengan surat gugatannya tanggal 28 November 2022 mengajukan gugatan akibat adanya wanprestasi terhadap perjanjian angkutan laut yang dilakukan oleh PT. Sulawesi Artha Buana pada tanggal 08 September 2022.

Berdasarkan gugatan tersebut didapati bahwa pada tanggal 07 September 2022 kedua belah pihak telah membuat Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 268 / SPAL / ASA – SAB / IX / 2022 (selanjutnya disebut SPAL) untuk kegiatan mengangkut bijih nikel dengan kapal TB.

---

<sup>6</sup> Hartini, R. (2012). *HUKUM PENGANGKUTAN di INDONESIA*. Citra Mentari. Hlm. 11

<sup>7</sup> Aspan, H. (2023). STRATEGI PEMERINTAH DALAM MENEKAN WANPRESTASI DALAM PENGADAAN KAPAL. *Public Service And Governance Journal*, 4(1), 83-92. Hlm 86

Andrew 20002 dan BG Andrew 318 2 dari Pelabuhan muat Jetty Cinta Jaya 2, Sulawesi Utara ke Pelabuhan bongkar Jetty PT. Bintang Delapan, Sulawesi Tengah. Mulanya perjanjian tersebut berjalan sesuai perjanjian, hal ini dibuktikan dengan PT. Sulawesi Artha Buana yang telah menerbitkan dokumen *Shipping Instruction* (SI) No. 020/SAB-CBP/SI/IX/2022 (REV2), dan setelah PT. Andatu Sukses Abadi memeriksa ulang dokumen SI tersebut sudah sesuai dengan kesepakatan SPAL, yakni dengan pelabuhan muat (*port of loading*) Jetty Cinta Jaya 2, Mandiodo dan pelabuhan bongkar (*port of discharge*) Jetty PT. Bintang Delapan, Bahodopi.

Pada tanggal 08 September 2022 saat PT. Andatu Sukses Abadi telah mengirimkan/mendatangkan kapal ke pelabuhan muat Jetty Cinta Jaya 2, Mandiodo untuk mengangkut bijih nikel, didapati bahwa dokumen muatan yang diberikan PT. Sulawesi Artha Buana atas nama PT. Wisnu Mandiri Batara ternyata pelabuhan muatnya (*port of loading*) berlokasi di Jetty PT. Tristasco Mineral Makmur, Marombo. PT. Andatu Sukses Abadi menyampaikan kepada PT. Sulawesi Artha Buana, bahwa apabila terdapat ketidaksesuaian dokumen pengangkutan barang, dalam hal ini antara dokumen *Shipping Instruction* (SI) dengan dokumen-dokumen pengangkutan barang lainnya (*ex. Bill of Lading*), maka hal tersebut merupakan kesalahan / kekeliruan PT. Sulawesi Artha Buana sendiri, semua resiko yang timbul merupakan tanggung jawab PT. Sulawesi Artha Buana, dan tidak dapat dibebankan kepada PT. Andatu Sukses Abadi selaku Operator Kapal. Pada pelaksanaan perjanjian angkutan laut tersebut,

ternyata PT. Sulawesi Artha Buana tidak mampu memenuhi kewajiban untuk memberikan dokumen muatan yang sesuai dengan SPAL dan SI, dan bersikukuh menggunakan dokumen muatan yang tidak sesuai dengan Perjanjian, yang seharusnya dokumen muatan yang disampaikan adalah dokumen muatan dengan pelabuhan muat (*port of loading*) Mandiodo, bukan di Marombo.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka urgensi pada penulisan ini adalah untuk menganalisis terkait bentuk wanprestasi PT. Sulawesi Artha Buana serta dasar pertimbangan Hakim dalam memutus kasus tersebut. Sehingga pada penelitian ini Peneliti bermaksud untuk meneliti dalam Skripsi yang berjudul **“WANPRESTASI PADA PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT (STUDI PUTUSAN NOMOR 1293/PDT.G/2022/PN SBY)”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Apakah tindakan PT. Sulawesi Artha Buana yang tidak memberikan dokumen yang sesuai dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dan *Shipping Instruction* (SI) pada putusan Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby merupakan tindakan wanprestasi?
2. Apa yang menjadi dasar pertimbangan hakim dalam memutus perkara Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby?

### 1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tindakan wanprestasi PT. Sulawesi Artha Buana pada putusan Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby yang tidak memberikan dokumen yang sesuai dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dan *Shipping Instructuion* (SI).
2. Untuk mengetahui dasar pertimbangan hakim dalam memutus perkara Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian dalam penulisan ini adalah:

#### 1. Manfaat Akademis

Penulis menyusun skripsi ini dengan maksud sebagai sumbangsih tambahan dari penulis yang berupa kajian atau penelitian dalam bidang hukum, khususnya di perjanjian angkutan laut.

#### 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini disusun dengan maksud menambahkan referensi bagi mahasiswa dalam bidang hukum yang ingin melakukan penelitian yang serupa serta untuk memenuhi syarat kelulusan program studi Fakultas Hukum UPN “Veteran” Jawa Timur.

### 1.5 Keaslian Penelitian

No.	Judul	Rumusan Masalah	Persamaan	Perbedaan
1.	Tina Hastuti Nasution, “Tinjauan Yuridis Wanprestasi Pihak Penyewa	1. Apakah faktor penyebab pihak penyewa melakukan wanprestasi dalam perjanjian	Menjelaskan mengenai alasan pihak penyewa melakukan wanprestasi, jenis wanprestasi pihak	Penelitian ini berfokus untuk menjelaskan mengenai bentuk wanprestasi dari PT. Sulawesi Artha Buana serta dasar

	Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Kapal (Studi Putusan MA No. 2014K/PDT/2011)”, 2017. <sup>8</sup>	<p>sewa menyewa kapal berdasarkan Putusan MA No. 2014K/Pdt/2011 ?</p> <p>2. Bagaimana bentuk wanprestasi pihak penyewa kapal dalam perjanjian sewa menyewa kapal berdasarkan Putusan MA No. 2014K/Pdt/2011 ?</p> <p>3. Bagaimana pertimbangan hakim memutus perkara wanprestasi pihak penyewa dalam perjanjian sewa menyewa kapal berdasarkan Putusan MA No. 2014K/Pdt/2011 ?</p>	<p>penyewa dalam perjanjian sewa menyewa kapal, dan keputusan hakim tentang wanprestasi pihak penyewa dalam perjanjian sewa menyewa kapal pada Putusan MA No. 2014K/Pdt/2011.</p>	<p>pertimbangan hakim pada putusan perkara Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby</p>
2.	Sri Wahyuni Agus, “Analisis Hukum Penerbitan Konosemen Dalam Pengangkutan Barang Melalui Moda	<p>1. Bagaimanakah prosedur dalam penerbitan konosemen melalui moda angkutan laut?</p> <p>2. Bagaimanakah akibat hukum penerbitan konosemen dalam pengangkutan</p>	<p>Menjelaskan mengenai proses penerbitan konosemen di PT. Samudra Indonesia dan konsekuensi hukum dari proses ini melalui angkutan laut.</p>	<p>Penelitian berfokus untuk menjelaskan mengenai bentuk wanprestasi dari PT. Sulawesi Artha Buana karena ketidaksesuaian lokasi Pelabuhan muat dokumen muatan yang diberikan dengan <i>Shipping Instruction</i> (SI) dan Surat</p>

<sup>8</sup> Nasution, T.H. (2017). *Tinjauan Yuridis Wanprestasi Pihak Penyewa Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Kapal (Studi Putusan MA No. 2014K/PDT/2011)*, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

	Angkutan Laut”, 2021. <sup>9</sup>	barang melalui moda angkutan laut?		Perjanjian Angkutan Laut (SPAL)
3.	Zulfikri Marasabessy dan Dwi Aryanti Ramadhani, “Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pelayaran Atas Wanprestasi Pencarter dalam Perjanjian Pengangkutan”, 2023. <sup>10</sup>	<p>1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap perusahaan pelayaran atas wanprestasi pencarter dalam perjanjian pengangkutan pada PT Bendera Bahtera Kemenangan?</p> <p>2. Bagaimana upaya penyelesaian sengketa wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan pada PT Bendera Bahtera Kemenangan?</p>	Menjelaskan mengenai aspek perlindungan hukum terhadap perusahaan pelayaran dari wanprestasi pencarter	Penelitian berfokus untuk menjelaskan bentuk wanprestasi PT. Sulawesi Artha Buana serta hak yang seharusnya didapati oleh PT. Andatu Sukses Abadi

Tabel 1. 1 Novelty Kebaharuan

<sup>9</sup> Agus, S. W. (2021). *Analisis Hukum Penerbitan Konosemen Dalam Pengangkutan Barang Melalui Moda Angkutan Laut*, Universitas Bosowa.

<sup>10</sup> Marasabessy, Z. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pelayaran Atas Wanprestasi Pencarter dalam Perjanjian Pengangkutan. *Mimbar Keadilan*, 16(1), 55-66.

## 1.6 Tinjauan Pustaka

### 1.6.1 Perjanjian

#### 1.6.1.1 Pengertian Perjanjian

Menurut Pasal 1313 KUHPerdara, perjanjian dibuat oleh satu orang atau lebih terhadap satu orang atau lebih atas kesepakatan yang terjalin. Perjanjian, menurut Prof. Subekti, S.H., adalah suatu peristiwa di mana seseorang berjanji kepada seseorang lain atau dua orang berjanji untuk melakukan suatu hal satu sama lain.<sup>11</sup>

Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Perikatan menurut Pasal 1233 KUHPerdara lahir dari persetujuan berupa kontrak atau perjanjian dan undang-undang. Perikatan yang lahir dari perjanjian adalah perikatan yang memang dikehendaki oleh para pihak yang membuat perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari undang-undang diadakan oleh undang-undang diluar kemauan para pihak yang bersangkutan.<sup>12</sup>

#### 1.6.1.2 Syarat Sah Perjanjian

Pasal 1320 KUHPerdara menetapkan 4 syarat perjanjian yang sah diantaranya:

---

<sup>11</sup> Paendong, K. (2022). Kajian Yuridis Wanprestasi Dalam Perikatan Dan Perjanjian Ditinjau Dari Hukum Perdata. *Lex Privatum*, 10(3). Hlm. 2

<sup>12</sup> *Ibid.* Hlm. 3

1. Sepakat berarti bahwa para pihak yang mengadakan perjanjian harus sepakat mengenai hal-hal utama yang diatur dalam perjanjian.
2. Cakap hukum berarti bahwa pihak yang mengadakan perjanjian harus cakap menurut hukum.
3. Suatu hal tertentu berarti yang diperjanjikan dalam suatu perjanjian haruslah suatu hal atau suatu barang yang cukup jelas atau tertentu.
4. Suatu sebab yang halal atau diperbolehkan berdasarkan Pasal 1337 KUHPerdara artinya perjanjian tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan atau peraturan perundang-undangan yang sifatnya memaksa.

Dari 4 syarat tersebut diklasifikasikan menjadi 2 unsur yakni unsur subjektif dan objektif. Jika unsur subjektif suatu perjanjian tidak dipenuhi, perjanjian tersebut dapat dibatalkan. Jika unsur objektif suatu perjanjian tidak dipenuhi, maka perjanjian secara hukum dianggap tidak pernah ada dan batal demi hukum.

### **1.6.1.3 Asas-Asas Perjanjian**

Dalam hukum perjanjian dikenal lima asas penting diantaranya:

1. Asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*) diatur pada Pasal 1338 ayat (1) KUHPerduta. Menurut asas ini, para pihak diberi kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian; mengadakan perjanjian dengan siapa pun; menentukan isi, pelaksanaan, dan persyaratan perjanjian; dan menentukan apakah perjanjian itu tertulis atau lisan.
2. Asas konsensualisme (*consensualism*) diatur pada Pasal 1320 ayat (1) KUHPerduta yang berarti terjadinya peristiwa perjanjian cukup hanya dengan kata sepakat, dan bahwa perjanjian itu bersama dengan perikatan yang timbul karenanya sudah ada pada saat konsensus tercapai.
3. Asas *pacta sunt servanda* diatur pada Pasal 1338 ayat (1) KUHPerduta yang berartikan setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi pihak yang membuatnya dan para pihak harus mematuhi perjanjian yang telah dibuat.
4. Asas itikad baik diatur pada Pasal 1338 ayat (3) KUHPerduta yang disebutkan bahwa pelaksanaan perjanjian harus dilakukan dengan niat baik.
5. Asas kepribadian (*personality*) tercantum pada Pasal 1315 jo 1340 KUHPerduta yang pada prinsipnya

menetapkan bahwa seseorang yang akan melakukan dan membuat perjanjian hanya untuk kepentingan pribadi.

Selain 5 asas itu, Departemen Kehakiman membuat 8 asas hukum perikatan nasional selama Lokakarya Hukum Perikatan yang diadakan oleh badan Pembinaan Hukum Nasional dari 17-19 Desember 1985. Kedelapan asas itu diantaranya:

1. Asas kepercayaan berarti setiap individu yang membuat perjanjian akan memenuhi setiap janji yang dibuat di kemudian hari.
2. Asas persamaan hak berarti menempatkan semua pihak dalam persamaan derajat, tidak ada perbedaan terlepas dari ras, bangsa, kepercayaan, kekuasaan, jabatan, dan lain-lain.
3. Asas moral terdapat pada Pasal 1339 KUHPerdara, asas ini berkaitan dengan perikatan wajar, yang berarti bahwa tindakan sukarela seseorang tidak dapat memberikan hak baginya untuk menggugat tindakan debitur.
4. Asas kepatutan terdapat pada Pasal 1339 KUHPerdara berkaitan dengan ketentuan isi perjanjian yang diharuskan oleh etika berdasarkan sifat perjanjian itu sendiri.

5. Asas kebiasaan diatur pada Pasal 1339 jo 1347 KUHPerdara, pada asas ini suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang diatur secara eksplisit, tetapi juga untuk keadaan dan kebiasaan yang diikuti.
6. Asas kepastian hukum mengandung maksud bahwa perjanjian sebagai bentuk hukum mengandung kepastian hukum.
7. Asas keseimbangan adalah asas yang mengharapkan kedua belah pihak untuk melaksanakan dan memenuhi perjanjian.
8. Asas perlindungan artinya semua pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian harus mendapatkan perlindungan yang sama.

#### **1.6.1.4 Unsur-Unsur Perjanjian**

Unsur-unsur dalam perjanjian terdiri dari 3 kategori yaitu:

1. Unsur-unsur *essentialia*, yaitu unsur-unsur penting yang harus ada dalam suatu perjanjian, seperti identitas pihak dan kesepakatan.
2. Unsur-unsur *naturalia*, yaitu unsur-unsur yang melekat pada perjanjian secara diam-diam, seperti itikad baik dan tidak ada cacat tersembunyi dalam objek perjanjian.
3. Unsur-unsur *accidentalialia*, yaitu unsur-unsur yang ditambahkan ke dalam perjanjian oleh pihak lain.

### 1.6.1.5 Berakhirnya Perjanjian

Dalam kebanyakan kasus, suatu kontrak akan hapus setelah berakhir. Dengan kata lain, ketika semua syarat kontrak telah dipenuhi, kontrak tersebut berakhir dan hapus dengan sendirinya. Dalam KUHPerdara pada Bab IV Buku II diatur mengenai hapusnya perikatan yang terdapat pada Pasal 1381 KUHPerdara, yang mana ada 10 kategori perikatan dapat dikatakan hapus atau berakhir, diantaranya:<sup>13</sup>

1. Pembayaran yang dimaksud adalah segala bentuk pemenuhan prestasi seperti memberi, berbuat atau tidak berbuat sesuatu. Hal ini diatur pada Pasal 1382 KUHPerdara.
2. Penawaran pembayaran tunai diikuti dengan penyimpanan atau penitipan artinya debitur bisa melunasi kewajiban pembayarannya kepada kreditur dengan cara menitipkannya di pengadilan, hal ini dilakukan karena kreditur yang tidak mau menerima pembayaran secara langsung dari debitur. Hal ini diatur pada Pasal 1404 KUHPerdara.
3. Pembaharuan utang (novasi) artinya setelah semua pihak menyetujui suatu kesepakatan baru, kesepakatan

---

<sup>13</sup> Wahidah, Z. (2020). Berakhirnya Perjanjian Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Perdata. *Tahkim: Jurnal Peradaban dan Hukum Islam*, 3(2), Hlm. 32-35

sebelumnya akan dihapus dengan sendirinya. Hal ini diatur pada Pasal 1413 KUHPerdara.

4. Perjumpaan utang atau kompensasi yaitu perjanjian utang antara kreditur dan debitur, yang masing-masing memiliki piutang ataupun tagihan. Hal ini diatur pada Pasal 1426 KUHPerdara.
5. Percampuran hutang terjadi apabila satu orang memiliki kedudukan sebagai orang berpiutang dan orang yang berhutang, yang secara hukum menyebabkan percampuran utang, yang pada gilirannya akan menghapus piutang yang ada.
6. Pembebasan utang adalah suatu kesepakatan yang dibuat secara sukarela oleh seorang kreditur terhadap debiturnya dan pihak-pihak yang terkait untuk menyelesaikan utang untuk membebaskan debitur dari semua utang tersebut. Hal ini diatur pada Pasal 1438 KUHPerdara.
7. Musnahnya barang yang terutang artinya perjanjian dapat dikatakan berakhir ketika barang yang menjadi objek perjanjian tersebut musnah, hilang atau tidak diketahui keberadaannya, sehingga menyebabkan pelaksanaan prestasi salah satu pihak sama sekali tidak dapat dilakukan.

8. Kebatalan atau pembatalan artinya perjanjian dapat dikatakan batal jika syarat subjektif dan objektif yang ada pada Pasal 1320 KUHPerdara tidak terpenuhi.
9. Berlakunya syarat batal adalah keseluruhan isi perjanjian yang disetujui oleh kedua belah pihak, yang jika dipenuhi mengakibatkan pembatalan perjanjian danhapusnya.
10. Lampau waktu adalah untuk mendapatkan sesuatu atau melepaskannya dari suatu perikatan dengan lewatnya suatu waktu tertentu dan syarat yang ditetapkan oleh hukum.

## **1.6.2 Hukum Pengangkutan**

### **1.6.2.1 Pengertian Hukum Pengangkutan**

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim di mana pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut barang dan orang dengan selamat dari satu lokasi ke lokasi lain, dan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya transportasi.<sup>14</sup> Menurut SOEGIJATNO TJAKRANEGARA, Hukum pengangkutan adalah semacam perjanjian timbal-balik di mana satu pihak mengikat diri untuk mengangkut barang dan orang ke tempat tujuan tertentu, dan

---

<sup>14</sup> Gultom, E. (2020). *HUKUM PENGANGKUTAN LAUT*. Bogor: Mitra Wacana Media. Hlm. 2

pihak lain (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) harus membayar biaya transportasi tertentu.<sup>15</sup> Beberapa Pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUHD) mencakup ketentuan umum tentang pengangkutan, seperti:

1. Buku I Bab V Bagian 2 dan 3, Pasal 90–98 tentang Pengangkutan Darat dan Pengangkutan Perairan Darat;
2. Buku II Bab V Pasal 453 hingga 465 membahas Pencarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 hingga 520 membahas Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab V B Pasal 521 hingga 544a membahas Pengangkutan Orang;
3. Pasal 86 hingga 90 dari Bab V Buku I tentang Kedudukan Ekspediter sebagai Pengusaha Perantara;
4. Pasal 748 hingga 754 dari Buku I Bab XIII membahas kapal yang belayar di sungai dan perairan pedalaman.

### **1.6.2.2 Asas Hukum Pengangkutan**

Ada 2 jenis asas hukum pengangkutan yaitu perdata dan publik. Asas publik atau umum berfungsi sebagai landasan hukum yang berlaku dan bermanfaat bagi semua pihak yang terlibat dalam pengangkutan, termasuk pihak ketiga yang

---

<sup>15</sup> Tjakranegara, S. (1995). *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang* (1<sup>st</sup> ed.) Jakarta: PT. Rineka Cipta. Hlm 1-2

berkepentingan dengan pengangkutan, dan pemerintah sebagai penguasa. Asas perdata atau privat berfungsi sebagai landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan bermanfaat bagi pengangkut, penumpang, atau pengirim barang.<sup>16</sup>

Pengelompokan asas hukum pengangkut sebagai berikut:<sup>17</sup>

1. Asas Publik yang terdiri sebagai berikut:
  - a. Asas manfaat yang berarti setiap pengangkutan harus dapat memberikan manfaat terbaik bagi manusia, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan mengembangkan kehidupan yang berkesinambungan.
  - b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yang berarti operasi pengangkutan dilakukan untuk mewujudkan aspirasi dan cita-cita bangsa, yang dapat dicapai oleh seluruh lapisan masyarakat, dan dijiwai oleh semangat ikatan keluarga.
  - c. Asas adil dan merata yang berarti pengangkutan harus dapat memberikan layanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

---

<sup>16</sup> Hartini, R. *Op.Cit.*, Hlm. 6-7

<sup>17</sup> *Ibid.* Hlm 7-9

- d. Asas keseimbangan yang berarti penyelenggaraan pengangkutan harus mengimbangi sarana dan prasarana, kepentingan pelanggan dan penyedia jasa, kepentingan masyarakat dan individu, dan kepentingan nasional dan internasional.
- e. Asas kepentingan umum yang berarti kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas harus lebih diprioritaskan oleh penyelenggara pengangkutan.
- f. Asas keterpaduan yang berarti pengangkutan harus merupakan satu kesatuan yang bulat, utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik di dalam maupun di luar jalur pengangkutan.
- g. Asas kesadaran hukum yang berarti mewajibkan pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum, dan setiap warga negara Indonesia harus selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- h. Asas percaya pada diri sendiri yang berarti pengangkutan harus mencerminkan karakter bangsa dan didasarkan pada keyakinan akan kemampuan dan kekuatan sendiri

- i. Asas keselamatan penumpang yang berarti pengangkutan penumpang harus memiliki asuransi kecelakaan.
2. Asas Perdata yang terdiri sebagai berikut:
    - a. Konsensual artinya perjanjian pengangkutan tidak perlu ditulis karena persetujuan para pihak dianggap cukup.
    - b. Koordinatif artinya dalam pengangkutan semua pihak berada di tempat yang sama atau setara, tidak ada satu pihak yang mengatasi atau membawahi pihak lain.
    - c. Campuran artinya pengangkutan adalah kombinasi dari tiga jenis perjanjian yakni perjanjian pemberian kuasa, perjanjian penyimpanan, dan perjanjian melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut;
    - d. Retensi artinya pengangkutan tidak menggunakan retensi karena bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan.
    - e. Pembuktian dengan dokumen artinya setiap pengangkutan harus didokumentasikan melalui dokumen angkutan. Jika tidak ada dokumen berarti tidak ada perjanjian transportasi kecuali kebiasaan

yang sudah berlaku umum, seperti transportasi angkut

### 1.6.2.3 Objek Hukum Pengangkutan

Objek hukum pengiriman barang adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengiriman barang. Objek hukum pengangkutan adalah barang muatan, alat transportasi, dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan niaga, yaitu terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak secara benar, adil, dan menguntungkan.<sup>18</sup>

Dalam hal perjanjian pengangkutan, yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah sebagai berikut:

1. Barang Muatan (*Cargo*) adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, termasuk hewan. Dari jenisnya, barang muatan dapat dibedakan menjadi 3 golongan, yaitu:<sup>19</sup>
  - a. *General cargo*, yaitu jenis barang yang dibungkus dan dikemas dalam bentuk unit kecil.
  - b. *Bulk cargo*, yaitu jenis barang yang dimasukkan ke dalam kapal atau tanki untuk dimuat.
  - c. *Homogenous cargo*, yaitu barang dalam jumlah besar yang dikemas dan dibungkus.

---

<sup>18</sup> Muhammad, A.K. *Op.Cit.*, Hlm. 59

<sup>19</sup> Nugroho, S. S., & Haq, H. S. *Op.Cit.*, Hlm 46.

## 2. Alat pengangkut (*Carrier*)

Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya, angkutan dapat dibedakan menjadi 6 yaitu:<sup>20</sup>

- a. Pengangkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*, seperti truk, bus, dan sedan.
- b. Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu kereta api, trem listrik, dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel disebut *rail and road transportation* atau *land transportation* (angkutan darat).
- c. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti sungai, kanal, danau, dan sebagainya.
- d. Pengangkutan pipa (*pipeline transportation*), pengangkutan yang mencakup pengiriman atau aliran minyak tanah, bensin, dan air minum.
- e. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), adalah pengangkutan yang dilakukan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.

---

<sup>20</sup> Manaf, I., & Nadriana, L. (2023). HUKUM PENGANGKUTAN (1st ed.). Jakarta: Lembaga Studi Hukum Indonesia (LSHI). Hlm 10-11

- f. Pengangkutan udara (*air transportation*), adalah transportasi melalui udara dengan kapal terbang atau pesawat.

Pada pengangkutan laut, alat angkut yang digunakan adalah kapal. Menurut pasal 1 Bab 1 Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Klasifikasi jenis alat pengangkut kapal niaga diantaranya:<sup>21</sup>

- a. Kapal kargo umum (*breakbulk carriers*) didefinisikan sebagai barang umum atau barang yang tidak muat atau tidak dapat diangkut menggunakan kontainer pengiriman biasa atau tempat kargo. Contohnya seperti peralatan konstruksi, bahan manufaktur, kendaraan berukuran besar, perahu,

---

<sup>21</sup> Fresa Technologies. *Types of vessels Connecting Sea*. Diakses pada 29 Februari 2024 pukul 20.39 WIB, dari [https://fresatechnologies.com/wp-content/uploads/2020/04/Type\\_of\\_vessels.pdf](https://fresatechnologies.com/wp-content/uploads/2020/04/Type_of_vessels.pdf)

derek, bilah turbin, baling-baling kapal, generator, dan mesin besar.

- b. Kapal Ro-ro (*Roll on/Roll off*) adalah jenis kapal khusus yang digunakan untuk mengangkut kargo roda besar, seperti mobil trailer, truk, dan lain sebagainya. Kapal ini memiliki tanjakan khusus yang dibuat untuk bongkar muat mobil dan kargo lebih mudah dan nyaman.
- c. Kapal penangkap ikan (*fishing vessels*) adalah perahu atau kapal yang digunakan untuk menangkap ikan di laut, danau atau sungai.
- d. Kapal lepas pantai untuk industri perminyakan (*oil industry vessels*) adalah kapal yang dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan operasional tertentu, seperti eksplorasi minyak dan pekerjaan konstruksi di laut lepas.
- e. Kapal curah (*bulk carriers*) adalah jenis kapal yang dapat mengangkut banyak barang. Kargonya biasanya tidak dikemas dan terdiri dari bahan seperti biji-bijian makanan, bijih, batu bara, dan bahkan semen. Kapal curah kadang-kadang digunakan untuk mengangkut muatan cair seperti bensin, minyak bumi, dan berbagai bahan kimia cair lainnya.

- f. Kapal peti kemas (*container ship*) adalah kapal yang membawa peti kemas berukuran tetap.
- g. Kapal tanker (*tank ship*) adalah kapal yang mengangkut cairan atau gas yang dimampatkan, seperti bensin, solar, minyak mentah, minyak kelapa sawit, LNG, LPG. Kapal tanker memiliki standar keselamatan yang sangat tinggi karena muatan yang dibawa sangat berbahaya.
- h. Kapal penumpang (*passenger ships*) adalah kapal penumpang yang dapat menampung lebih dari 100 orang dikenal sebagai kapal cruise, feri, atau lainnya, tergantung pada ukuran dan rute perjalanan.
- i. Kapal feri (*ferry boats*) adalah kapal dagang yang mengangkut orang, mobil, serta barang, melalui perairan.
- j. Kapal tunda (*tug boats*) adalah kapal yang memiliki kemampuan untuk bermanuver dan bergerak, terutama menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas, atau melalui sungai. Kapal ini juga digunakan untuk menarik tongkang, kapal yang rusak, dan peralatan lainnya.
- k. Kapal tongkang (*barges*) adalah kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut barang dan sumber

daya alam dalam volume besar. Kapal tongkang adalah gandengan dari kapal tunda, hal ini dikarenakan kapal tongkang tidak mempunyai mesin sendiri.

1. Kapal khusus (*specialized ships*) adalah kapal yang memiliki mesin dan peralatan yang digunakan untuk melakukan berbagai tugas yang terkait dengan industri kelautan seperti kapal pengeboran, kapal intervensi sumur, kapal pemecah es, kapal peletakan kabel, kapal layanan pengujian sumur, dan kapal pemadam kebakaran.
  
3. Biaya pengangkutan (*Charge/Expense*) ditetapkan oleh penyedia jasa pengangkutan perairan sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri. Bentuk barang, jenis barang, volume atau berat, dan jarak atau waktu tempuh mempengaruhi struktur biaya pengangkutan barang. Jenis biaya angkutan barang melalui laut diatur pada Pasal 106 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang terdiri atas:
  - a. barang yang sesuai bentuk dan sifatnya memerlukan penanganan secara umum;

- b. barang khusus yang karena sifat dan ukurannya memerlukan penanganan khusus antara lain kayu gelondongan, barang curah, rel, dan ternak;
- c. barang berbahaya yang karena sifat, ciri khas, dan keadaannya dapat membahayakan jiwa manusia dan lingkungan yang dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, dan bahan gas; dan
- d. kendaraan beserta muatannya yang diangkut Kapal ro-ro.

### **1.6.3 Perjanjian Pengangkutan**

#### **1.6.3.1 Pengertian Perjanjian Pengangkutan**

Menurut Sri Rejeki Hartono, dalam suatu perjanjian pengangkutan, satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, dan pihak yang lain menyanggupi untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>22</sup> Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut penumpang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya transportasi.<sup>23</sup> Kecuali dinyatakan lain dalam perjanjian, perjanjian pengangkutan mencakup semua

---

<sup>22</sup>*Ibid.* Hlm. 53

<sup>23</sup> Muhammad, A.K. *Op.Cit.*, Hlm. 41

kegiatan pengangkutan, yaitu memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar barang.

Perjanjian pengangkutan dilakukan sebelum diselenggarakannya kegiatan pengangkutan karena erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Hal ini dilakukan karena tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dimasukkan ke dalam kendaraan, barang dimasukkan ke dalamnya, atau sampai penumpang diturunkan dari kendaraan, atau sampai barang dibongkar dari kendaraan atau diserahkan kepada penerima.

#### **1.6.3.2 Sifat Perjanjian Pengangkutan**

Perjanjian pengangkutan memiliki beberapa sifat-sifat perjanjian, diantaranya sebagai berikut:<sup>24</sup>

1. Perjanjian Timbal Balik artinya baik pengangkut maupun pengirim dan/atau penumpang mempunyai kewajiban pokok yang harus dipenuhi.
2. Perjanjian Konsensual artinya perjanjian pengangkutan yang terjadi setelah kedua belah pihak mencapai konsensus atau persetujuan.

---

<sup>24</sup> Hartini, R. *Op.Cit.*, Hlm. 11-15

3. Perjanjian Pelayanan (Jasa) Berkala artinya perjanjian akan terjadi karena hubungan pengangkut dan pengirim tidak berlangsung terus menerus, melainkan hanya pada saat tertentu di kalangan pengirim yang hendak mengirimkan barang. Perjanjian ini diatur dalam Pasal 1601 KUHPerdara.
4. Perjanjian Sewa Menyewa artinya pihak yang satu mengikatkan diri untuk memberikan kenikmatan suatu barang kepada pihak yang lain selama jangka waktu tertentu, dengan syarat pihak terakhir itu membayar harga yang disepakati. Hal ini diatur pada Pasal 1548 KUHPerdara.
5. Perjanjian Penitipan Barang artinya pengguna jasa pengangkut menyerahkan barang kepada pihak pengangkut, sedangkan pihak pengangkut diharuskan untuk menyimpan dan menyerahkan kembali barang dalam bentuk aslinya. Perjanjian ini diatur pada Pasal 1694 KUHPerdara.
6. Perjanjian Campuran artinya perjanjian pengangkutan adalah perjanjian campuran yang melibatkan penyewaan, penyediaan jasa, penitipan dan penyimpanan barang.

### 1.6.3.3 Syarat Sah Perjanjian Pengangkutan

Menurut Pasal 90 KUHD perjanjian pengangkutan baru dapat dinyatakan terjadi apabila dituangkan dalam surat muatan (*vrachtbrief*).<sup>25</sup> Dalam Pasal 90 KUHD juga disebutkan isi dari perjanjian pengangkutan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antara pihak-pihak bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal kelambatan, yang juga meliputi:

1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang harus diangkut beserta merek-mereknya dan bilangannya;
2. nama yang dikirim barang-barang itu;
3. nama dan tempat tinggal pengangkut atau juragan kapal;
4. jumlah upah pengangkutan;
5. tanggal penandatanganan;
6. penandatanganan pengirim atau ekspediter. Surat muatan harus dicatat dalam daftar harian oleh ekspediter.

Namun menurut pendapat lain sebetulnya tidak ada syarat tertulis yang diperlukan untuk terciptanya sebuah perjanjian pengangkutan. Oleh karena itu, perjanjian pengangkutan dapat dibuat secara lisan atau bersifat konsensual

---

<sup>25</sup> *Ibid.* Hlm. 15

sebagaimana 4 syarat terjadinya suatu persetujuan yang sah dalam Pasal 1320 KUHPerdara.<sup>26</sup> Akta *charter party* yang bisa didapatkan oleh para pihak sebagaimana yang ada pada Pasal 454 KUHD hanya berfungsi sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan dan bukan merupakan syarat untuk keberadaan perjanjian itu.

#### 1.6.3.4 Pihak-Pihak Dalam Pengangkutan Melalui Laut

Dalam hubungan hukum pengangkutan, pihak-pihak dalam pengangkutan bertindak sebagai subjek hukum yang mendukung hak dan kewajiban mereka. Dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut, akan melibatkan pihak-pihak sebagai berikut, yaitu:<sup>27</sup>

1. Ekspediter adalah seorang perantara yang bersedia mencari pengangkut untuk pengirim untuk mengangkut barang yang telah diserahkan kepadanya sendiri. Dalam perjanjian pengangkutan, ekspediter bertindak atas nama pengirim yang membuat perjanjian dengan pengangkut. Ekspediter diatur dalam KUHD pada Buku I, Bab V, Bagian Pasal 85-90.

---

<sup>26</sup> Soedjono, W. (1982). *HUKUM PERKAPALAN DAN PENGANGKUTAN LAUT* (1<sup>st</sup> ed.). Jakarta: PT. BINA AKSARA. Hlm. 5

<sup>27</sup> Nugroho, S.S., & Haq, H.S. *Op.Cit.*, Hlm 63-65

2. Pengusaha transportasi adalah orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan memberikan jumlah uang transportasi yang sama untuk semua orang sekaligus tanpa berkomitmen untuk melakukan pengangkutan itu sendiri.
3. Makelar kapal adalah perantara dibidang jual beli kapal atau sewa kapal yang berfungsi untuk bertindak atas nama pengusaha kapal untuk mengusahakan agar kapal dapat dimuat, dibongkar dan diserahkan kembali kepada pengusaha kapal. Makelar kapal menurut Purwosutjipto tidak berwenang untuk mengurus ganti rugi karena sifatnya bukan sebagai pihak terkait dalam perjanjian sewa kapal.
4. Agen duane adalah perantara perkapalan yang bertanggung jawab untuk mengelola dokumen kapal, menyelesaikan dan membayar bea-cukai dan tugas pelabuhan lainnya.
5. Pengatur muatan atau juni padat adalah orang yang bertanggung jawab untuk menentukan lokasi di mana barang-barang harus disimpan dalam ruang kapal agar barang tidak mudah bergerak jika kapal oleng, miring, atau kondisi lainnya terjadi.

6. Per-Veem-an menurut Pasal 1 Bab 1 Ketentuan Umum Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut adalah usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukan barang-barang (*warehousing*) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, yang meliputi antara lain kegiatan: ekspedisi muatan, pengepakan, pengepakan kembali, sortasi, penyimpanan, pengukuran, penandaan dan lain-lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomis yang diperlukan perdagangan dan pelayaran.

#### **1.6.3.5 Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Pengangkutan**

Suatu perusahaan pengangkut memiliki kewajiban utama untuk mengangkut penumpang atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan. Di sisi lain, hak pengangkut adalah untuk mendapatkan imbalan dari penumpang atau pengirim barang atas biaya angkutan. Hal ini terutama berlaku ketika pengangkut mengangkut barang.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Agus, S. W. *Op.Cit.*, Hlm. 31

Menurut *The Huges Rules*, pertanggungjawaban pengangkut berakhir pada saat barang dimuat sampai dibongkar, sehingga pertanggungjawaban pengangkut berakhir pada saat barang dibongkar dari kapal di tempat tujuan. Namun, *The Hamburg Rules* mengatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut berakhir pada saat barang berada di bawah pengawasan pengangkut, yaitu di pelabuhan pembongkaran.<sup>29</sup>

Dalam hukum pengangkutan, ada 3 prinsip dalam menentukan pertanggungjawaban pengangkut, diantaranya:

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*fault liability*), ada 2 versi berbeda dari prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan. Yang pertama adalah tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan wanprestasi. Yang kedua adalah tanggung jawab berdasarkan kesalahan karena melakukan perbuatan yang melanggar hukum, seperti yang disebutkan dalam Pasal 1365 KUHPerdara.<sup>30</sup>
2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability*) menyatakan pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika

---

<sup>29</sup> *Ibid.* Hlm. 32-33

<sup>30</sup> Massie, E. N. E. (2021). Tanggung jawab perusahaan ekspedisi muatan kapal laut atas kerusakan dan kehilangan barang dengan menggunakan transportasi laut. *Lex Privatum*, 9(3). Hlm 248

pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu beban pembuktian ada pada pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.<sup>31</sup>

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) menyatakan bahwa pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Nugroho, S.S., & Haq, H.S. *Op.cit.*, Hlm 59-60

<sup>32</sup> *Ibid.*

Selain 3 prinsip tersebut ada 2 prinsip lagi yakni:<sup>33</sup>

4. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*) yakni tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah tertentu.
5. *Presumption of Non Liability* yakni pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab.

Selain tanggung jawab dari pihak pengangkut, dalam hukum pengangkutan pengirim juga memiliki tanggung jawab yaitu membayar biaya atau ongkos angkutan. Pengangkut diizinkan oleh undang-undang untuk membuktikan bahwa tidak berjalannya pemenuhan prestasi atau prestasi yang tidak sesuai disebabkan karena:<sup>34</sup>

1. Cacat pada barang-barangnya sendiri.
2. Kesalahan dan/atau kelalaian yang dilakukan oleh pengirim atau ekspediter sendiri.
3. Keadaan Memaksa (*Overmacht*)

#### **1.6.3.6 Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan**

Diperlukan untuk membedakan 2 keadaan untuk mengetahui kapan perjanjian pengangkutan berakhir, yaitu:<sup>35</sup>

1. Dalam situasi di mana tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, perbuatan yang dijadikan ukuran

---

<sup>33</sup> Hartini, R. *Op.Cit.*, Hlm. 49-52

<sup>34</sup> Nugroho, S.S., & Haq, H.S. *Op.cit.*, Hlm. 61-62

<sup>35</sup> *Ibid.*, Hlm 56

adalah penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan di tempat tujuan yang disepakati, terlepas dari siapa yang bertanggung jawab dan berapa besarnya.

2. Dalam situasi di mana peristiwa yang menimbulkan kerugian terjadi, perbuatan yang dijadikan ukuran adalah pembebasan kewajiban untuk membayar ganti kerugian.

Perjanjian pengangkutan laut dikatakan berakhir ketika barang diserahkan kepada penerima di dermaga pelabuhan tujuan atau di gudang oleh penerima atau di gudang pengangkut. Jika pengirim belum membayar biaya pengangkutan, perjanjian pengangkutan laut berakhir ketika barang diserahkan dan biaya pengangkutan dibayar di tempat yang ditentukan. Jika terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perjanjian pengangkutan laut akan berakhir sejak pengangkut melakukan pelunasan ganti kerugian. Apabila biaya pengangkutan belum dibayar oleh pengirim, maka perjanjian pengangkutan laut berakhir sejak biaya pengangkutan dan ganti kerugian dilunasi oleh masing-masing pihak di tempat yang ditentukan atau ditempat penerima.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Gultom, E. *Op.cit.*, Hlm. 52

## 1.6.4 Wanprestasi

### 1.6.4.1 Pengertian Wanprestasi

Wanprestasi diatur dalam Pasal 1238 KUHPerdara yang menerangkan bahwa debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.

Tidak terpenuhinya perjanjian/prestasi karena kelalaian salah satu pihak dikenal sebagai wanprestasi. Prestasi perjanjian adalah kondisi ketika para pihak yang terikat dalam perjanjian memenuhi kewajiban atau janji mereka. Menurut Pasal 1234 KUHPerdara, prestasi yang dituntut terdiri dari 3 hal yaitu:

1. Memberikan sesuatu,
2. Melakukan sesuatu, dan
3. Tidak melakukan sesuatu

Wanprestasi adalah kebalikan dari prestasi ketika salah satu pihak tidak melakukan atau memenuhi perjanjian. Menurut Subekti, wanprestasi terjadi apabila si berhutang tidak melakukan apa yang dijanjikan, dengan pemenuhan prestasi

ditunjukkan. Unsur yang ada dalam peristiwa wanprestasi diantaranya:<sup>37</sup>

1. Termasuk perjanjian yang sah menurut Pasal 1320 KUHPerdara,
2. Ada kesalahan (akibat kelalaian atau kesengajaan),
3. Ada kerugian,
4. Ada sanksi yang dapat berupa ganti rugi, pembatalan perjanjian, peralihan risiko, dan
5. Pembayaran biaya perkara jika kasus tersebut dibawa ke pengadilan.

Wanprestasi (kelalaian) seorang menurut Subekti dapat berupa 4 macam diantaranya:<sup>38</sup>

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
2. Melakukan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikannya.
3. Melakukan apa yang dijanjikannya, tetapi terlambat; dan
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

---

<sup>37</sup> Sinaga, N. A., & Darwis, N. (2020). Wanprestasi dan Akibatnya Dalam pelaksanaan perjanjian. *Jurnal Mitra Manajemen*, 7(2). Hlm 51

<sup>38</sup> Ginting, Y. P., Yovieta, A., Wendra, A. C., Oktyaning, C. A. P., Lusikooy, K. D., Adhitya, N. B., ... & Samosir, V. T. E. (2023). Sosialisasi Pembuktian Wanprestasi Kasus Utang Piutang. *Jurnal Pengabdian West Science*, 2(11), Hlm. 1139

#### 1.6.4.2 Akibat Wanprestasi

Akibat hukum yang timbul jika ada pihak yang terbukti melakukan wanprestasi maka pihak yang telah melakukan tindakan wanprestasi itu harus bertanggung jawab terhadap konsekuensi hukum yang ada berupa:<sup>39</sup>

1. Pengganti biaya, rugi, dan bunga sebagai akibat dari tidak memenuhi suatu perjanjian sesuai dengan Pasal 1243 KUHPerdato.
2. Perjanjian yang dibatalkan sesuai dengan Pasal 1266 KUHPerdato.
3. Peralihan risiko sesuai dengan Pasal 1237 KUHPerdato.
4. Membayar biaya perkara jika kasus tersebut sampai diperkarakan di depan hakim, seperti yang diatur dalam Pasal 183 HIR.
5. Memenuhi perjanjian jika masih dapat dilakukan atau pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian sesuai Pasal 1267 KUHPerdato.

### 1.7 Metode Penelitian

#### 1.7.1 Jenis Dan Tipe Penelitian

Penelitian hukum normatif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk menemukan solusi untuk masalah hukum tertentu

---

<sup>39</sup> Cinyara, M. (2023). Akibat Hukum Wanprestasi Atas Perjanjian Sewa Menyewa. *Wajah Hukum*, 7(1), Hlm. 70-71

dengan menyelidiki dan mempelajari hukum dalam hal asas, aturan, norma, prinsip, teori, dan kepustakaan lainnya.<sup>40</sup> Penelitian hukum memiliki peran dalam pengembangan ilmu hukum dan merupakan salah satu faktor dalam menyelesaikan masalah-masalah hukum yang sedang terjadi baik secara teoritis maupun praktis dalam kehidupan masyarakat.

Dalam membuat skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif, yakni proses penelitian untuk meneliti dan mengkaji tentang hukum sebagai norma, aturan, asas hukum, prinsip hukum, doktrin hukum, teori hukum dan kepustakaan lainnya untuk menjawab permasalahan hukum yang diteliti dengan menggunakan sumber bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, keputusan/ketetapan pengadilan, kontrak/ perjanjian/ akad, asas dan prinsip hukum, teori hukum, dan doktrin/pendapat para ahli hukum.<sup>41</sup>

### **1.7.2 Pendekatan Penelitian**

Dalam membuat skripsi ini penulis menggunakan 2 pendekatan penelitian yakni:

1. Pendekatan undang-undang (*statute approach*) dilakukan dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-

---

<sup>40</sup> Muhaimin. (2020). *METODE PENELITIAN HUKUM* (1<sup>st</sup> ed.). Mataram: MATARAM UNIVERSITY PRESS. Hlm 47-48.

<sup>41</sup> *Ibid.*, Hlm 48.

undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang dibahas (diteliti).<sup>42</sup>

2. Pendekatan kasus (*case approach*) dilakukan dengan menelaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang diteliti yang telah memiliki putusan pengadilan yang *incraht*.<sup>43</sup>

### 1.7.3 Sumber Bahan Hukum dan/atau Data

Penulis dalam membuat skripsi ini menggunakan data sekunder yang dibagi dalam beberapa tingkatan yakni:

1. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang berfungsi sebagai norma, seperti peraturan, putusan pengadilan, dan kontrak atau perjanjian, atau akad.<sup>44</sup> Bahan hukum primer yang penulis gunakan terdiri dari:
  - a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
  - b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
  - c. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
  - d. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 11

---

<sup>42</sup> Muhaemin, *Op.cit.*, Hlm 56.

<sup>43</sup> *Ibid.*, Hlm. 57.

<sup>44</sup> *Ibid.* Hlm. 40.

Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- f. Putusan Pengadilan Negeri Surabaya Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby

2. Bahan hukum sekunder adalah bahan yang menjelaskan bahan hukum utama, seperti buku teks, rancangan undang-undang, penelitian, atau pendapat pakar di bidang hukum.<sup>45</sup>

#### **1.7.4 Metode Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum dan/atau Data**

Metode pengumpulan data yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian hukum ini, dengan menggunakan beberapa metode atau cara sebagai berikut:

1. Studi pustaka adalah pengumpulan informasi tertulis tentang hukum yang dikumpulkan dari berbagai sumber seperti undang-undang, kontrak, konvensi, buku hukum, putusan hakim (yurisprudensi), laporan penelitian hukum, tinjauan hukum, dan jurnal hukum.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> Muhaimin, *Op.cit.*, Hlm. 61-62

<sup>46</sup> *Ibid.* Hlm 65-66

2. Wawancara adalah percakapan antara dua orang atau lebih dengan tujuan mengumpulkan informasi yang tepat dan akurat dari sumber yang dapat dipercaya. Untuk mengumpulkan informasi yang benar, penulis melakukan wawancara dengan kuasa hukum dari pihak PT. Andatu Sukses Abadi selaku penggugat dalam putusan Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby yakni Kantor Hukum “Wijayanto Setiawan & Partners” serta Hakim Pengadilan Negeri Surabaya.

#### **1.7.5 Metode Analisis Data**

Dalam penelitian hukum normatif, analisis data dilakukan secara kualitatif, komprehensif, dan menyeluruh, sehingga menghasilkan hasil penelitian hukum normatif yang lebih baik. Dalam proposal skripsi ini penulis menggunakan metode analisis kualitatif dimana dalam metode ini lebih mengutamakan pada kualitas data daripada kuantitas, dikarenakan analisis kualitatif tidak menggunakan angka untuk menggambarkan hasil sebagaimana halnya analisis kuantitatif.<sup>47</sup>

#### **1.7.6 Sistematika Penulisan**

Untuk dapat memberikan gambaran yang komprehensif, sehingga penyusunan hasil penelitian skripsi dengan judul **“WANPRESTASI PADA PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT**

---

<sup>47</sup> *Ibid.* Hlm 127

**(STUDI PUTUSAN NOMOR 1293/Pdt.G/2022/PN Sby)**” perlu dilakukan secara runtut dan sistematis dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

Dalam bab pertama, sebagai bab pendahuluan, penulis membahas pokok penelitian secara keseluruhan. Ini mencakup uraian tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, keuntungan dari penelitian, studi literatur, dan metode penelitian, termasuk jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, lokasi penelitian, prosedur penulisan, dan jadwal penelitian.

Bab kedua akan membahas tentang rumusan masalah pertama yang membahas mengenai tindakan wanprestasi PT. Sulawesi Artha Buana pada putusan Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby yang tidak memberikan dokumen yang sesuai dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dan *Shipping Instructuion* (SI). Bab ini dibagi menjadi dua sub bab, dengan sub bab pertama membahas bentuk wanprestasi yang dilakukan PT. Sulawesi Artha Buana dan sub bab kedua tentang analisis wanprestasi atas tindakan PT. Sulawesi Artha Buana yang tidak memberikan dokumen yang sesuai dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dan *Shipping Instruction* (SI).

Bab ketiga akan membahas tentang rumusan masalah kedua yang membahas mengenai analisis pertimbangan Hakim dalam

memutus perkara wanprestasi perjanjian angkutan laut pada putusan Nomor 1293/Pdt.G/2022/PN Sby.

Penutup bab keempat mencakup kesimpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian serta diskusi tentang masalah yang dibahas. Ini juga merupakan ringkasan dari penjelasan sebelumnya.