

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan laut merupakan salah satu bagian dari produk jasa angkutan.¹ Pengangkutan laut juga adalah suatu perjanjian timbal-balik (consensuil) antara pengirim dan pengangkut yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dimana pengirim yang berkewajiban membayar pengiriman tersebut. Pengangkut bertanggung jawab atas semua barang dan/ atau orang yang diangkut sampai ketempat tujuan sehingga pengangkut tidak hanya memiliki tanggung jawab dalam memindahkan barang dan/ atau orang (*commondity of goods and persons*) dari suatu tempat (*origin or port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), melainkan juga menanggung risiko-risiko lainnya sesuai perjanjian.

Berbicara mengenai pengangkutan laut tidaklah terlepas dari konsep hukum pengangkutan laut. Hukum pengangkutan laut tidak hanya terbatas pada hukum perniagaan atau yang lazim disebut hukum perdagangan.² Konsep

¹Soegijatna Tjkranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Penerbit Rieneka Cipta, 1995, hal. 1., Pengangkutan merupakan jasa angkutan atau dapat dikatakan sebagai suatu produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan dan sangat bermanfaat untuk pemindahan/ pengiriman barang-barangnya. Dengan adanya jasa ini masyarakat mendapat manfaat dapat menjangkau tempat yang jauh dan waktu yang lebih efektif hal ini dapat disebut sebagai *Place Utility* (kegunaan tempat) dan *Time Utility* (kegunaan waktu).

²Menurut Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Jakarta: Djambatan, 1981, hal. 15., Secara etimologi, hukum pengangkutan mengadopsi sebagian sistem hukum dagang dan hukum bisnis berarti keadaan di mana seseorang atau sekelompok orang sibuk melakukan pekerjaan yang menghasilkan keuntungan. Kata "bisnis" sendiri memiliki tiga penggunaan, tergantung ruang lingkupnya.

pengangkutan laut ini dapat dilihat sejak masa penjajahan Belanda dengan diterbitkannya aturan mengenai moda pengangkutan laut dalam Buku Kedua Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 453 dan dinyatakan berlaku pada tahun 1847.³ Setelah itu dengan dilatarbelakangi adanya undang-undang hukum laut yang baru di negeri Belanda pada tahun 1926, Pemerintah Belanda memberlakukan undang-undang tersebut ke semua daerah jajahannya tidak terkecuali Hindia-Belanda sebagaimana dimasukkan ke dalam S.1933-47 jo IS 38-1 dan 2. Pada tahun 1936, diterbitkan kembali regulasi mengenai hukum laut dengan nama *Indische Scheepvaartwet* 1936 (UU Pelayaran, S.1936. No.700), yang menjadi cikal bakal adanya rezim undang-undang pelayaran setelah Indonesia merdeka. Undang-undang Pelayaran 1936 ini menjadi dasar pengaturan mengenai pelayaran, karena dengan lahirnya undang-undang ini diterbitkan pula peraturan-peraturan pemerintah lainnya.⁴ Setelah 47 tahun Indonesia merdeka baru pada 1 September 1992 diterbitkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran⁵, yang mulai berlaku efektif pada 17 September 1994.

³Hasnil Basri Siregar, *Hukum Pengangkutan*, Medan: Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, 2002, hal. 13.

⁴Ibid, hal. 18. Peraturan-peraturan tersebut antara lain PP No. 61 Tahun 1954 tentang Perusahaan Muatan Kapal Laut, PP No. 47 Tahun 1957 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Dalam Fungsinya Untuk Perkembangan Ekonomi Sosial; PP No. 12 Tahun 1962 tentang revisi atas PP No. 47 Tahun 1957 meskipun tidak secara eksplisit mencabutnya, PP No. 5 Tahun 1964 mencabut PP No. 47 Tahun 1957 dan PP No. 12 Tahun 1962, PP No. 2 Tahun 1969 menyempurnakan PP No. 5 Tahun 1964, INPRES No. 4 Tahun 1985 ditujukan untuk melaksanakan dan mengambil langkah-langkah guna makin memperlancar arus barang antar pulau, ekspor dan impor, dalam rangka peningkatan kegiatan ekonomi dan ekspor komoditi non-migas, PP No. 25 Tahun 1985 secara fundamental mengubah ketentuan yang dianut dalam PP No. 2 Tahun 1969 dimana kegiatan bongkar muat termasuk dalam lingkup kegiatan perusahaan pelayaran, PP No. 17 Tahun 1988; INPRES No. 3 Tahun 1991 mengatur kembali tata laksana ekspor dan impor dengan mengembalikan fungsi dan tugas-tugas Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan menetapkan kembali wewenang dan tugas-tugas operasional pelabuhan, khususnya Surveyor yang ditetapkan oleh pemerintah.

⁵Lembaran Negara RI Nomor 98 Tahun 1992.

Dalam rangkaian diberlakukannya undang-undang ini, Pemerintah Indonesia mulai menerbitkan kebijakan-kebijakan lain yang menunjang aspek pelayaran untuk membangun sistem hukum angkutan laut yang lebih terintegrasi⁶ dalam rangka membangun bidang ekonomi khususnya pengangkutan laut yang dianggap sebagai urat nadi kehidupan dunia perdagangan saat itu. Diterbitkannya ketetapan MPR-RI Nomor II/MPR/1993 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara yang menjabarkan bahwa kebijaksanaan pembangunan lima tahun keenam di bidang pembangunan sistem transportasi darat, laut, dan udara termasuk manajemennya dilaksanakan secara menyeluruh dan terpadu dengan memanfaatkan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi dengan isi ketetapan sebagai berikut :

“Transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai satu kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan nasional dan pembangunan daerah, khususnya di kawasan timur Indonesia, dengan mengutamakan keteraturan kunjungan kapal yang dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan dan kegiatan pembangunan umumnya. Laut nusantara sebagai lahan usaha kelautan mengharuskan pengutamaan pelayaran nusantara nasional yang mampu menjamin tersedianya pelayanan transportasi laut layak dan aman sekaligus menciptakan lapangan kerja”.

“Pembangunan pelayaran nasional terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan, sehingga transportasi laut semakin mampu berperan mendukung pembangunan nasional dalam menyatukan seluruh wilayah tanah air. Armada transportasi laut nasional terus ditumbuh-kembangkan dengan

⁶Hasni Basil Siregar, *Op. Cit.*, hal. 22., mengatakan dulu pengangkutan laut hanya dilakukan sendiri oleh kapal-kapal Belanda dengan sistem yang dijalankan dengan tujuan hanya mengangkut hasil bumi dari Indonesia dan tidak mewariskan sistem layanan moda pengangkutan yang jelas, hal ini menjadikan Indonesia yang baru akan memulai sistem pengangkutan susah untuk dapat memperhatikan adanya aspek lain untuk terselenggaranya layanan, keselamatan, serta sistem penunjang pengangkutan seperti bongkar muat, jasa penyewaan peralatan, pengelolaan kapal, keagenan kapal, dan lain-lain sehingga terkesan tidak teratur dalam suatu sistem yang lebih baik.

dukungan fasilitas pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan kapal yang andal, didukung oleh teknologi yang sesuai agar mampu bersaing dengan pelayaran internasional. Pelayaran dalam negeri dilaksanakan dengan mengutamakan kapal dengan berbendera Indonesia. Pelayaran Rakyat dan pelayaran perintis dibina dan dikembangkan agar mampu ikut memberikan jasa transportasi laut antar pulau terutama daerah dna pulau terpencil. Kemampuan pelayaran samudera nasional terus ditingkatkan dengan dukungan yang serasi dengan pembangunan galangan kapal nasional yang efisien, serta dilengkapi dengan sarana dan prasarana agar mampu memenuhi kebutuhan transportasi barang baik ekspor maupun impor”.

Berdasarkan pertimbangan di atas, penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia semakin gencar dilaksanakan dengan dibentuknya sistem transportasi laut melalui undang-undang yang lain untuk menunjang adanya perusahaan dalam bidang angkutan laut antara lain adalah Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Pada tahun 2008, dibuat undang-undang pelayaran yang baru, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran guna melakukan penyesuaian berbagai perubahan paradigma dalam sistem ketatanegaraan Indonesia, khususnya meliputi unsur angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritime. Meskipun banyak sekali regulasi mengenai pelayaran mengalami perubahan tetapi hingga sekarang tetap tidak dapat melepaskan diri dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).⁷

Pengangkutan yang dari sejak dulu hingga sekarang menjadi jantung distribusi perdagangan di seluruh kawasan nusantara membuat bidang ini cukup

⁷Hartono Hardikusumo, “*Transportasi Laut*”, Rapat Koordinasi Nasional Riset dan Teknologi Ke-12 Buku II, Jakarta, Tanggal. 22-24 Mei 1994. Hal ini karena menurut pasal II Aturan Peralihan UUD 1945 yang pada pokoknya mengatur bahwa peraturan yang ada masih tetap berlaku sampai pemerintah Indonesia memberlakukan aturan penggantinya, karena UU yang ada tidak banyak memperbarui pasal-pasal yang ada dalam KUHD).

berpotensi karena 80 persen distribusi barang baik internasional maupun nasional melalui jalur perairan laut nusantara, apalagi paket undang-undang yang ada dalam pengangkutan saat ini membuka peluang untuk privatisasi penyediaan layanan pelabuhan dan perkapalan kepada pihak swasta karena pemerintah masih belum mampu mengembangkan lebih jauh sistem ini. Hal inilah yang membuat berbagai kalangan mengakui pada hakekatnya paket deregulasi ini merupakan proses liberalisasi awal di bidang angkutan laut.⁸ Kondisi ini menggambarkan bahwa pengangkutan laut dijadikan sebagai bagian kajian dari ilmu hukum dan dikenal dengan istilah hukum angkutan.⁹ Menurut Abdul Kadir Muhammad, hukum pengangkutan merupakan bagian dari perjanjian campuran.¹⁰ Perjanjian tersebut menjadi dasar perusahaan transportasi sebagai perusahaan yang bukan hanya menyediakan jasa transportasi tetapi juga sebagai perusahaan yang menyimpan barang-barang yang akan diangkut sehingga perusahaan pengangkutan tersebut bukan hanya bertanggungjawab atas kerugian yang diderita

⁸Yogi Sumakto, *Implikasi Yuridis dalam Tanggung Jawab Pengangkut dan Perusahaan Bongkar Muat Kapal di bawah Regim PP No. 5 Tahun 1964: PP No. 2 Tahun 1969 dan PP No. 17 Tahun 1988 Juncto Inpres No. 4 Tahun 1985 dan Inpres No. 3 Tahun 1991*, Tugas Terstruktur mata kuliah Hukum Maritim Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Hukum Universitas Indonesia, 1998, hal 5.

⁹Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998, hal. 5 mengatakan hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang dan hukum dagang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan merupakan sub-sistem tata hukum nasional, sehingga hukum dagang beserta asas-asasnya termasuk asas hukum yang ada dalam pengangkutan juga didalamnya Hal ini terlihat bahwa posisi hukum pengangkutan juga memiliki komponen yang tidak terlepas dari hukum perdata walaupun secara filosofis hukum angkutan juga memiliki asas yang bersifat publik. Menurut Muhammad asas yang bersifat publik ini merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak dalam pengangkutan, tidak terkecuali pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pemerintah atau penguasa. Asas-asas tersebut adalah asas keselamatan, pembuktian dokumen, koordinatif, keseimbangan, kesadaran hukum, keselamatan pelayaran, dan kepentingan umum.

¹⁰Ibid, hal. 45 bahwa Perjanjian pada pengangkutan merupakan perjanjian campuran yang memiliki unsur melakukan pekerjaan (pelayanan yang berlaku) dan unsur penyimpanan, karena pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan menyimpan barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut (Pasal 466, 468 ayat (1) KUHD.

oleh pengirim barang tetapi juga bertanggung jawab atas segala perbuatan pegawai perusahaan yang dianggap memiliki perjanjian kerja terhadap perusahaan.¹¹ Dalam hukum pengangkutan, tanggung jawab pengangkut memiliki aspek yang sangat kompleks dan luas. Pengangkut harus bertanggung jawab menjaga keselamatan barang yang diangkut dari saat penerimaan hingga penyerahan; pengangkut juga harus bertanggung jawab jika barang tidak diserahkan seluruhnya atau hanya menyerahkan sebagian barangnya; dan pengangkut juga bertanggung jawab jika terjadi kerusakan atau kehilangan serta jika terdapat tindakan dari pekerjanya membuat barang tidak terkirim.¹² Kompleksitas tanggung jawab pengangkut ini membuat para pihak yang terikat dalam perjanjian pengangkutan belum tentu dapat melaksanakan isi perjanjian tersebut. Kondisi ini dapat menimbulkan perselisihan diantara para pihak yang terkait dalam perjanjian, penyelesaian sengketa harus ditempuh sebagai upaya mengakhiri perselisihan tersebut. Menurut Sudikno Mertokusumo¹³ perjanjian pengangkutan adalah hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum, hal ini sejalan dengan proses pengangkutan laut bahwa terdapat dua pihak atau lebih di mana salah satu pihak sebagai pengirim barang dan pihak lain sebagai pengangkut barang untuk dapat mengirim barang tersebut kepada penerima barang.

Perjanjian sebenarnya adalah suatu bentuk dari hak dan kewajiban yang

¹¹Ram A. Jakhu, Julius Young Jewelry M.F.G.Co., Inc vs Delta Airlines dalam Nicolas MM, Ed., *Annals of Air and Space Law*, Toronto: *The Carswell Company Limited*, 1979.

¹²Pasal 468 KUHD.

¹³Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 2003.

harus dilaksanakan dengan rasa penuh tanggungjawab, saling percaya dan saling amanah. Dalam Islam perjanjian seringkali diistilahkan dengan kata aqad atau (عقد) yang secara etimologi berarti “menyimpulkan”¹⁴ atau dapat diartikan sebagai “mengumpulkan dua ujung tali dan mengikat salah satunya dengan yang lain sehingga bersambung, kemudian keduanya menjadi sepotong benda.¹⁵ Menurut Abdul Aziz Muhammad kata aqad dalam istilah bahasa berarti ikatan dan tali pengikat. Dari sinilah kemudian makna aqad diterjemahkan secara bahasa sebagai: “menghubungkan antara dua perkataan, masuk juga di dalamnya janji dan sumpah, karena sumpah menguatkan niat berjanji untuk melaksanakannya isi sumpah atau meninggalkannya. Demikian juga dengan janji yang digunakan sebagai perekat hubungan antara kedua belah pihak yang berjanji dan menguatkannya”.¹⁶

Perjanjian menurut hukum Islam adalah sebagai suatu sumpah yang harus dipenuhi, dalam surah Al-Maidah : 1 dikatakan **يٰۤاَيُّهَا الَّذِيْنَ ءَامَنُوْا اَوْفُوْا بِالْعُقُوْدِ** Artinya : “Hai orang-orang yang beriman, penuhilah olehmu aqad-aqad (perjanjian) itu”, dengan demikian sangat wajar dan amat sesuai apabila dengan tuntunan kepada orang beriman untuk memenuhi akad (perjanjian) karena akad dalam Islam memiliki hubungan sangat erat dengan rasa tanggungjawab terhadap apa yang telah diperjanjikan, sebagaimana diatur dalam Surah Al-Mudatsir : 38 dikatakan **كُلُّ نَفْسٍ بِمَا كَسَبَتْ رٰهِيْنَةٌ** yang artinya “tiap-tiap diri bertanggung jawab atas apa yang telah diperbuatnya” sekalipun dalam akad muamalah secara

¹⁴Mahmud Yunus, Kamus Arab Indonesia, Jakarta: PT. Mahmud Yunus, t.th, hal. 274.

¹⁵Hendi Suhendi, Fiqh Mumalah: *Membahas Ekonomi Islam Kedudukan Harta, Hak Milik, Jual Beli, Bunga Bank dan Riba, Musyarakah, Ijarah, Mudayanah, Koperasi, Asuransi, Etika Bisnis dan lain-lain*, cet. V, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2007, hal. 44.

¹⁶Abdul Aziz Muhammad Azzam, *Fiqh Muamalat: Sistem Transaksi Dalam Fiqh Islam*, Jakarta: Amzah, 2010, hal. 15.

keseluruhan maupun akad dalam arti khusus seperti akad pengangkutan mengangkut barang milik orang lain, tetapi walaupun begitu setiap akad (perjanjian) pasti tidak akan lepas dari perselisihan. Islam mengatur adanya penyelesaian dalam perselisihan akad seperti “sulh” yang berarti meredam pertikaian sebagaimana dianjurkan oleh Allah SWT yang tersebut dalam surat An Nisa ayat 126 yang artinya “Perdamaian itu adalah perbuatan yang baik”, terdapat tahkim (Arbitrase) yang berasal dari kata “hakkama, Wilayat al Qadha (Kekuasaan Kehakiman) serta Al Qadha (Peradilan).¹⁷

Di Indonesia kasus sengketa perjanjian pengangkutan biasanya diselesaikan secara non litigasi (Arbitase) karena penyelesaian sengketa non-litigasi dapat memenuhi kebutuhan para pelaku bisnis yang menuntut adanya penyelesaian sengketa yang dihadapinya dalam waktu relatif cepat, sederhana, dengan proses yang tidak bertele-tele, dan dengan biaya yang relatif murah serta mempunyai kemampuan untuk menjaga kerahasiaan identitas para pihak. Demikian seperti yang terjadi dalam kasus sengketa perjanjian pengangkutan laut antara PT Nindya Karya (Persero) sebagai pihak pengirim melawan PT Tranfocus sebagai pihak pengangkut, pada awalnya diselesaikan secara non litigasi oleh Badan Arbitrase Nasional Indonesia hingga secara litigasi pada Pengadilan Negeri Semarang sebagaimana tercermin dengan Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor: 01/Arbitrase/2012/PN.Smg berlanjut hingga adanya Putusan Banding Kasasi Mahkamah Agung Nomor: 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013 mencerminkan

¹⁷<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/33601/3/Chapter%20II.pdf> , diakses pada hari Kamis, 12 Desember 2014, pukul 12.29 WIB.

bahwa putusan penyelesaian sengketa dalam hukum pengangkutan sangatlah kompleks mulai dari non litigasi yang masih dianggap belum dapat memenuhi prinsip *win-win solution* bagi para pihak, sehingga ditempuhlah jalur litigasi di lembaga peradilan yang dianggap sebagai jalur terakhir. Bahkan dalam kenyataannya banyak sekali pihak yang merasa kalah dalam sengketa yang diselesaikan di Badan Arbitrase Nasional tersebut melakukan upaya pembatalan dengan mengajukannya kepada Pengadilan Negeri. Menurut Pasal 1 ayat 1 jo Pasal 60 Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 arbitrase adalah cara penyelesaian sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa dan putusannya bersifat final, mempunyai kekuatan hukum tetap dan mengikat para pihak. Dalam penyelesaian sengketa dalam hukum pengangkutan laut tidak hanya dilakukan dari segi hukum materil saja tetapi harus ditinjau secara hukum formil. Kompleksitas persoalan dalam hukum pengangkutan di Indonesia, tidak dapat hanya dilihat dari sudut pandang teori hukum pengangkutan secara perdata atau teori hukum dalam perdagangan semata tetapi harus juga dianalisis secara mendalam bagaimana proses penyelesaian sengketa dalam perjanjian pengangkutan laut tersebut melalui prosedur litigasi dan/ atau non litigasi. Berdasarkan uraian tersebut, skripsi ini mengangkat judul “Sengketa Perjanjian Pengangkutan Laut di Indonesia: Studi Kasus tentang Tanggung jawab Pengangkut dalam Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013.”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka dapat dirumuskan sejumlah masalah penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut dalam hukum perjanjian pengangkutan laut di Indonesia?
2. Bagaimana analisa hukum mengenai sengketa perjanjian pengangkutan laut khususnya berkenaan dengan tanggung jawab ganti kerugian antara PT Nindya Karya (Persero) melawan PT. Tranfocus dalam Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013?
3. Bagaimanakah hukum perjanjian pengangkutan laut, khususnya mengenai penyelesaian sengketa perjanjian pengangkutan laut ditinjau dari perspektif hukum Islam?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian
 - a) Mengetahui dan menganalisis tanggung jawab pengangkut khususnya mengenai periode tanggung jawab pengangkut dan ganti kerugian dalam perjanjian pengangkutan laut di Indonesia.
 - b) Mengetahui dan menganalisis sengketa yang terjadi dalam perjanjian pengangkutan laut di Indonesia dengan melihat pertimbangan hukum dalam Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 182 K/Pdt.Sus-

Arbt/2013 antara PT Nindya Karya (Persero) melawan PT. Tranfocus, telah sesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- c) Mengetahui dan memahami hukum perjanjian pengangkutan laut, khususnya penyelesaian sengketa perjanjian pengangkutan laut ditinjau dari perspektif hukum Islam

2. Manfaat Penelitian

a) Manfaat Teoritis

- 1) Sebagai bahan masukan bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum mengenai tanggung jawab pengangkut, khususnya mengenai periode tanggung jawab pengangkut dan ganti kerugian dalam perjanjian pengangkutan laut di Indonesia.
- 2) Bahan studi mengenai perjanjian pengangkutan laut, khususnya penyelesaian sengketa pengangkutan laut di Indonesia dapat dijadikan sebagai pengembangan ilmu pengetahuan hukum terkait masalah sengketa perjanjian pengangkutan laut.
- 3) Dapat menambah khasanah keilmuan mengenai aspek hukum penyelesaian sengketa dalam perjanjian pengangkutan laut di Indonesia ditinjau dari perspektif hukum Islam.

b) Manfaat Praktis

- 1) Memberikan manfaat bagi para praktisi hukum untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut, khususnya mengenai periode tanggung

jawab pengangkut dan ganti kerugian dalam hukum perjanjian pengangkutan laut di Indonesia

- 2) Penelitian ini dapat dijadikan bahan kajian ilmiah oleh para praktisi hukum dalam mempelajari penyelesaian sengketa perjanjian pengangkutan laut di Indonesia.
- 3) Kajian dari perspektif hukum Islam terhadap penyelesaian sengketa perjanjian pengangkutan laut di Indonesia ini dapat memberikan pemikiran atau pemahaman bagi para pelaku usaha yang menyelenggarakan pengangkutan laut dengan prinsip syariah.

D. Kerangka Konseptual

1. Perjanjian/ Persetujuan adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih.¹⁸
2. Pengangkutan adalah Usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.¹⁹
3. Perjanjian Pengangkutan laut adalah Perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Di lain pihak pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkut²⁰

¹⁸Pasal 1313 KUHPerduta.

¹⁹Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1989.

²⁰Pasal 466 KUHD.

4. Arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh pihak yang bersengketa.²¹
5. Non Litigasi adalah penyelesaian masalah hukum diluar proses peradilan, tujuannya adalah memberikan bantuan dan nasehat hukum dalam rangka mengantisipasi dan mengurangi adanya sengketa, pertentangan dan perbedaan, serta mengantisipasi adanya masalah-masalah hukum yang timbul.²²
6. Sengketa adalah sesuatu yg menyebabkan perbedaan pendapat; pertengkaran; perbantahan: perkara yg kecil dapat juga menimbulkan besar; daerah daerah yg menjadi rebutan (pokok pertengkaran); 2 pertikaian; perselisihan: di dalam partai itu akhirnya dapat diselesaikan dengan baik; 3 perkara (di Pengadilan): tidak ada yang tidak dapat diselesaikan.²³
7. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.²⁴
8. Barang Umum atau General Cargo adalah bahan atau benda selain dari bahan berbahaya, barang khusus dan alat berat.²⁵

²¹Pasal 1 angka 1 UU Nomor.30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.

²²<http://jdih.kepriprov.go.id/index.php/id/informasi-kegiatan/artikel-kegiatan/86-non-litigasi>, diakses pada tanggal 13 Oktober 2014, Pukul 08:16 WIB.

²³<http://artikata.com/arti-350210-sengketa.html>, diakses pada tanggal 13 Oktober 2014, Pukul 08:20 WIB.

²⁴Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor. 64 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 48, 49.

²⁵H.K.Hartono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008*. Jakarta:Raja Grafindo, 2011, hal. 9.

9. Perdagangan adalah tatanan kegiatan yang terkait dengan transaksi barang dan/atau jasa di dalam negeri dan melampaui batas wilayah Negara dengan tujuan pengalihan hak atas barang dan/atau jasa untuk memperoleh imbalan atau kompensasi.²⁶

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang terfokus pada inventarisasi hukum positif, asas-asas, dan doktrin hukum²⁷ dengan menggunakan pendekatan penelitian:²⁸

a. Pendekatan Kasus (Case Approach)

Pendekatan ini dilakukan dengan melakukan telaah pada kasus-kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi. Kasus-kasus yang ditelaah merupakan kasus yang telah memperoleh putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap. Hal pokok yang dikaji pada setiap putusan tersebut adalah pertimbangan hakim untuk sampai pada suatu keputusan sehingga dapat digunakan sebagai argumentasi dalam memecahkan isu hukum yang dihadapi.²⁹ Pendekatan ini digunakan karena dengan menelaah kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi, dan telah adanya putusan Mahkamah

²⁶Indonesia, Undang–Undang Tentang Perdagangan. Undang–Undang Nomor 7 Tahun 2014, Pasal 1 angka 1.

²⁷Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta:Rajawali Pres, 2013, hal. 13.

²⁸Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010, hal.133.

²⁹Ibid, hal. 158.

Agung yang mempunyai kekuatan hukum tetap serta putusan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, sehingga melalui metode ini dapat dijadikan sebagai suatu referensi yang mendukung teori untuk dapat menjawab semua rumusan masalah dalam penelitian ini.

b. Pendekatan Perundang–Undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan ini digunakan dengan menelaah semua undang–undang dan regulasi yang bersangkutan dengan isu di dalam penelitian ini sehingga dapat melihat konsistensi serta kesesuaian antar regulasi agar dapat memecahkan isu yang dihadapi.³⁰ Melihat ketentuan yang memiliki prespektif yang berbeda-beda dalam beberapa regulasi menyangkut tanggung jawab atas ganti kerugian dan batas tanggung jawab/ periode pengangkutan di Indonesia membuat peneliti merasa harus menganalisis dalam seluruh cakupan bahasan melalui penelitian ini, mengingat Indonesia adalah Negara yang menganut hukum Civil Law atau Eropa Continental di mana legislasi merupakan fundamen hukum di Indonesia. Untuk itu agar penelitian secara hukum normatif dapat dilakukan lebih mendalam maka perlu digunakan pendekatan ini untuk menjawab seluruh rumusan masalah.

2. Jenis Data dan Teknik Analisis Data

Data yang digunakan dalam penelitian hukum normatif ini adalah jenis data sekunder. Untuk tahap awal penelitian, peneliti akan menggunakan data

³⁰Ibid, hal. 33.

sekunder. Jenis data sekunder adalah jenis data yang digunakan dan diperoleh melalui studi kepustakaan serta mengumpulkan bahan-bahan hukum yang terdiri dari³¹ :

a) Bahan Hukum Primer

Berupa Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kitab Undang– Undang Hukum Dagang (KUHD), Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, The Hague Rules, 1924; The Hamburg Rules, 1968; SOLAS 1974; PP No. 20 Tahun 2010 jo PP No 22 tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan; PP No. 51 Tahun 2001 tentang Perkapalan; PP No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan; Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Angkutan Laut; Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase, Putusan BANI Nomor : 405/VI/ARB-BANI/2011; Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor: 01/Arbitrase/2012/PN.Smg; Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 202/Pdt.G/2010/PN.Smg dan Putusan Banding Kasasi Mahkamah Agung Nomor: 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013.

b) Bahan Hukum Sekunder

Berupa bahan yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan membantu menganalisa serta memahami bahan-bahan yang menyangkut buku-buku tentang perjanjian buku-buku tentang perjanjian pengangkutan laut, buku-buku

³¹Ibid, hal. 181.

tentang angkutan, buku-buku tentang arbitrase, hasil makalah, karya kalangan hukum, dan internet.

c) Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis data deskriptif kualitatif, yaitu teknik menganalisa data dengan cara menggambarkan atau mengilustrasikan data yang diperoleh dan dijabarkan menggunakan kalimat-kalimat, selanjutnya dari analisis yang telah dilakukan diambil suatu kesimpulan. Analisis data penelitian ini dilakukan dengan reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan. Pengumpulan data dilakukan dengan cara memilah mana data yang sesungguhnya penting atau tidak. Ukuran penting dan tidaknya mengacu pada kontribusi data tersebut pada upaya menjawab fokus penelitian.

G. Sistematika Penulisan

Di depan telah disebutkan bahwa latar belakang dan pokok studi penelitian ini, ialah hendak mendeskripsikan secara mendalam dan menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan laut di Indonesia: terutama, berkenaan dengan penyelesaian sengketa perjanjian pengangkutan laut melalui Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013 yang terdiri dari :

Bab II berisi teori-teori umum mengenai pengertian perjanjian pengangkutan laut, para pihak dalam perjanjian pengangkutan laut, pengertian tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan laut, prinsip-prinsip tanggung jawab

pengangkutan laut, periode tanggung jawab pengangkut, dan batas-batas pertanggungjawaban ganti rugi pengangkut. Data ini penting sebagai landasan dalam menganalisa hasil penelitian yang merupakan bahan penulisan skripsi.

Bab III berisi analisis sengketa perjanjian pengangkutan laut antara PT Nindya Karya dan PT Transfocus dalam rangkaian kasus yang berujung pada putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013 meliputi: kasus posisi dalam perjanjian pengangkutan laut nomor 06/K/3.10.2.7/X/2007, penyelesaian sengketa melalui non litigasi sesuai dengan Putusan Majelis Arbitrase Nomor : 405/VI/ARB-BANI/2011, serta penyelesaian sengketa melalui litigasi dalam Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor: 01/Arbitrase/2012/PN.Smg dan Putusan Banding Kasasi Mahkamah Agung Nomor : 182 K/Pdt.Sus-Arbt/2013.

Bab IV berisi analisis penyelesaian sengketa perjanjian pengangkutan laut yang terjadi dalam studi kasus penelitian ini menurut prespektif hukum Islam.

Bab V berisi kesimpulan dari seluruh pembahasan yang telah diuraikan pada bab-bab terdahulu dan saran yang ditujukan kepada para pihak yang berada dalam dunia pengangkutan laut serta kepada majelis hakim Pengadilan tingkat pertama di Pengadilan Negeri Semarang.