

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1.Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan dengan bentangan laut hingga 2/3 dari keseluruhan wilayah negara kesatuan republik Indonesia.<sup>1</sup> Dengan keunikan ini, Indonesia perlu menciptakan kebijakan nasional yang mendukung kondisi geografis yang dimiliki. Salah satu cara yang terbaik adalah mendorong peran transportasi laut dalam hal pembangunan secara menyeluruh di seluruh Indonesia. Transportasi laut memegang peranan penting karena ia tidak hanya mempengaruhi aspek ekonomi saja tetapi juga aspek ideologi, politik, sosial, budaya, serta pertahanan dan keamanan.

Perlu diketahui bahwa transportasi laut sudah memberikan kontribusi yang signifikan sejak sebelum kemerdekaan Indonesia. Banyak angkutan laut milik pedagang lokal yang digunakan untuk mengangkut kebutuhan militer dalam hal ini mengangkut barang-barang logistik kebutuhan prajurit pro-kemerdekaan. Transportasi laut juga memberikan kontribusi yang signifikan pada masa pasca kemerdekaan. Salah satu contohnya adalah peran armada angkutan laut dalam mempertahankan kedaulatan negara dengan cara memobilisasi kekuatan pertahanan dengan menggunakan armada kapal niaga. Salah satu contoh penggunaan transportasi laut paska kemerdekaan yang cukup terkenal adalah pada saat perebutan kembali Irian Barat dari tangan Belanda. Pada saat itu pemerintah Indonesia dengan berbagai cara mengumpulkan kapal niaga yang tersedia

---

<sup>1</sup> Ririn Ambarwati, *Membangun Kelautan untuk Mengembalikan Kejayaan sebagai Negara Maritim*, tersedia di <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver2/news/read/115/membangun-kelautan-untuk-mengembalikan-kejayaan-sebagai-negara-maritim.html> (8 Agustus 2017).

dan digunakan untuk kepentingan pemerintah Indonesia untuk merebut kembali Irian Barat dari tangan Belanda.

Transportasi laut memberikan kontribusi yang besar di bidang ekonomi kepada negara. Dikarenakan fungsi utama transportasi laut adalah mengangkut barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain maka dengan adanya transportasi laut maka kegiatan perdagangan dapat tercipta. Dengan adanya kegiatan perdagangan tersebut maka para pedagang dari suatu daerah dapat mengirimkan barang ke daerah lain yang belum memiliki barang tersebut. Salah satu contoh yang penting adalah pengiriman sembako ke daerah-daerah tertinggal. Dengan adanya pengiriman barang ke daerah tertinggal maka transportasi laut secara langsung berperan dalam merangsang pertumbuhan daerah-daerah tertinggal. Hal ini tentu saja sejalan dengan konsep bahwa transportasi menumbuhkan perdagangan.<sup>2</sup> Transportasi laut tidak hanya memberikan manfaat ekonomi terhadap daerah pengirim barang tetapi juga kepada daerah yang barang tersebut dikirimkan. Dalam hal ini transportasi laut berperan sebagai penunjang perekonomian bagi daerah-daerah tertinggal. Dengan kondisi geografis kepulauan, transportasi laut merupakan jawaban ekonomi termurah dalam hal mendistribusikan barang ke pulau-pulau yang lainnya. Apabila menggunakan transportasi udara, biaya yang diperlukan untuk mengirimkan barang akan lebih mahal karena barang yang dikirim tidak dapat dilakukan dalam jumlah banyak walaupun waktu yang diperlukan untuk mengirim barang menjadi lebih cepat. Selain itu infrastruktur yang harus dibangun untuk transportasi udara lebih mahal dikarenakan tidak semua pulau memiliki lapangan udara sebagai tempat untuk pendaratan pengangkutan udara. Dengan alasan demikian maka tidak heran apabila

---

<sup>2</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik, *Membangun Konektivitas Transportasi Untuk Memacu Pertumbuhan Ekonomi Indonesia*, tersedia di [dephub.go.id/post/read/membangun-konektivitas-transportasi-untuk-memacu-pertumbuhan-ekonomi-indonesia](http://dephub.go.id/post/read/membangun-konektivitas-transportasi-untuk-memacu-pertumbuhan-ekonomi-indonesia) (8 Agustus 2017).

dikatakan bahwa transportasi laut lebih cocok untuk kondisi geografis wilayah Indonesia daripada transportasi udara.

Dari aspek ideologi dan politik, transportasi laut juga berperan dalam menjaga integritas bangsa dan kesatuan negara republik Indonesia. Jadi transportasi laut tidak hanya digunakan sebagai sarana mendukung pelaksanaan transportasi ke seluruh wilayah Indonesia saja tetapi juga memberikan peran penting dalam hal menjaga integritas bangsa. Dalam aspek sosial budaya, transportasi laut berperan dalam hal memberikan kemudahan bagi masyarakat berinteraksi satu sama lainnya. Transportasi laut tidak hanya memindahkan barang saja tetapi juga manusia dari suatu tempat ke tempat lain.<sup>3</sup> Dengan adanya transportasi laut maka masyarakat yang akan melakukan mudik dapat berkunjung ke kampung halamannya yang berbeda pulau. Transportasi laut memberikan kemungkinan terjadinya hubungan antara masyarakat pada satu pulau dengan masyarakat pada pulau lain.

Walaupun transportasi laut merupakan jawaban yang tepat dalam menghubungkan setiap komponen di seluruh Indonesia, Negara Indonesia belum memanfaatkan secara maksimal transportasi laut untuk tujuan tersebut. Hal ini dapat terlihat dengan kurangnya jumlah pelabuhan yang dibutuhkan oleh setiap daerah, kondisi angkutan laut yang buruk, serta dukungan pemerintah dalam hal regulasi peraturan dibidang transportasi laut. Ada lima alasan yang menyebabkan kondisi transportasi laut di Indonesia kurang memadai yaitu proses bongkar muat, masalah kapal, masalah permodalan, pelabuhan, dan akses darat.

---

<sup>3</sup> Sora N, *Pengertian Transportasi Dan Fungsinya Maupun Contohnya*, tersedia di [www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html](http://www.pengertianku.net/2015/12/pengertian-transportasi-dan-fungsinya-maupun-contohnya.html) (9 Agustus 2017).

Permasalahan bongkar muat yang lain adalah waktu berapa lama petikemas di timbun di tempat penimbunan sementara di pelabuhan sejak dibongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar dari tempat penimbunan sementara.<sup>4</sup> Apabila dibandingkan dengan negara lain, Indonesia memiliki waktu bongkar muat yang lebih lama. Salah satu contohnya adalah pelabuhan Tanjung Priok. Sebelum pemerintahan Jokowi, waktu tunggu di pelabuhan Tanjung Priok adalah lebih dari 7 hari. Setelah pemerintahan Jokowi, waktu tunggu di Tanjung priok adalah 6-7 hari. Walaupun waktu tunggu lebih pendek tetapi apabila dibandingkan dengan negara lain, waktu tunggu kita lebih lama dari negara lain. Pemerintahan Jokowi menyadari bahwa persingkatan waktu tunggu sangat penting karena merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi harga barang. Untuk itu pemerintahan Jokowi memiliki beberapa cara yang dilakukan untuk mengurangi waktu tunggu tersebut.

Cara yang pertama yang digunakan adalah penerapan sanksi berupa denda kepada perusahaan yang lambat dalam pengurusan dokumen.<sup>5</sup> Perlu diketahui bahwa banyak pelaku ekspor-impor yang sengaja mengurus dokumen dalam waktu yang lama. Ada berbagai macam alasan mengapa perusahaan ekspor-impor memperlambat pengurusan dokumen sehingga barang tersebut tertahan di pelabuhan. Padahal kapasitas pelabuhan dalam hal penyimpanan barang terbatas dikarenakan jumlah barang yang akan diproses tidak hanya dari satu perusahaan ekspor-impor saja tetapi puluhan atau ratusan. Dengan memberikan pinalti maka diharapkan para perusahaan ekspor-impor agar segera mengurus dokumennya sehingga barang tidak tertahan di pelabuhan. Apabila barang

---

<sup>4</sup> Okke Permadhi, *Apa Itu Dwelling Time Dan Waiting time?* tersedia di <https://www.harianbernas.com/berita-16956-apa-itu-dwelling-time-dan-waiting-time.html> (9 Agustus 2017).

<sup>5</sup> Safrezi Fitra, "6 Langkah Pemerintah Kurangi Waktu Bongkar Muat di Pelabuhan", tersedia di <http://katadata.co.id/berita/2016/03/29/6-langkah-pemerintah-untuk-kurangi-waktu-bongkar-muat-pelabuhan> (15 Juni 2017).

tidak ditahan di pelabuhan maka kapasitas penyimpanan di pelabuhan akan menjadi lebih luang sehingga memberikan ruang yang cukup untuk perusahaan ekspor-impor berikutnya dalam hal penyimpanan barang dan pengurusan dokumen.

Cara yang kedua adalah memberikan denda pinalti bagi importir yang tidak mengambil barang lebih dari dua hari.<sup>6</sup> Perlu diketahui bahwa importir yang dinilai kredible hanya dikenakan denda sebesar Rp 27.500,00 bagi container yang menginap lebih dari dua hari di pelabuhan. Harga tersebut tentu saja lebih murah daripada menyewa gudang untuk penyimpanan barang yang dimiliki perusahaan importir sehingga mendorong perusahaan ekspor-impor agar sengaja tidak mengambil barang selama mungkin. Yang perlu diperbaiki adalah skema denda container yang ditetapkan oleh pengelola pelabuhan. Seharusnya denda pinalti bagi importir yang tidak mengambil barang selama dua hari lebih tinggi dari Rp 27.500,00. Apabila diperlukan, denda progresif dilakukan untuk mencegah hal tersebut dilakukan oleh perusahaan importir berulang kali.

Cara yang ketiga adalah menerapkan sistem teknologi informasi yang terintegrasi antara kementerian yang satu dengan kementerian yang lain dalam hal proses pengurusan perizinan barang di pelabuhan.<sup>7</sup> Sudah menjadi rahasia umum bahwa terdapat banyak perizinan yang harus diurus oleh perusahaan importir agar barang yang berada di pelabuhan dapat keluar. Hal ini diperparah dengan tidak terintegrasinya sistem perizinan yang ada dikarenakan perizinan atas barang tersebut dikeluarkan lebih dari satu kementerian yang mengakibatkan waktu pengurusan yang lama dan kompleks. Di perusahaan swasta untuk menangani hal tersebut digunakan sistem teknologi informasi

---

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> *Ibid.*

(IT) sebagai alat untuk menyederhanakan sistem administrasi. Yang menjadi permasalahan adalah bagaimana cara mengintegrasikan sistem teknologi informasi (IT) apabila berasal dari lebih dari satu perusahaan swasta. Hal ini tentu saja rumit apabila yang menjadi permasalahan disini bukanlah perusahaan swasta melainkan kementerian-kementerian yang terkait dengan pelabuhan. Untuk itu perlu suatu koordinasi dalam hal pengurusan perizinan dari kementerian yang berbeda ke dalam satu sistem teknologi informasi (IT) yang sederhana untuk membantu proses *dwelling time* menjadi lebih singkat.

Cara yang keempat yang dapat membuat *dwelling time* berkurang adalah membuat pelabuhan alternatif sebagai pembantu dalam melayani kegiatan ekspor impor antar negara. Hingga saat ini pelabuhan yang dapat melayani kegiatan ekspor impor antar negara di Indonesia tidak banyak. Selama ini hanya pelabuhan Tanjung Priuk yang memiliki kapasitas yang memadai dalam hal pengelolaan barang ekspor impor dan kapasitas gudang yang memadai. Perlu diketahui bahwa hingga saat ini pelabuhan Tanjung Priuk adalah pelabuhan dengan infrastruktur yang memadai dalam hal standar dunia pelabuhan ekspor impor. Seharusnya perlu dibuat pelabuhan alternatif dalam hal melayani ekspor impor dikarenakan satu pelabuhan saja tidak akan cukup untuk melayani kebutuhan ekspor impor keperluan seluruh rakyat Indonesia. Selain itu dengan bertumpunya semua kegiatan ekspor impor di pelabuhan Tanjung Priuk juga memicu kemacetan yang luar biasa untuk daerah sekitar pelabuhan terutama DKI Jakarta. Sesuai dengan fungsi utama transportasi yaitu untuk meningkatkan taraf ekonomi seluruh rakyat Indonesia maka pembuatan pelabuhan alternatif selain mengurangi waktu *dwelling time* tetapi juga dapat meningkatkan taraf ekonomi untuk wilayah sekitar pelabuhan alternatif.

Cara kelima yang digunakan untuk mengurangi waktu dwelling time adalah membangun kereta pelabuhan untuk mengurangi kepadatan di pelabuhan Tanjung Priok.<sup>8</sup> Penggunaan kereta pelabuhan ke pelabuhan sudah dilakukan banyak negara maju. Tujuan penggunaan kereta pengangkut ini adalah untuk mengurangi penumpukan barang di pelabuhan Tanjung Priok. Seperti yang telah dijelaskan, pelabuhan Tanjung Priok memiliki kapasitas terbatas dalam hal penyediaan tempat untuk penumpukan barang, padahal seperti yang kita ketahui jumlah barang yang lalu lalang diprediksi akan meningkat setiap tahun dikarenakan jumlah manusia akan bertambah sehingga kebutuhan akan barang juga akan meningkat. Hal ini tentu saja mengakibatkan penumpukan barang di pelabuhan dikarenakan kapasitas pelabuhan terbatas sedangkan jumlah barang meningkat. Dengan dioperasikan kereta pelabuhan diharapkan adanya pengurangan penumpukan barang di Tanjung Priok.

Cara keenam adalah memberantas mafia pelabuhan.<sup>9</sup> Mafia pelabuhan adalah orang atau sekelompok orang yang secara sistematis menggunakan pelabuhan sebagai tempat untuk mengeruk keuntungan pribadi dengan jalan memperlama waktu *dwelling time*. Salah satu contoh kegiatan yang dilakukan oleh mafia pelabuhan adalah mengatur tempat dimana kontainer harus diletakkan ketika truk yang berisi kontainer datang ke pelabuhan. Ketika truk dari perusahaan swasta yang masuk ke pelabuhan Tanjung Priok bertanya dimana tempat peletakan kontainer maka umumnya mafia pelabuhan meminta pembayaran terlebih dahulu agar kontainer dapat diletakkan ke dalam pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu waktu *demurrage* di pelabuhan Indonesia termasuk lama apabila dibandingkan dengan negara lain. Yang dimaksud dengan *demurrage* adalah batas waktu

---

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Ibid.*

pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan.<sup>10</sup> Waktu *demurrage* di pelabuhan Tanjung Priuk adalah tiga sampai tujuh hari. Padahal negara lain menganut sistem *first come first serve* yang artinya adalah kapal yang pertama kali datang yang seharusnya dilayani duluan. Di pelabuhan Indonesia dengan membayar uang ekstra maka kapal yang datang dapat dilayani lebih cepat dibanding kapal lain yang datang duluan. Dengan memberantas mafia pelabuhan maka diharapkan hal seperti ini tidak terjadi lagi karena dengan *dwelling time* yang singkat maka ongkos transportasi dapat ditekan yang pada akhirnya memberikan keuntungan bagi konsumen yaitu harga yang lebih murah.

Yang menyebabkan transportasi laut di Indonesia kurang memadai adalah masalah kapal. Banyak kapal yang digunakan dalam transportasi laut di Indonesia adalah kapal yang berumur tua. Hal ini tentu saja meresahkan dikarenakan kapal yang berumur tua umumnya memiliki standar keamanan yang kurang baik. Banyak kapal transportasi laut yang mengangkut barang ataupun manusia rusak dan tenggelam dalam perjalanannya ke tempat tujuan. Hal ini mengakibatkan kerugian yang besar bagi perusahaan swasta dan masyarakat Indonesia. Bagi perusahaan swasta, kerugian dalam jumlah cukup besar sehingga mereka tidak mampu untuk membeli kapal yang baru. Selain itu perusahaan pengangkut juga harus mengganti rugi kerugian yang ditimpa kepadanya oleh pemilik barang. Bagi masyarakat Indonesia terutama yang tinggal di kepulauan yang terpencil, harga barang akan menjadi lebih mahal dikarenakan tingkat resiko pengiriman barang menjadi lebih tinggi. Kapal yang berumur tua juga mengakibatkan biaya pemeliharaan yang lebih tinggi apabila dibandingkan dengan kapal yang masih baru. Hal ini tentu saja merugikan pihak pengirim barang karena biaya pemeliharaan kapal pengangkutan laut

---

<sup>10</sup> Admin Web Bea dan Cukai, *Mengenai Biaya Demurrage Saat Impor Dan Ekspor*, tersedia di [www.beacukai.go.id/berita/mengenal-biaya-demurrage-saat-impor-dan-ekspor/](http://www.beacukai.go.id/berita/mengenal-biaya-demurrage-saat-impor-dan-ekspor/) (9 Agustus 2017).

yang tinggi secara tidak langsung ditimpakan kepada pengirim barang yang mengakibatkan harga barang menjadi lebih tinggi.

Masalah permodalan juga mempengaruhi buruknya transportasi laut di Indonesia. Perlu diketahui bahwa perusahaan pengangkutan laut merupakan perusahaan dengan modal investasi yang besar. Harga kapal yang mahal, biaya perawatan yang tinggi, kewajiban kapal ke pengelola pelabuhan, dan komponen biaya laut dan BBM yang tinggi mengakibatkan perusahaan swasta yang ingin memasuki dunia transportasi laut harus berpikir dua kali dikarenakan modal yang dikeluarkan sangat besar dan waktu pengembalian dalam hal investasi yang lama. Biaya investasi yang dikeluarkan perusahaan pengangkutan laut akan menjadi lebih besar apabila kapal mengalami kebocoran, kecelakaan besar seperti menabrak kapal lain atau kurang hati-hati dalam merapatkan kapal ke pelabuhan yang mengakibatkan benturan keras yang merusak kapal.

Walaupun kondisi transportasi laut di Indonesia masih kalah jauh dari negara lain, transportasi laut masih merupakan primadona dalam hal biaya dan perannya dalam pembangunan nasional. Apabila dibandingkan dengan transportasi darat dan udara, transportasi laut memiliki potensial yang lebih besar. Melihat kondisi sekarang ini, pemerintah sepertinya lebih mengutamakan transportasi darat dibandingkan laut dan udara. Hal ini ditunjukkan dengan pembangunan infrastruktur darat secara besar-besaran pada era pemerintahan Jokowi. Seharusnya dengan kondisi geografis yang memiliki banyak kepulauan, transportasi laut merupakan jawaban nyata dalam hal pemenuhan kebutuhan nasional. Dalam hal biaya, transportasi laut memiliki beban biaya lebih kecil daripada angkutan darat dikarenakan jumlah kapasitas yang dapat dimuat lebih besar dan relatif bebas hambatan dalam perjalanannya. Biaya angkutan udara juga lebih mahal

apabila dibandingkan dengan angkutan laut walaupun waktu yang diperlukan untuk mengirimkan barang ataupun manusia lebih singkat.

Adapun contoh kasus yang akan diangkat Penulis yaitu bermula dari keinginan PT. Indoexim Internasional, perusahaan swasta yang bergerak di bidang perdagangan furniture (mebel), ingin memasarkan barang dagangannya dengan cara mengikuti pameran di CIFF Expo 2014 yang diadakan di Guangzhou, China pada kurun waktu tanggal 18 s/d 22 Maret 2014. PT. Indoexim Internasional sebagai penggugat meminta kepada PT. Agility Internasional sebagai tergugat untuk mengirimkan barang tersebut sampai ke tempat pameran pada tanggal 16 Maret 2014. PT. Agility Internasional adalah sebuah perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*). Ternyata barang tersebut tidak sampai pada tanggal 16 Maret 2014 yang mengakibatkan penggugat tidak dapat mengikuti pameran CIFF Expo 2014. Atas dasar tersebut, penggugat menuntut tergugat untuk membayar ganti rugi biaya pengiriman barang, biaya yang akan dikeluarkan apabila mengikuti pameran CIFF Expo, dan biaya hilangnya keuntungan potensial yang akan di dapat pengugat apabila mengikuti pameran.

Mengingat dalam prakteknya, hal tersebut banyak terjadi di dalam kehidupan berbisnis terutama dalam hal pengangkutan transportasi barang melalui laut, maka penulis tertarik untuk melakukan pembahasan secara tuntas yang akan penulis jelaskan dalam skripsi ini yang berjudul: “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Dalam Hal Terjadi Keterlambatan Pengiriman Barang Dalam Perjanjian Jasa Pengurusan Transportasi (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung : Nomor 1106 K/Pdt/2016)”.

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah disebutkan diatas, maka dapat dirumuskan pokok-pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah tanggung jawab perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dalam perjanjian Jasa Pengurusan Transportasi dibandingkan dengan tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian jasa pengurusan transportasi?
2. Bagaimana International Federation Of Freight Forwarders Associations (FIATA) sebagai aturan untuk asosiasi forwarder tidak dapat dijadikan dasar perikatan terhadap pihak ketiga dalam Perjanjian Pengiriman? (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung: Nomor 1106 K/Pdt/2016).
3. Bagaimana hubungan hukum pemilik barang, freight forwarder dan Pengangkut, sehingga Majelis Hakim menyatakan hanya freight forwarder (Tergugat) yang melakukan wanprestasi dan tidak mempertimbangkan Pengangkut sebagai pihak yang ikut melakukan wanprestasi?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang disebutkan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dalam hal perjanjian jasa pengurusan transportasi dibandingkan dengan batas tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian jasa pengurusan transportasi.
2. Untuk mengetahui alasan International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) sebagai aturan untuk asosiasi forwarder tidak dapat dijadikan dasar

perikatan antara freight forwarder dengan pemilik barang dalam perjanjian pengiriman. (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung: Nomor 1106 K/ Pdt/2016).

3. Untuk mengetahui hubungan hukum antara pemilik barang, pengirim dan pengangkut sehingga Majelis Hakim menyatakan hanya Freight Forwarder (Tergugat) yang dianggap melakukan wanprestasi dengan tidak mempertimbangkan Pengangkut sebagai pihak yang ikut melakukan wanprestasi

#### 1.4. Defenisi Operasional

Untuk lebih memudahkan dalam pemahaman terhadap skripsi ini maka penulis membuat istilah pokok yang terkandung dalam skripsi ini, yaitu:

1. Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Pengangkut juga bisa disebut sebagai pihak penyelenggara pengangkutan.<sup>11</sup>
2. Pengirim merupakan salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan dimana ia merupakan pemilik barang atau penjual (eksportir).<sup>12</sup>
3. Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (freight forwarder) adalah perusahaan yang mengurus semua kegiatan yang diperlukan agar terlaksananya pengiriman barang dari suatu tempat sampai dengan penerimaan barang di tempat lain melalui angkutan darat, laut, dan udara.<sup>13</sup>
4. Perusahaan bongkar muat adalah perusahaan yang bergerak dibidang jasa pemuatan barang ke kapal (*loading*) dan pembongkaran barang dari kapal (*unloading*).<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1998), 34.

<sup>12</sup> *Ibid.*, 49.

<sup>13</sup> Noch Idris Ronosentono, *Pengetahuan Dasar Tatalaksana Freight Forwarding* (Jakarta: Infomedika, 1997), 43.

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, 54.

5. Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan. Barang tersebut disimpan untuk menunggu pemuatan barang dari gudang ke kapal atau menunggu pengeluaran dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai.<sup>15</sup>

6. Penerima (*consignee*) adalah salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan laut yang menerima barang. Penerima bisa juga adalah pengirim sendiri tetapi bisa juga pihak ketiga yang berkepentingan.<sup>16</sup>

Perjanjian Pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dan pihak yang lain setuju untuk membayar ongkos tersebut.

8. Perjanjian Jasa Pengurusan Transportasi adalah perjanjian antara pemilik barang dengan perusahaan jasa pengurusan transportasi mengenai semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang dan/atau hewan melalui angkutan darat, laut dan/atau udara sampai ke tempat tujuan.

9. Bill of Lading (konosemen) : sebuah daftar muatan kapal yang berfungsi sebagai dokumen kepemilikan, perjanjian pengangkutan, dan tanda terima barang.<sup>17</sup>

11. Wanprestasi adalah kelalaian debitur untuk memenuhi kewajibannya sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.<sup>18</sup>

12. Arbitrase adalah penyelesaian sengketa perdata di luar pengadilan dengan dibantu oleh seseorang atau beberapa orang yang bersifat netral dan diberi kewenangan untuk membantu para pihak dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, 56.

<sup>16</sup> *Ibid.*, 58.

<sup>17</sup> J. E. Kaihatu, *Asuransi Pengangkutan* (Jakarta: Djembatan, 2008), 20.

<sup>18</sup> Akhmad Budi Cahyono & Surini Ahlan Sjarif, *Mengenal Hukum Perdata* (Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2008), 141.

### **1.5. Metode Penelitian**

Dalam penulisan ini metode yang dipakai adalah dengan pendekatan normatif yaitu dengan melakukan penelitian dari bahan pustaka dan studi dokumen.

#### **1. Tipe penelitian**

Tipe penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini, adalah: metode penelitian normatif. Metode penelitian normatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mencari data-data melalui bahan pustaka dan studi dokumen. Tujuannya adalah untuk mencari kebenaran teoritis tentang masalah yang diteliti.<sup>19</sup>

#### **2. Sifat penelitian**

Penelitian ini disusun secara sistematis dan disajikan dalam bentuk **deskriptif analitis**, yaitu penelitian yang menggambarkan tentang asas-asas dan dasar hukum perjanjian, wanprestasi, dan peraturan-peraturan yang mengatur pengangkutan barang melalui laut.

#### **3. Jenis data**

Dalam penelitian ini data yang digunakan oleh penulis sebagai bahan penulisan adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan pustaka atau literatur yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

Bahan-bahan yang digunakan terdiri dari:

- a. Bahan primer, yaitu bahan-bahan penelitian yang berupa ketentuan-ketentuan yang utama. Dalam penelitian karya tulis ini bahan hukum yang digunakan adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Peraturan

---

<sup>19</sup> Soerjono Soekanto & Sri Harmudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cet.11 (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009), 15.

Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi.

b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan tempat terdapatnya ketentuan-ketentuan utama ditemukan. Bahan-bahan hukum sekunder yang digunakan oleh penulis terdiri dari buku-buku, majalah, koran, artikel, dan media internet yang membahas mengenai pengangkutan laut.

#### **4. Analisis data**

Analisis yang digunakan dalam karya ilmiah ini adalah analisis secara kualitatif. Analisis kualitatif adalah analisis yang bertujuan untuk mencari jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah yaitu dengan melakukan analisis terhadap batas tanggung jawab perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dalam perjanjian pengiriman, alasan FIATA sebagai aturan untuk asosiasi forwarder ditolak oleh majelis hakim, dan alasan hakim menyatakan tergugat yang melakukan wanprestasi dan bukan menyatakan pengangkut yang melakukan wanprestasi.

#### **1.6. Sistematika Penulisan**

Penulisan karya ilmiah ini dibagi menjadi lima bab dan beberapa sub-bab.

##### **BAB I. Pendahuluan**

Bab ini merupakan bab pembuka dalam penulisan skripsi ini. Pada bab pembuka terdiri atas beberapa bagian yaitu latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika penelitian.

##### **BAB II. Tinjauan Umum Tentang Hukum Perjanjian**

Bab ini menguraikan tentang hukum perjanjian yang terdiri dari arti dari perjanjian itu sendiri, asas-asas hukum perjanjian, syarat-syarat sahnya perjanjian, unsur-unsur dalam perjanjian, dan jenis-jenis perjanjian.

### **BAB III. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Laut**

Bab ini menguraikan tentang hukum pengangkutan laut secara keseluruhan yang terdiri dari: istilah dan pengertian, cara terjadinya perjanjian pengangkutan laut, saat terjadinya perjanjian pengangkutan laut, serta pihak-pihak dalam jasa perantara dalam pengangkutan laut, dalam hal ini khususnya peran dan fungsi perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*), pengertian peraturan FIATA, dan tanggung jawab perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) dalam perjanjian jasa pengurusan transportasi.

### **BAB IV. Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) Dalam Hal Terjadi Keterlambatan Pengiriman Barang Dalam Perjanjian Jasa Pengurusan Transportasi (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung : Nomor 1106 K/Pdt/2016)**

Dalam BAB IV ini penulis akan menguraikan tentang kasus posisi, Analisa hukum atas putusan Mahkamah Agung Nomor 1106 K/Pdt/2016 dikaitkan dengan peraturan dan hukum perjanjian dalam jasa pengurusan transportasi dalam lingkup hukum pengangkutan laut, seperti mengkaitkan dengan alasan FIATA sebagai aturan untuk asosiasi forwarder yang tidak dapat mengikat pihak ketiga/pemilik barang (penggugat) dalam perjanjian jasa pengurusan transportasi sehingga ditolak oleh majelis hakim, Alasan hakim menyatakan Freight forwarder (tergugat) yang melakukan wanprestasi dan bukan menyatakan pengangkut yang melakukan wanprestasi dihubungkan dengan perbandingan aspek

perjanjian pengangkutan dengan perjanjian jasa pengurusan transportasi (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1106 K/Pdt/2016).

## **BAB V. Penutup**

Bab ini merupakan bagian penutup yang berisi kesimpulan dan saran.