

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan suatu negara kepulauan yang terbentang luas, yang menduduki posisi silang antara dua samudra yaitu samudra Hindia dan samudra Indonesia serta 2 benua Asia dan benua Australia. Berhubung dengan keadaan negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan, maka dalam rangka menciptakan komunikasi antara daerah yang satu dengan daerah yang lain perlu adanya unsur pengangkutan laut, disamping pengangkutan darat dan pengangkutan udara. Dalam dunia perdagangan pada umumnya pengangkutan laut memegang peranan penting. Hampir semua ekspor impor itu menggunakan usaha angkutan laut (pelayaran).

Usaha angkutan laut ini sangat menguntungkan bagi perdagangan karena biayanya relatif lebih murah dibanding dengan angkutan lain. Akan tetapi dalam pengangkutan laut ini sering timbul kendala, misalnya kecepatan kapal mungkin yang dapat dicapai hanya 25% dari kecepatan darat, adanya perubahan cuaca, musim, angin timur, angin barat, pasang, fasilitas pelabuhan yang kurang sempurna dan kurang menguntungkan dalam pembongkaran dan pemuatan barang yang terlalu lama serta alat-alat yang sudah tua dapat merusak barang-barang muatan.¹ Apabila negara kita perekonomian dan pendapatan meningkat, maka teknologi pengangkutan akan mengalami suatu kemajuan. Sehingga

¹ Soegijatna Tjakraegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Perumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta, Desember 1995), hlm. 25.

kendala-kendala yang ada terhadap pengangkutan itu dapat kita atasi dengan meningkatkan angkutan laut. Fasilitas laut itu antara lain pelabuhan, dermaga penolong, tanda-tanda tempat dangkal, jalur masuk pelabuhan, kapal-kapal patroli.

Dalam mengangkut barang, pengangkut dan pengirim barang terjadi suatu perjanjian yaitu perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.² Dari definisi tersebut dapat kita ketahui bahwa perjanjian pengangkutan itu merupakan perjanjian timbal balik. Perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dimana pihak pengangkutan mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim barang atau penumpang mengikatkan dirinya pula untuk membayar ongkos angkutan.³ Selain perjanjian ini bersifat timbal balik juga bersifat konsensual yang berarti perjanjian ini terjadi apabila ada kata sepakat antara pengangkut dan pengirim atau dengan kata lain perjanjian dapat dilakukan secara lisan. Dari perjanjian pengangkutan ini menimbulkan tanggung jawab bagi masing-masing pengangkutan dan pengirim. Pengangkutan bertanggungjawab penuh terhadap keselamatan barang sedangkan pengirim bertanggungjawab penuh pembayaran ongkos angkutan. Dalam Pasal 468 KUHD ayat 1 dijelaskan antara lain tentang tanggung jawab pengangkutan

² R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Cet. Kesepuluh, (Bandung: Citra Aditya Bakti, Agustus 1995), hlm. 69.

³ H.M.N. Purwasutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, jilid II, (Jakarta: Djambatan, 1999), hlm. 2.

yaitu bahwa si pengangkut berkewajiban untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut mulai diterimanya barang hingga saat diserahkan barang tersebut. Hal ini juga dapat meningkatkan kinerja para pengusaha pengangkutan dalam menyelenggarakan pengangkutan dengan baik sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Seperti tercantum dalam UU RI No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Pasal 86 Ayat 1 Bagian 10 menerangkan bahwa Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang di timbulkan oleh :⁴

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang di angkut.
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut.
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut
- d. Kerugian pihak ketiga.

Dengan demikian pengangkut mempunyai tanggung jawab penuh terhadap barang sampai barang tersebut diserahkan kepada orang yang dialamatkan. Menurut Pasal 470 KUHD pengangkut dalam mengadakan perjanjian pengangkutan dilarang memperjanjikan bahwa ia tidak bertanggung-jawab atau hanya sebagian saja untuk kerugian yang disebabkan alat pengangkutan atau pekerjaannya. Apabila hal ini terjadi maka perjanjian tersebut batal.

Dalam praktek pengangkutan biasa terjadi pencharteran kapal atau pengangkut mengadakan perjanjian pengangkutan kapal dengan pemilik kapal laut. Perjanjian charter ini harus jelas tentang uang sewa, barang, dan tujuan

⁴ Undang-Undang RI No. 21, *Tentang Pelayaran*, (BP. Bina Dharma Pemuda, 1992), hlm. 40.

pengangkutan. Agar terjadi kejelasan dalam suatu perjanjian ini maka dapat dimintakan suatu akta yang disebut *Charter Party*. Hal ini diatur dalam Pasal 454 KUHD yang menjelaskan bahwa masing-masing pihak boleh menuntut dibuatkan suatu akta tentang persetujuan tersebut. Apabila tidak ada *charter party* tidak akan membatalkan perjanjian karena bukan merupakan unsur mutlak melainkan hanya sebagai tanda bukti dalam perjanjian pengangkutan. Dalam perjanjian charter kapal laut itu dibagi yaitu:

1. Time Charter yaitu suatu persetujuan percharteran, dimana pihak yang satu ialah yang menyewakan mengikatkan diri dengan pihak yang lain (Charter) atau si penyewa kapal menyediakan sebuah kapal yang diisyaratkan untuk waktu tertentu, kepentingan bagi pelayaran di laut dengan menerima sejumlah uang sewa tertentu yang dihitung berdasarkan lamanya waktu pemakaian kapal.
2. Voyage Charter yaitu suatu persetujuan penyewaan kapal dimana penyewa mempunyai hak memakai kapal itu untuk mengangkut barang-barang atau penumpang dalam satu kali atau lebih pelayaran tertentu ke tempat-tempat tertentu pulang pergi.⁵

Dari kedua perjanjian Charter kapal laut tersebut diatur dalam Pasal 453 KUHD. Selain itu juga dalam praktek ada kemungkinan pengangkutan dilakukan dengan perantara sebagai pihak ketiga yang kita kenal dengan nama ekspediter. Pada Pasal 86 KUHD menjelaskan bahwa ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruh kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagang dan lainnya melalui daratan atau perairan.

⁵ H. Januar Joenoes, *Klaim, Asuransi dan Hukum Laut* (Institut Niaga Jakarta: 1993) hlm. 2.

Ekspediter mempunyai perbedaan dengan pengusaha kapal. Ekspediter mencarikan pengangkut bagi pengirim, biasanya bertindak atas nama sendiri atau biasanya tidak mengangkut sendiri. Jadi yang dimaksud di sini ekspediter tidak mengadakan perjanjian pengangkutan antara dia dan pengirim. Sedangkan pengusaha angkutan mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengirim untuk sejumlah biayanya angkutan sekaligus.

Pengusaha kapal dalam menyelenggarakan pengangkutan harus menyesuaikan diri dengan obyek yang hendak diangkut baik dalam bentuk, bangunan dan konstruksi kapal harus disesuaikan dengan jenis muatan yang akan diangkut. Begitu juga arah pelayaran dan jadwal keberangkatan serta kedatangan harus disesuaikan. Namun masih sering terjadi ketidakteraturan pada jadwal pelayaran. Ketidakteraturan jadwal pelayaran ini dapat merusak citra usaha di bidang pengangkutan itu sendiri. Dalam praktek sehari-hari pengangkutan barang biasanya menggunakan container atau sering kita kenal dengan nama peti kemas. Dengan adanya container perkembangan pengangkutan barang di laut menunjukkan semakin maju dan otomatis mempengaruhi sistem pengangkutan secara umum. Pengangkutan barang dengan container ini merupakan sarana penunjang dan peraturan-peraturan yang mengatur tentang sistem pengangkutan container yang juga berkaitan dengan sarana bongkar muatan barang melalui pelabuhan secara khusus.pada proses pengiriman barang pengirim hendaknya melakukan pendaftaran atau pemuatan (*booking of cargo*).

Dokumen pengapalan ini berguna sekali dalam pengiriman barang. Adapun fungsi dari dokumen pengapalan yaitu:

1. Melindungi muatan mulai sejak dipersiapkan untuk dimuat ke dalam kapal di pelabuhan, pemuatannya sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya atau mereka yang berhak atas penerimaan barang di pelabuhan tujuan.
2. Menyatukan hak milik atas barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat daripada pengangkut itu.⁶

Dalam dokumen pengapalan ini terdiri dari surat berharga:

1. Faktur barang (invoice)
2. B/L
3. Polis asuransi laut.⁷

Dokumen yang sangat penting dari 3 (tiga) dokumen tersebut di atas adalah B/L (konsumen). Bagi pihak pengirim barang berhak meminta agar pengangkut memberikan B/L kepadanya. Dalam Pasal 506 KUHD menjelaskan bahwa B/L merupakan sepucuk surat yang ditanggali, dimana pihak pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkut ke satu tempat tujuan yang ditunjuk, dan di sana menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk beserta klausula-klausula apapun penyerahan yang akan terjadi.

Dari uraian di atas kita dapat mengetahui bahwa fungsi dari B/L itu adalah sebagai alat bukti penerimaan barang dan dokumen pengangkutan. Selain itu juga B/L memuat tempat tujuan yang ditunjuk dan bagaimana cara penyerahan dilakukan. Tetapi dalam hal ini sering terjadi perubahan pelabuhan tujuan, itu menyimpang dari ketentuan yang telah disepakati atau dengan kata lain terdapat

⁶ Zahloel Amril, *SHIPPING Flow of Goods And Documents*, (Institut Niaga Jakarta) cet. Ke-XXVII Th. 1993 hlm. 15.

⁷ Ibid hlm. 16.

adanya keterlambatan dalam penyampian barang kepada penerima. Pengangkut bertanggungjawab terhadap kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut, kecuali apabila dibuktikan bahwa keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang selanya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya.⁸

Selain itu, pengirim dapat meminta kembali ganti kerugian apabila terjadi kerusakan atau kekurangan pada barang muatan pada saat mengangkut muatan. Apabila barang itu diasuransikan (penanggung), maka penanggung dapat mengajukan tuntutan kepada pengusaha kapal. Keterlambatan penyampaian barang kepada pengirim ini dapat disebabkan karena adanya penyimpangan (deviasi) terhadap jalur-jalur yang telah ditentukan/disepakati antara pihak pengangkut.

Dalam prakteknya sehari-hari, penyimpangan jalur pelayaran (deviasi) terhadap jalur yang telah disepakati tampak dengan jelas pada salah satu peristiwa yang terjadi tanggal 17 Oktober tahun lalu yaitu pengangkut telah menyanggupi untuk mengangkut barang impor milik TNI dengan jenis barang Militer dari Inggris dengan kapal Bulldrouck pelabuhan tujuan Tanjung Priuk, dengan jadwal tiba di pelabuhan tujuan hari Minggu jam 06.00 pagi namun akibat terjadi penyimpangan jalur pelayaran (deviasi) mengakibatkan terjadi keterlambatan penyampaian barang hingga pukul 06.00 pagi hari Senin, 18 Oktober.

Dalam KUHD diatur tentang pengangkutan barang dengan pelayaran tetap yaitu apabila suatu perusahaan pelayaran menyclenggarakan pelayaran pada

⁸ Pasal 477 KUHD.

waktu-waktu tertentu ke pelabuhan yang sebelumnya diumumkan. Hal ini dimaksudkan agar dapat terjaminnya keteraturan dalam pelayaran sehingga pemakai jasa kapal dapat membuat perencanaan-perencanaan yang pasti. Selain itu untuk menghindari monopoli (penguasaan) terhadap suatu daerah/wilayah dari pengusaha kapal besar. Apabila tidak menggunakan pelayaran tetap (liner tetap) dikhawatirkan adanya keterlambatan dalam penyampaian barang. Keterlambatan dalam penyampaian barang ini banyak membawa kerugian bagi pemakai jasa kapal. Kemungkinan kerugiannya antara lain ia mungkin tidak dapat menjual barang itu secara menguntungkan atau ia tidak bisa memakai barang tersebut karena rusak ataupun busuk. Tetapi bagi pengangkut penyimpangan terhadap pelayaran dapat menguntungkan karena pengangkut dapat menambah penghasilan dengan menambah muatan kapal di lain tempat (bukan jalur semestinya).

Adapun pengertian **Deviasi** adalah *penyimpangan atas jalur-jalur pelayaran yang telah ditentukan*. Perlu kita ketahui dalam penyelenggaraan kapal pengangkut sebenarnya tidak menjadi keharusan untuk berlayar sesuai rute-rute yang telah disepakati. Tetapi menurut F.D.C. Sudjarmiko penyimpangan yang dilakukan oleh pengangkut apabila bertujuan:

1. Menyelamatkan atau berusaha menyelamatkan jiwa dan harta benda di laut.
2. Menjaga kepentingan pengangkut dan para pemilik barang.⁹

Pada hakekatnya penyimpangan boleh dilakukan apabila sesuai syarat-syarat tujuan tersebut di atas, tetapi apabila menyangkut kepentingan pribadi hal ini tidak diperbolehkan. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari persaingan

⁹ F.D.C Sudjarmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, (Toko Gunung Agung Jakarta), 1995, hlm. 152.

tidak sehat antara perusahaan pelayaran yang satu dengan yang lainnya dan untuk menentukan kepastian terhadap penyampaian barang kepada penerima. Persaingan tidak sehat ini dimaksudkan adalah persaingan dalam penguasaan jalur-jalur pelayaran dan tarif uang tambang. Untuk itu diperlukan pembatasan-pembatasan dalam penyelenggaraan kapal agar tidak terjadi dalam pelayaran.

Adapun yang dimaksud dengan kepastian barang adalah pengirim barang dapat menentukan kapan sampainya barang tersebut sampai kepada penerima. Apabila penerima tersebut seorang pedagang, maka barang yang sampai kepadanya tepat pada waktunya dan tidak rusak atau busuk. Hal ini bertujuan agar barang tersebut dapat dijual secara menguntungkan. Penyimpangan arah dalam pelayaran sehari-hari memang jarang dilakukan oleh pengangkut hal ini disebabkan karena mereka tidak mau merusak citra perusahaan. Pengangkut harus memegang teguh terhadap B/L yang telah disepakati jika terjadi keterlambatan akibat deviasi pengangkut berkewajiban mengganti kerugian berdasarkan perjanjian pengangkutan yang dibuatnya dengan pengirim barang. Apabila pengirim barang menggunakan time charter maka ganti kerugiannya jika terjadi keterlambatan dihitung perhari. Sedangkan untuk perjanjian voyage charter ganti kerugiannya berdasarkan kebiasaan. Kebiasaan yang dimaksud di sini adalah sesuai dengan B/L.

Kegiatan deviasi ini memang sulit dibuktikan karena pengangkut biasanya sudah memperkirakan keterlambatan penyampaian barang. Dalam dunia pelayaran apabila terjadi keterlambatan untuk beberapa hari masih

ditolerir, oleh penerima barang. Selain itu pengangkut untuk menghindari tanggungjawabnya dalam melakukan deviasi, biasanya pengangkut memberikan penjelasan kepada penerima barang bahwa tindakan yang dilakukannya force majeure. Dalam teori force majeure pengertiannya sangat luas tetapi yang dimaksud di sini adalah kejadian yang tidak dapat dikuasai oleh manusia apabila pengangkut tidak menghindari tanggungjawabnya maka pengangkut akan mengganti kerugian yang banyak antara lain keterlambatan dan kerusakan/kebusukan atas barang tersebut. Untuk itu penerima barang harus lebih cermat terhadap kegiatan yang dilakukan oleh pengangkut. Adapun dari gambaran yang telah dijabarkan di atas penulis berusaha ingin memperoleh kejelasan mengenai:

Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Kerugian Akibat Pelayaran Deviasi dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut di PT Arindo Jaya Mandiri Semarang.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, maka penulis merumuskan masalah yang akan dibahas dalam penelitian dan penulisan skripsi ini:

1. Siapa sajakah pihak-pihak yang terkait dalam pengangkutan barang?
2. Bagaimana upaya hukum yang dilakukan oleh para pihak apabila terjadi kerusakan, kerugian, kehilangan, dan keterlambatan barang?
3. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian akibat kegiatan pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang?
4. Bagaimana proses pemberian ganti rugi pengangkut terhadap kerugian yang terjadi di laut?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian akibat kegiatan pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang.
2. Untuk mengetahui bagaimana kewajiban mengganti rugi terhadap akibat kegiatan pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang.
3. Untuk mengetahui batas-batas ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian akibat kegiatan pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang.

D. Tinjauan Pustaka

Kegiatan pelayaran ini sangat penting untuk alat transportasi yang menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau yang lain, terutama dalam pemerataan hasil pembangunan. Dengan adanya kegiatan pelayaran ini dapat kita lihat adanya berbagai pihak yang berkepentingan yang terkait dalam kegiatan pelayaran yaitu:

1. Pengirim barang.
2. Penerima barang.
3. Pengangkut barang.

Ada beberapa macam definisi tentang pengangkut antara lain:

1. Pasal 466 KUHD, "Pengangkut adalah orang yang baik karena penggunaan penyediaan kapal menurut waktu (charter waktu) atau penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan (charter perjalanan), baik dengan satu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan."
2. Definisi H.M.N. Purwo Sutjipto, "Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat."¹⁰
3. The Hague Rules 1924 Pasal 1, "Pengangkut adalah termasuk pemilik kapal atau pihak pengguna penyedia kapal dalam hal kapal dicarter yang telah mengadakan perjanjian pengangkutan."¹¹

Dari beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa pengangkut adalah orang, baik pemilik kapal atau pengusaha kapal yang mengadakan perjanjian pengangkutan baik barang maupun orang ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Tujuan pokok dari usaha pengangkutan laut ini adalah perpindahan tempat dari satu daerah ke daerah yang lain mengenai orang ataupun benda melalui lautan. Dari hal itu dapat kita ketahui bahwa usaha pengangkutan ini diperlukan adanya suatu perjanjian atau dengan kata lain diadakannya suatu perjanjian pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan menurut R. Subekti ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau

¹⁰ H.M.N Purwosutjipto. Loc Cit, hlm. 3.

¹¹ Januar Joenoes, *The Hague Rules*, (Jakarta : Institut Niaga Jakarta, 1993), hlm. 95.

barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.¹² Sifat dari perjanjian pengangkutan ini timbal balik dimana dalam pengangkutan barang dan orang itu merupakan suatu pekerjaan yang harus dilaksanakan agar terselenggaranya pengangkutan. Dengan demikian pengangkut ber hak mendapat upah (ongkos) atas jasanya.

Pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan melalui laut dalam menyelenggarakan pengangkutan harus teratur sesuai dengan rute-rute yang telah disepakati. Keteraturan rute-rute dalam pelayaran ini juga tidak menjadi keharusan seperti yang dikemukakan oleh F.D.C. Sudjatmiko yaitu dalam setiap lembaran B/L selalu dapat ketentuan yang menetap bahwa kapal tidak diharuskan untuk berlayar dalam jalan-jalan yang biasa dilayari atau yang sudah diumumkan akan dilayari.¹³ Walaupun demikian dalam pelayaran kapal di laut terdapat suatu kebiasaan atau keharusan untuk berlayar menurut alur yang sudah biasa diturut oleh para nahkoda yang berlayar dalam jurusan yang sama. Tetapi dalam kenyataannya ada penyimpangan terhadap jalur-jalur yang biasa dilalui penyimpangan yang demikian banyak membawa kerugian yang sangat besar misalnya barang rusak, terlambat dan busuk. Dalam Pasal 477 KUHD menegaskan bahwa si pengangkut memberi ganti kerugian karena disebabkan si pengangkut tidak menyerahkan barang pada hari yang ditentukan atau karena lambatnya dalam menyerahkan barang, kecuali apabila si pengangkut dapat membuktikan bahwa ia sepantasnya dapat ditangkap tidak mungkin bisa menghindarkan keterlambatan tersebut. Di sini berarti keterlambatan

¹² R. Subekti, *Loc Cit.*, hlm. 69.

¹³ F.D.C Sudjatmiko, *Loc Cit.*, hlm. 99.

penyampaian barang ini mutlak menjadi tanggung jawab pengangkut, kecuali ia dapat membuktikan bahwa hal tersebut tidak dapat dihindari menurut F.D.C. Sudjatmiko untuk dapat menetapkan siapa resiko penyimpangan arah itu dibebankan The Hague Rules telah menegaskan penyimpangan-penyimpangan yang mana dianggap sah.

Menurut beliau penyimpangan tersebut sah apabila dalam rangka:

1. Menyelamatkan atau berusaha menyelamatkan jiwa dan harta benda di laut.
2. Menjaga kepentingan pengangkut dan para pemilik muatan (misalnya kapal berlindung dalam pelabuhan yang tidak termasuk dalam rencana kunjungan, sebagai suatu usaha untuk menghindari topan yang sedang lewat di daerah jalur pelayaran kapal yang bersangkutan).¹⁴

Dari uraian di atas dapat kita ketahui bahwa penyimpangan itu boleh dilakukan apabila terjadi hal-hal yang demikian. Jika arah penyimpangan itu karena kehendak pengangkut sendiri untuk mengambil muatan di lain tempat yang tidak sesuai jalurnya maka dalam hal ini pengangkut bertanggungjawab terhadap keterlamabatan penyampaian, rusak, busuk muatan yang dibawanya hal ini juga dijelaskan The Hamberg Rules 1978 dalam Pasal 5 ayat (1), yaitu dalam hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut sebagai akibat kerugian daripada kerusakan, keterlambatan penyerahan. Jika peristiwa itu terjadi sepanjang barang-barang itu ada di dalam penguasaan masyarakat.¹⁵

Apabila terjadi suatu deviasi atau penyimpangan rute perjalanan kapal yang sudah ditentukan dapat mengakibatkan pembebasan penanggung

¹⁴ Ibid, hlm 100.

¹⁵ The Hague Rules, Loc Cit, hlm. 105.

untuk mengganti rugi apabila deviasi tersebut dilakukan atas kemauan nahkoda sendiri atau perintah pemilik kapal tanpa ada alasan yang tepat. Hal ini dapat kita ketahui dalam Pasal 638 KUHD yang menyatakan antara lain dalam hal pertanggunganan atas sebuah kapal, maka kewajiban si penanggung berhenti apabila perjalanan dirubah tanpa ada suatu hal yang memaksa dan dalam hal pertanggunganan atas upah pengangkutan, kapal diganti atau keduanya. Jika hal itu dilakukan oleh nahkoda karena kemauannya sendiri, apabila sebaliknya telah diperjanjikan di dalam polis (asuransi). Dalam kegiatan pelayaran ini yang dimaksud dengan asuransi laut adalah bagian dari usaha perasuransian pada umumnya, oleh karena itu peraturan-peraturan yang menguasai usaha asuransi laut ini pada umumnya bersamaan dengan peraturan yang berlaku pada usaha-usaha asuransi lainnya seperti kerugian, kebakaran dan lain-lain.¹⁶

Pergantian haluan (rute perjalanan) dalam kegiatan pelayaran sering dilakukan oleh nahkoda. Penyimpangan rute ini jika terdapat unsur kesengajaan penanggung diberi kebebasan untuk membayar ganti rugi, apabila ditimbulkan oleh perbuatan si nahkoda tanpa alasan yang sah. Adapun cara menentukan besar kecilnya kerugian dapat kita lihat dalam Pasal 472 KUHD yaitu:

1. Harga barang itu sampai di tempat yang dituju.
2. Pada waktu yang harus diserahkan.
3. Dikurangi biaya dan upah pengangkutan karena tidak ada penyerahaan.

¹⁶ F.D.C Sudjatmiko, Loc Cit, hlm. 114.

Sedangkan untuk pengangkutan barang diatur dalam Pasal 474 KUHD yaitu:

1. Sejumlah Rp. 50, tiap-tiap m³ isi bersih kapal.
2. Ditambah mengenai kapal-kapal yang digerakkan tenaga mesin.
3. Dikurangi isi kotor untuk ruangan yang diperlukan untuk tenaga penggerak.¹⁷

Dalam KUHD RI harga yang dicantumkan dalam polis tidak mengikat dengan pengertian bahwa pihak yang merasa dirugikan berhak membuktikan ketidakbenaran harga yang dicantumkan dalam polis. Jadi kalau seorang penanggung beranggapan bahwa barang pertanggungan atas mana terjadi kerugian telah dipertanggungjawabkan untuk suatu jumlah yang lebih tinggi daripada yang sebenarnya maka penanggung berhak membuktikan bahwa harga barang yang bersangkutan lebih rendah dari yang disetujui dalam polis.¹⁸ Agar dapat kepastian tentang pelepasan atau kekebalan maka penambahan kewajiban tersebut harus dinyatakan secara tertulis dalam B/L.

E. Metode Penelitian

Sebelum melaksanakan penelitian perlu dibuat rencana penelitian terlebih dahulu, agar semua langkah yang akan ditempuh dapat direncanakan dengan baik. Rencana penelitian ini mempunyai tujuan untuk memberi suatu pertanggungjawaban terhadap semua langkah yang akan diambil dalam menyelesaikan suatu masalah secara efektif.¹⁹

¹⁷ Klaim, Asuransi, dan Hukum Laut, Loc Cit, hlm. 88.

¹⁸ F.D.C Sudjatmiko, Loc Cit., hlm. 126.

¹⁹ Vredenburg, J, Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat, Penerbit PT. Gramedia, Jakarta, Cetakan V, hlm. 27.

Metode riset adalah sebagai cara yang dipergunakan untuk memahami obyek yang menjadi sasaran penelitian, hasil dari penelitian akan diungkapkan dalam skripsi ini, sedang penelitian ini sendiri hakekatnya adalah merupakan suatu usaha yang dilakukan untuk menemukan, mengembangkan, atau menguji kebenaran dengan metode ilmiah yang akan dipergunakan dalam penelitian untuk menyusun skripsi ini.

a. *Metode pendekatan*

Dalam mengadakan penelitian sebagai bahan penulisan skripsi ini, maka penulis memilih metode pendekatan *juridis sosiologis* yang artinya tidak hanya melihat dari sudut peraturan-peraturan atau hukum positif yang ada dalam KUH Perdata dan KUHD saja maupun ketentuan ketentuan perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Segi kemasyarakatan juga dipertimbangkan, dalam analisa penelitian, bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian akibat pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang dalam praktek pengangkutan barang melalui laut terhadap hal tersebut.

Pendekatan ini dengan respondennya adalah masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa pengangkutan barang melalui laut dan pejabat yang berwanang di lingkungan PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang yang terkait dalam pelaksanaan tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian akibat pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut.

b. *Spesifikasi penelitian*

Penelitian ini dilakukan hanya sampai pada taraf deskriptif. Pada deskriptif orang hanya semata-mata melukiskan keadaan obyek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum.²⁰

c. *Metodologi Penarikan Sampel*

Sampel merupakan sebagian dari individu-individu dari suatu populasi yang diselidiki untuk suatu penelitian, mengingat populasi tersebut besar jumlahnya maka penelitian sering tidak dimungkinkan untuk mengamati semua anggota populasi satu per satu, meskipun dalam penelitian dapat pengamatan terhadap semua anggota populasi namun berdasarkan pertimbangan efisiensi maka dalam penelitian lebih efektif menggunakan sampel, syarat yang penting adalah harus mewakili populasi yang diteliti. Dari beberapa bentuk sampel yang ada, peneliti menggunakan sampel secara sengaja karena telah diketahui sifat sampelnya dan adanya keyakinan bahwa yang diambil telah mewakili populasi, hal ini mengingat keterbatasan waktu dan pada diri peneliti. Adapun metode sampel ini bertujuan mendasarkan dari pada informasi dan pengetahuan yang telah diperoleh atau dicek mengenai ciri-ciri khusus dari suatu populasi.²¹

Selanjutnya sebagai responden yang akan diambil dalam penelitian ini adalah orang yang berkecimpung dalam bidang pengangkutan barang melalui laut, yaitu:

²⁰ Sutrisno Hadi, *Metodologi Research*, Jilid I Andi Offset, Yogyakarta, 1989, hlm. 3.

²¹ Rony Hanitjo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, 1982, hal. 58.

- Manager Operasional PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang = 1 orang

d. *Metode Pengumpulan Data*

Untuk mengumpulkan data dari penelitian yang dilakukan, dicari data primer atau data sekunder.

Data primer adalah data yang langsung diperoleh dari lapangan penelitian, sedangkan yang dimaksud data sekunder adalah data yang diperoleh tidak secara langsung pada obyeknya namun diperoleh dari literatur-literatur maupun kepustakaan yang ada hubungannya dengan pokok masalah.

1. *Data Primer*

Adalah data yang diperoleh dengan menggunakan metode penelitian lapangan ini penulis mengadakan tanya jawab (wawancara) dengan pelaku operasional dalam hal ini manager operasional dalam lingkungan PT. Arindo Jaya Mandiri Semarang.

2. *Data Sekunder*

Adalah data yang diperoleh dengan menggunakan metode kepustakaan ini bertujuan untuk mendapatkan data-data teoritis, yaitu berupa buku-buku tentang hukum maupun tulisan ilmiah dari para ahli hukum, peraturan perundang-undangan, majalah, jurnal, dan surat kabar ataupun koran.

3. *Metode Penyajian Data*

Data yang diperoleh baik dari data primer maupun data sekunder yang diperoleh dari data penelitian lapangan melalui interview dan hasil kepustakaan, setelah dilakukan pengumpulan selanjutnya disajikan dalam

bentuk keterangan-keterangan atau ulasan-ulasan, kemudian dilakukan penyusunan secara sistematis sehingga akan mempermudah mengklasifikasikannya.

4. *Metode Analisa Data*

Data yang telah disusun secara sistematis tersebut selanjutnya dianalisis secara kualitatif, penganalisan data dalam penyusunan skripsi ini dengan mendiskripsikan karakteristik sampel pada setiap variabel yang diteliti, kemudian ditarik kesimpulan.

F. Sistematika Penulisan

Agar penulisan skripsi ini dapat dengan mudah dipahami, maka penulis menguraikan mengenai sistematikanya :

I. PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, metodologi penelitian dan sistematika penulisan

II. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bagian bab kedua ini menjelaskan tentang pengertian pengangkutan, peraturan tentang pengangkutan, proses pengapalan muatan dan pertanggungjawaban pengangkut dalam perjanjian pengangkutan

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi mengenai pihak-pihak yang terkait dalam pengangkutan barang, upaya hukum yang dilakukan oleh para pihak apabila

terjadi kerusakan, kerugian, kehilangan dan keterlambatan barang, tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian akibat pelayaran deviasi dalam pengangkutan barang melalui laut, proses pemberian ganti rugi pengangkut terhadap kerugian yang terjadi di laut

IV. PENUTUP

Pada bagian ini terdiri dari kesimpulan dan saran-saran serta daftar pustaka.