

**AKIBAT LAMPAU WAKTU PENGELUARAN BARANG (DWELLING
TIME) DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT
BERDASARKAN KONTRAK PENJUALAN (SALES CONTRACT)**

(Skripsi)

Oleh

ANITA FIRLANI



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

ABSTRAK

AKIBAT LAMPAU WAKTU PENGELUARAN BARANG (DWELLING TIME) DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT BERDASARKAN KONTRAK PENJUALAN (SALES CONTRACT)

**Oleh:
Anita Firlani**

Pengangkutan barang melalui laut dilakukan berdasarkan perjanjian jual beli perdagangan (*sales contract*) yang memuat syarat penyerahan barang dan pembayaran harga. PT Salim Ivomas Pratama Jakarta (pembeli) melakukan jual beli dengan perusahaan lain (penjual) dengan syarat penyerahan barang yang ditentukan dalam *sales contract*. Dalam praktik, proses penyerahan barang dilakukan dengan perantara pelabuhan yang akan melahirkan adanya *dwelling time* atau waktu yang dibutuhkan sejak kapal sandar dan barang di bongkar sampai dengan barang keluar dari pelabuhan. Lamanya *dwelling time* akan berpengaruh terhadap tertahannya barang di pelabuhan dan lamanya waktu penyerahan barang yang dapat menimbulkan kerugian bagi para pihak yang terikat dalam *sales contract*. Penelitian ini mengkaji dan membahas tentang pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*, kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut, dan akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif-empiris dengan tipe penelitian deskriptif. Pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normatif-terapan. Data yang digunakan adalah data primer berupa wawancara dan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, studi pustaka, dan studi dokumen. Pengolahan data dilakukan dengan cara pemeriksaan data, penandaan data, dan penyusunan data yang selanjutnya analisis data dilakukan secara kualitatif.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa syarat penyerahan barang pada *sales contract* yang dilakukan oleh PT Salim Ivomas Pratama Jakarta tidak boleh melebihi 6(enam) bulan berdasarkan syarat *Cost, Insurance, and Freight* (CIF) di Pelabuhan Tanjung Priok. Berdasarkan syarat tersebut, penjual berkewajiban mengirimkan barang kepada pembeli dengan mengurus formalitas ekspor dan berhak menerima pembayaran barang dari pembeli. Selanjutnya, pembeli berhak atas penerimaan barang dan berkewajiban mengurus formalitas

impor di pelabuhan tujuan. Kedudukan PT Pelindo II yang mengelola Pelabuhan Tanjung Priok yaitu sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang bertugas menyediakan fasilitas dan melayani kegiatan bongkar muat barang kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah. Faktor penyebab lamanya *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dipengaruhi oleh masalah perizinan barang impor di beberapa instansi, perilaku pengguna jasa pelabuhan lain, serta pemeriksaan fisik barang yang dilakukan di Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu. Lamanya *dwelling time* tidak hanya berakibat kerugian terhadap lamanya penyerahan barang kepada pembeli, tetapi juga dapat mempengaruhi harga (*high cost*), barang langka, dan kongesti di pelabuhan. PT Pelindo II dalam hal ini tidak memiliki kewajiban kepada pembeli atas kerugian yang timbul disebabkan karena PT Pelindo II bukan pihak perjanjian dan tidak terikat terhadap waktu penyerahan barang yang ditetapkan dalam *sales contract* melainkan PT Pelindo II hanya sebagai fasilitator pelayanan bongkar muat barang. Untuk itu, pembeli dapat mengajukan keluhan mengenai lamanya *dwelling time* kepada Otoritas Pelabuhan sebagai regulator. Dengan demikian, risiko kelambatan penyerahan dan pengeluaran barang dari pelabuhan karena lamanya *dwelling time* terhadap waktu penyerahan barang pada syarat CIF tidak dapat dihindari dan tetap menjadi tanggungan pembeli.

Kata Kunci: *Sales Contract, Penyerahan Barang, Dwelling Time*

**AKIBAT LAMPAU WAKTU PENGELUARAN BARANG (DWELLING
TIME) DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT
BERDASARKAN KONTRAK PENJUALAN (SALES CONTRACT)**

Oleh

ANITA FIRLANI

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

pada

Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

Judul Skripsi : **AKIBAT LAMPAU WAKTU PENGELUARAN BARANG (DWELLING TIME) DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT BERDASARKAN KONTRAK PENJUALAN (SALES CONTRACT)**

Nama Mahasiswa : *Anita Firlani*

No. Pokok Mahasiswa : 1212011042

Bagian : Hukum Keperdataan

Fakultas : Hukum

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

Rilda Murniati

Rilda Murniati, S.H., M.Hum.
NIP 19700925 199403 2 002

Siti Nurhasanah

Siti Nurhasanah, S.H., M.H.
NIP 19710211 199802 2 001

2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan

Dr. Wahyu Sasongko

Dr. Wahyu Sasongko, S.H., M.Hum.
NIP 19580527 198403 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

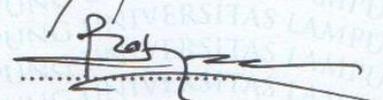
Ketua : **Rilda Murniati, S.H., M.Hum.**



Sekretaris/Anggota : **Siti Nurhasanah, S.H., M.H.**

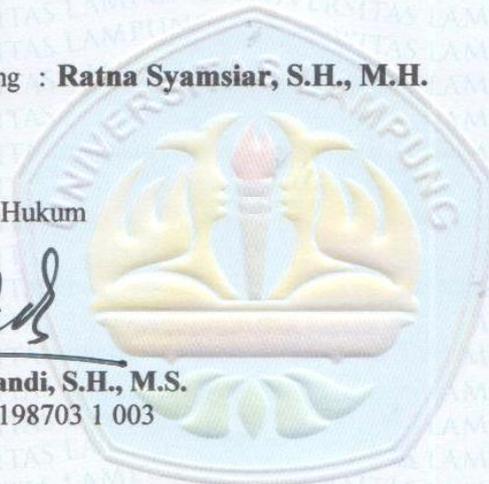


Penguji
Bukan Pembimbing : **Ratna Syamsiar, S.H., M.H.**



2. Dekan Fakultas Hukum

Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.
NIP 19621109 198703 1 003



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **08 Agustus 2016**

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Anita Firlani. Penulis dilahirkan di DKI Jakarta pada tanggal 19 April 1994 dan merupakan anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Jajuli dan Ibu Sri Sumiyati.

Penulis mengawali pendidikan di TK Permata Indonesia Jakarta yang diselesaikan pada tahun 2000, lalu melanjutkan pendidikan di Sekolah Dasar Kasih Ananda I Jakarta yang diselesaikan pada tahun 2006, Sekolah Menengah Pertama ditempuh di SMPN 121 Jakarta dan diselesaikan pada tahun 2009, dan penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMAN 75 Jakarta pada tahun 2012.

Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur Ujian Mandiri Lokal (UML) pada tahun 2012 dan penulis pernah mengikuti Kuliah Kerja Nyata (KKN) selama 40 hari di Desa Sriwijaya, Kecamatan Tanjung Raya, Kabupaten Mesuji.

Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif di Unit Kegiatan Mahasiswa Fakultas Pusat Studi Bantuan Hukum (UKM-F PSBH) sejak tahun 2013-2016 dan Himpunan Mahasiswa Perdata (Hima Perdata) sejak tahun 2015-2016 di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

MOTO

“But Allah is your protector, and Allah is the best of helpers.”

(Surah Ali’ Imran: 150)

“For indeed, with hardship (will be) ease. Indeed, with hardship (will be) ease.”

(Surah Ash-Sharh: 5-6)

“..... But perhaps you hate a thing and it is good for you; and perhaps you love a thing and it is bad for you. And Allah Knows, while you know not.”

(Surah Al-Baqarah: 216)

“Nobody Learns Without Getting It Wrong”

(Sia Furler)

PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Bacalah dengan menyebut nama Tuhanmu

Berkat Rahmat Allah SWT yang Maha Pengasih Lagi Maha Penyayang
Aku persembahkan skripsiku ini kepada yang teristimewa

Kedua orang tuaku Bapak Jajuli dan Ibu Sri Sumiyati
Terima kasih atas limpahan cinta, kasih sayang, doa, ketulusan, kesabaran,
motivasi, serta pengorbanannya selama ini.

Kedua orang tuaku adalah sebaik-baiknya tempatku memperoleh ilmu dan
membangun moral yang kelak menjadi bagian dari langkahku menuju kesuksesan.

SANWACANA

Dengan mengucapkan syukur *Alhamdulillah* atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan nikmat, rahmat dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Akibat Lampau Waktu Pengeluaran Barang (Dwelling Time) dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan Kontrak Penjualan (Sales Contract)”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Bagian Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini, saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

Dalam penyelesaian skripsi ini, Penulis tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini Penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Wahyu Sasongko, S.H., M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung;

3. Ibu Rilda Murniati, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing I atas kesediaan dan kesabaran untuk meluangkan waktu di sela-sela kesibukannya, mencurahkan segenap pemikirannya untuk membimbing, memberikan saran dan masukan, motivasi dan mengarahkan Penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan;
4. Ibu Siti Nurhasanah, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktunya, mencurahkan segenap pemikirannya untuk memberikan arahan, saran dan kritik kepada Penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan;
5. Ibu Ratna Syamsiar, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas I yang telah memberikan saran dan masukan yang sangat bermanfaat dalam penulisan skripsi ini;
6. Ibu Dewi Septiana, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas II yang telah memberikan saran dan masukan yang baik dalam penulisan skripsi ini;
7. Bapak Dr. Maroni, S.H., M.H., selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan pengarahan dan bantuannya kepada Penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
8. Seluruh Bapak/Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya Bapak/Ibu Dosen Bagian Hukum Keperdataan yang dengan penuh keikhlasan dan pengabdian yang luar biasa dalam memberikan ilmu yang bermanfaat bagi Penulis selama menyelesaikan studi;

9. Kakakku tercinta Jerry Friandi, kakak iparku Dessi Susanti, dan keponakanku tersayang Juna Fadly Emerald, yang selalu mendoakan, mendukung, dan menyemangatiku selama masa perkuliahan;
10. Dwi Sembodo Aji atas segala pengorbanan, keikhlasan, doa, dan dukungan penuh untuk membantu Penulis saat senang maupun susah dalam menyelesaikan skripsi ini;
11. Semua keluarga besarku di Bandar Lampung khususnya untuk Umti, Om Fader, Ikkal, dan Ahi Dika, untuk perhatian, doa-doa, dan bantuannya selama Penulis menjalani perkuliahan;
12. Karyawan Biro Hukum PT Pelabuhan Indonesia II Jakarta dan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta yang telah bersedia membantu Penulis dalam mendapatkan data wawancara yang diperlukan dalam penyusunan skripsi;
13. Teman-temanku yang baik, Nazyra Yossea Putri, Anandyta Nur Khoirunnisa, Cyntia Wulandari, El Renova Everyday Siregar, dan Katherine Ruth Ulibasa Hutasoit, yang selalu membantu dan mendukungku selama tahun menjalankan perkuliahan. Semoga kita tetap saling menjaga silaturahmi;
14. Teman-temanku tersayang, Fricilia, Ratna Juwita, Eva Riana Sari, Mira Natasya, dan Rema Aldera, yang membuat hari-hariku penuh canda dan senantiasa memberikan semangat dan dukungannya. Semoga pertemanan kita tidak berhenti sampai di sini;
15. Adik-adikku, Anasarach Dea Delinda, Andi Kurniawan, Verdinan Pradana, Cindy Elviyany Tarigan, Cornelius CG, dan Abdul Rahman, telah menjadi teman-teman yang baik dan banyak membantu Penulis selama ini;

16. Keluarga Besar UKM-F PSBH beserta seluruh Tim NMCC UI, NMCC UP, dan NMCC Undip, atas ilmu dan pengalaman yang sangat berharga dan tidak terlupakan selama berorganisasi;
17. Teman-teman seperjuangan Hima Perdata angkatan 2012 dan seluruh teman-teman Fakultas Hukum angkatan 2012, yang telah menjadi bagian dari perjalanan selama Penulis menyelesaikan perkuliahan;
18. Teman-teman KKN, yaitu Dinda, Kak Nissa, Kak Idir, Kak Jafar, dan Kak Ade, beserta Keluarga Besar Bapak Kepala Desa Sriwijaya, Kecamatan Tanjung Raya, Mesuji, untuk kebersamaannya selama 40 hari masa KKN;
19. Semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini atas segala doa dan dukungannya;
20. Almamater tercinta.

Semoga Allah SWT memberikan pahala dan kebaikan atas segala bantuan yang telah diberikan kepada Penulis. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi Penulis dan para pembaca dalam menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung, Juli 2016

Penulis,

Anita Firlani

DAFTAR ISI

ABSTRAK	
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERSETUJUAN	
HALAMAN PENGESAHAN	
RIWAYAT HIDUP	
MOTO	
HALAMAN PERSEMBAHAN	
SANWACANA	
DAFTAR ISI	

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Permasalahan	9
C. Ruang Lingkup	9
D. Tujuan Penelitian	10
E. Kegunaan Penelitian	10

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Perusahaan	12
1. Pengertian dan Bentuk Hukum Perusahaan	12
2. Perseroan Terbatas	15
B. Jual Beli Perdagangan	18
1. Pengertian Jual Beli Perdagangan	18
2. Perjanjian Jual Beli Perdagangan	20
3. Syarat Penyerahan Barang	21
C. Hukum Pengangkutan	25
1. Pengertian dan Dasar Hukum Pengangkutan	25
2. Perjanjian Pengangkutan	27
3. Dokumen Perjanjian Pengangkutan	29
4. Tanggung Jawab Pengangkutan	31
D. Hukum Pengangkutan Laut	33
1. Perjanjian Pengangkutan Laut	33
2. Dokumen Perjanjian Pengangkutan Laut	37

E. Tinjauan Umum Pelabuhan	39
1. Pengertian dan Dasar Hukum Pelabuhan	39
2. Peran dan Fungsi Pelabuhan	41
F. Tinjauan Umum <i>Dwelling Time</i>	43
1. <i>Dwelling Time</i>	43
2. Bongkar Muat Peti Kemas dan Formalitas Kepabeanan.....	44
G. Sejarah PT Pelabuhan Indonesia II (PT Pelindo II)	47
H. Kerangka Pikir	50

III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	52
B. Tipe Penelitian	53
C. Pendekatan Masalah	53
D. Sumber Data dan Jenis Data	54
E. Metode Pengumpulan Data	55
F. Lokasi Penelitian	56
G. Metode Pengolahan Data	57
H. Analisis Data	57

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan <i>Sales Contract</i>	58
B. Kedudukan Hukum Pelabuhan dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut	73
C. Akibat <i>Dwelling Time</i> dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan <i>Sales Contract</i>	77

V. PENUTUP

A. Kesimpulan	87
B. Saran	88

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan ekonomi sangat didukung oleh banyaknya perusahaan yang semakin berkembang dengan menjalankan berbagai bidang usaha. Perusahaan merupakan setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap, terus-menerus, dan didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba. Perusahaan menghasilkan produk barang atau jasa agar dikenal masyarakat yang kemudian dapat dipakai atau digunakan oleh masyarakat. Selain menghasilkan barang atau jasa, perusahaan juga sebagai pengguna barang atau jasa. Adakalanya barang atau jasa yang dihasilkan suatu perusahaan diperlukan oleh perusahaan lain. Perusahaan akan membutuhkan berbagai bentuk faktor produksi seperti bahan baku, bahan penolong, bahan setengah jadi, modal, mesin, dan lain sebagainya.

Perusahaan berperan dalam menghasilkan barang atau jasa dan selanjutnya memperdagangkannya kepada konsumen. Proses perdagangan barang dilakukan oleh perusahaan dengan perjanjian jual beli. Jual beli sebagai kegiatan usaha perusahaan dilakukan antara perusahaan yang satu dengan perusahaan lain disebut jual beli perdagangan. Jual beli perdagangan diadakan berdasarkan perjanjian dan

kebiasaan yang berlaku dalam perdagangan.¹ Kekhususan dalam jual beli perdagangan yang dimaksud, yaitu transaksi atau jual beli yang sedang berlangsung dilakukan atas nama perusahaan; para pihak yang melakukan transaksi dalam kapasitas sebagai pengusaha atau salah satu dari mereka melakukan transaksi atas nama perusahaan yang diwakilinya; barang yang dibeli kemudian dijual kembali; diperlukan sarana transportasi dan asuransi; dan diperlukan sejumlah dokumen.²

Jual beli perdagangan tidak hanya dilakukan antar perusahaan dalam negeri tetapi juga dengan perusahaan luar negeri. Jual beli perdagangan dapat dibuat secara lisan, tetapi didukung oleh bukti tertulis, misalnya, faktur penjualan, telegram, faksimile, dan kuitansi pembayaran. Selain secara lisan, jual beli perdagangan dapat pula dibuat secara tertulis berupa kontrak jual beli (*sales contract*).³ Pada *sales contract* dalam jual beli perdagangan terdapat kombinasi antara jual beli biasa dan pengangkutan barang atau penyerahan barang.

Penyerahan barang merupakan kewajiban utama penjual sebagai pelaksanaan isi perjanjian atau kontrak jual beli perdagangan yang diikuti dengan lamanya waktu pengiriman barang tersebut untuk sampai kepada pembeli. Penyerahan barang maupun cara pembayaran harga dalam kegiatan jual beli perdagangan selalu melibatkan pihak ketiga. Pihak ketiga yang dapat dilibatkan adalah perusahaan

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 2010, Hlm. 457.

² Sentosa Sembiring, *Hukum Dagang*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 2008, Hlm. 136-137.

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, *Op. Cit.*, Hlm. 460.

ekspedisi, pengangkutan, pergudangan, dan asuransi, sedangkan dalam pembayaran harga, pihak ketiga yang selalu dilibatkan adalah bank.⁴

Pengiriman barang sebagai cara penyerahan barang merupakan bagian tak terpisahkan dari sistem perdagangan. Perlu adanya sarana pengangkutan sebagai penunjang. Peran dan fungsi pengangkutan adalah hal yang sangat vital dalam dunia perdagangan karena sarana ini merupakan penghubung dari penjual ke pembeli. Berdasarkan kondisi umum di Indonesia, angkutan barang dapat dilakukan melalui laut, darat, dan udara. Perdagangan antar negara hanya dapat memanfaatkan pengangkutan melalui laut dan udara. Pemilihan sarana angkutan dalam penyerahan barang menjadi kesepakatan antara penjual dan pembeli.

Pada dasarnya, objek yang diperdagangkan tersebut berjumlah besar atau tidak sedikit jumlahnya. Apabila atas permintaan pembeli barang diharapkan agar cepat sampai maka dapat memilih angkutan dengan waktu tempuh lebih singkat, misalnya melalui udara. Pemilihan angkutan udara ini meskipun menempuh waktu yang singkat tetapi membutuhkan biaya yang jauh lebih besar mengingat barang yang dikirim dari penjual kepada pembeli tidak sedikit jumlahnya.

Perusahaan yang melakukan jual beli pada praktik perdagangan, biasanya memilih menggunakan sarana pengangkutan melalui laut dengan sistem peti kemas. Umumnya, biaya yang dikenakan dalam pengangkutan barang melalui laut relatif lebih murah dari pengangkutan udara meskipun waktu yang ditempuh lebih lama tetapi bongkar muat barang dapat dilakukan secara cepat. Peti kemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agraria,

⁴ *Ibid.*, Hlm. 4-5.

dan menciptakan daya tampung muatan yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang/penampungan atau dari gudang/penampungan ke kapal.⁵

PT Salim Ivomas Jakarta sebagai salah satu perusahaan yang pernah melakukan perjanjian jual beli perdagangan dengan perusahaan lain yang berada di luar negeri. PT Salim Ivomas Jakarta dan perusahaan tersebut mengikat perjanjian jual beli perdagangan dengan dokumen *sales contract* yang telah disepakati keduanya. Penyerahan barang dilakukan menggunakan peti kemas melalui pengangkutan laut dengan syarat-syarat tertentu yang tertera di dalam *sales contract*.

Pada *sales contract*, penyerahan barang dengan peti kemas menggunakan angkutan laut umumnya dicantumkan syarat-syarat penyerahan yang dirumuskan dengan satu kata yang ditetapkan dalam *International Commercial Terms 1990* (Incoterms). Syarat yang dimaksud misalnya FOB (*Free on Board*), CIF (*Cost Insurance and Freight*), dan C&F (*Cost and Freight*). Klausula dalam perjanjian perdagangan tersebut sudah menjadi kebiasaan internasional yang telah disederhanakan dan distandarisasi bentuknya. Syarat-syarat yang berkenaan dengan cara penyerahan barang dan cara pembayaran harga barang dimuat dalam kontrak jual beli perdagangan menyatakan sejauh mana penjual atau pembeli bertanggung jawab atas barang yang diserahkan dan harga yang dibayar dengan dukungan dokumen-dokumen.⁶

⁵ Sudarsono, *Operasi Peti Kemas dan Pertanggungannya*, Rineka Cipta: Jakarta, 1994, Hlm. 2.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia, Loc. Cit.*

Hal ini bertujuan untuk memudahkan dalam penyerahan barang. Syarat penyerahan barang memberikan kepastian di mana penjual harus memenuhi kewajibannya melakukan penyerahan barang secara yuridis kepada pembeli dan kepastian mengenai peralihan risiko dari penjual kepada pembeli.

Penyerahan barang melalui pengangkutan laut dengan sistem peti kemas memerlukan sarana-sarana penunjang, terutama yang berkaitan dengan bongkar muat barang. Pentingnya kegiatan bongkar barang (peti kemas) dari kapal turun ke kapal ini dikarenakan adanya kewajiban pengangkut untuk menyerahkan barang kepada penerima barang maka diperlukan pelabuhan khusus. Suatu pelabuhan dapat menjadi bagian dari perjanjian jual beli perdagangan apabila dimaksudkan dalam perjanjian. Kedudukan pelabuhan sebagai sarana penunjang perdagangan dan penjamin kelancaran arus barang perlu mempunyai status hukum dan dikelola secara efisien. Menurut tujuannya, kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi, di mana secara signifikan pelabuhan ditempatkan sebagai akselator (pemacu) pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.⁷

Berdasarkan hirarkinya, Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta merupakan pelabuhan utama, modern, dan terbesar di Indonesia yang berfungsi sebagai tulang punggung pembangunan nasional dengan menguasai total volume 60% pergerakan barang di Indonesia. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Fasilitas pelayanan yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok cukup memadai untuk

⁷ Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Literata Lintas Media: Jakarta, 2009, Hlm. 106.

melayani arus keluar masuk barang.⁸ Pelabuhan Tanjung Priok dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia II (PT Pelindo II) sebagai Badan Usaha Pelabuhan. PT Pelindo II merupakan salah satu BUMN di sektor perhubungan yang bergerak dalam bidang pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan umum.

Secara umum, Pelabuhan Tanjung Priok memiliki fasilitas yang melayani kegiatan bongkar muat secara konvensional dan fasilitas khusus yang melayani bongkar muat peti kemas internasional yang didukung dengan fasilitas modern, teknologi informasi yang canggih, dan peti kemas *Terminal Management System*.

Posisi Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama menjadi pintu gerbang dari masuknya kapal-kapal yang mengangkut peti kemas sebagai faktor pemicu kegiatan perekonomian negara. Namun, Pelabuhan Tanjung Priok masih menjadi penghambat arus kegiatan jual beli perdagangan. Hal ini mengenai syarat penyerahan barang yang erat kaitannya dengan adanya *dwelling time* di pelabuhan dalam kegiatan impor. *Dwelling time* merupakan waktu yang dibutuhkan peti kemas (barang impor) untuk ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS)/*container yard* di wilayah/area pelabuhan, dihitung sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari pelabuhan.

Penyerahan barang saat *dwelling time* menjadi tidak efisien dalam soal waktu bongkar barang maupun pengurusan formalitas kepabeanan. Tidak efisiennya *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok membuat mobilitas bongkar muat di pelabuhan utama ini menjadi terganggu dan tidak efektif. Pada tahun 2012 sesuai dengan data World Bank bahwa *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok yaitu

⁸ Port Authority of Tanjung Priok, *Master Plan Port of Tanjung Priok*, <http://porttanjungpriok.blogspot.co.id/> Diakses pada Tanggal 20 Desember 2015 Pukul 16.50 WIB.

6,7(enam koma tujuh) hari. Bulan Januari sampai dengan Agustus 2013 rata-rata *dwelling time* yaitu 7,7(tujuh koma tujuh) hari. Menko Perekonomian meminta agar *dwelling time* dapat ditekan mencapai 4(empat) hari atas kondisi tersebut.⁹

Lamanya *dwelling time* ini menimbulkan tanggung jawab dan pengaruh mengenai peralihan risiko yang menentukan pihak mana yang akan menanggung risiko terutama pada saat penyerahan barang yang terkadang mengakibatkan kerugian terhadap para eksportir maupun importir sebagai pengguna jasa pelabuhan. Risiko yang dimaksud meliputi biaya/ongkos bongkar barang dan bertambahnya biaya yang dikeluarkan pihak pengguna jasa pelabuhan (penjual atau pembeli dalam kegiatan perdagangan) akibat lamanya barang yang tertahan di pelabuhan. Selanjutnya, kerugian waktu dan keuntungan yang akan diperoleh pengguna jasa, seperti terlambatnya barang yang diimpor sampai ke gudang penerima barang dan karena keterlambatan tersebut mengakibatkan tidak lancarnya atau bahkan terhentinya kegiatan perdagangan pihak pengguna jasa pelabuhan.

Masalah *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok menimbulkan akibat yang sebagaimana muncul di media massa bahwa mengenai tingginya *dwelling time* ini memiliki akibat ke berbagai pihak tidak hanya masyarakat tetapi juga kepada pengusaha truk, pengusaha kapal, dan pemilik barang. Akibat padatnya pelabuhan maka truk-truk yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok akan tertahan selama 4(empat) sampai 8(delapan) jam. Hal ini mengakibatkan pengusaha pemilik barang menderita kerugian Rp 4,8(empat koma delapan) miliar per hari. Kerugian langsung yang dialami pemilik barang karena 2(dua) sebab yaitu, tarif *demorage*

⁹ Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, *Upaya Pemerintah Menciptakan Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan*, Seminar Kajian Kritis *Dwelling Time* (Membangun Kesepahaman Bersama Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan Tanjung Priok), Jakarta: 18 September 2013.

bersifat progresif; dan pihak pemilik barang kehilangan kesempatan mengolah barang-barang dan buruh-buruh banyak yang menganggur. Kondisi ini bermuara pada membengkaknya biaya transportasi dan logistik, baik laut maupun darat.¹⁰

Permasalahan yang terjadi saat *dwelling time* ini mengakibatkan para pihak pengguna jasa pelabuhan yang telah melengkapinya terutama dalam pengurusan formalitas impor terkadang dirugikan. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengirim dan penerima barang yang disyaratkan dalam *sales contract* menentukan siapa yang harus menanggung risiko dan bertanggung jawab pada saat penyerahan barang karena lamanya *dwelling time*. Pelabuhan sebagai penjamin kelancaran arus barang dan penunjang kegiatan perdagangan dalam pembangunan perekonomian nasional sepatutnya memperhatikan kepentingan para pengguna jasa yang disebabkan oleh kurang efisiennya pelayanan jasa di pelabuhan. Kecuali, apabila hal yang menimbulkan kerugian tersebut tidak dapat dicegah atau dihindari (*force majeure*).

Oleh karena itu, apabila terjadi masalah saat *dwelling time* yang merugikan penjual dan pembeli, dapat dikaji mengenai pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*, kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut, dan akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

¹⁰ Muhammad Iqbal dan Laeny Sulistiawati, *Masa Tunggu Bongkar Muat Kapal Bikin Rugi*, Republika Online, <http://www.republika.co.id/berita/koran/news-update/13/07/05/mpgpyd-masa-tunggu-bongkar-muat-kapal-bikin-rugi>, Diakses pada Tanggal 29 Agustus 2015 Pukul 20.22 WIB.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Akibat Lampau Waktu Pengeluaran Barang (*Dwelling Time*) dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Berdasarkan Kontrak Penjualan (*Sales Contract*)**”.

B. Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka ada beberapa masalah yang dirumuskan dalam penelitian ini. Beberapa masalah tersebut, yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimanakah perjanjian pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*?
2. Bagaimanakah kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut?
3. Bagaimanakah akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*?

C. Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah:

1. Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup objek kajian penelitian ini adalah mengenai pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*, kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut, dan akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

2. Ruang Lingkup Bidang Ilmu

Adapun lingkup bidang ilmu dalam penelitian ini adalah hukum keperdataan khususnya hukum ekonomi dan bisnis dan hukum pengangkutan.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Memperoleh gambaran secara lengkap, rinci, dan sistematis mengenai pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*;
2. Memperoleh gambaran secara lengkap, rinci, dan sistematis mengenai kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut;
3. Memperoleh gambaran secara lengkap, rinci, dan sistematis mengenai akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

E. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini mencakup kegunaan teoritis dan praktis, ialah:

1. Kegunaan Teoritis

Kegunaan penelitian ini ialah sebagai dasar pemikiran dalam mengembangkan ilmu hukum khususnya hukum ekonomi dan bisnis dan hukum pengangkutan yang berkenaan dengan jual beli perdagangan, juga untuk memperluas pengetahuan hukum bagi pihak-pihak yang terlibat.

2. Kegunaan Praktis

Kegunaan penelitian ini ialah:

- a. Sebagai upaya perluasan pengetahuan hukum peneliti khususnya mengenai kegiatan jual beli perdagangan dan pengangkutan barang melalui laut;
- b. Sebagai bahan tambahan informasi atau referensi bagi mahasiswa terutama mahasiswa Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung dan bagi masyarakat khususnya pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract* yang menimbulkan kedudukan hukum pelabuhan sebagai faktor penunjang pengangkutan, juga bagi pihak-pihak lain yang memerlukan;
- c. Sebagai salah satu syarat menempuh ujian sarjana Strata 1 (S1) di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Perusahaan

1. Pengertian dan Bentuk Hukum Perusahaan

Perusahaan menurut pembentuk Undang-Undang adalah perbuatan yang dilakukan secara tidak terputus-putus, terang-terangan, dalam kedudukan tertentu dan untuk mencari laba.¹¹ Menurut Molengraaff, perusahaan adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus-menerus, bertindak keluar, untuk memperoleh penghasilan, dengan cara memperdagangkan atau menyerahkan barang atau mengadakan perjanjian perdagangan.¹² Menurut Polak, baru ada perusahaan apabila diperlukan adanya perhitungan-perhitungan tentang laba rugi yang dapat diperkirakan, dan segala sesuatu itu dicatat dalam pembukuan.¹³

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan memberi definisi perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus dan yang didirikan, bekerja serta

¹¹HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 2: Bentuk-bentuk Perusahaan)*, Djambatan: Jakarta, 2007, Hlm. 2.

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia, Op. Cit.*, Hlm. 7.

¹³ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 2: Bentuk-bentuk Perusahaan)*, *Loc. Cit.*

berkedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia, untuk tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba. Berdasarkan ketentuan pasal tersebut maka dalam definisi perusahaan terdapat 2 (dua) unsur pokok, yaitu:

- a. Bentuk usaha yang berupa organisasi atau badan usaha, yang didirikan, bekerja, dan berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia;
- b. Jenis usaha yang berupa kegiatan dalam bidang perekonomian (perindustrian, perdagangan, perjasaaan, dan pembiayaan, dijalankan oleh badan usaha perdagangan, perjasaaan, pembiayaan) dijalankan oleh badan usaha secara terus-menerus.

Definisi menurut undang-undang ini lebih sempurna apabila dibandingkan dengan definisi menurut Molengraaff dan Polak karena dengan adanya bentuk usaha (badan usaha) yang menjalankan jenis usaha (kegiatan dalam bidang perekonomian), unsur-unsur lain juga terpenuhi. Berdasarkan undang-undang yang berlaku, walaupun kegiatan dalam bidang ekonomi dilakukan terus-menerus dan terang-terangan terhadap pihak ketiga dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba jika tidak mempunyai bentuk usaha (badan usaha) itu bukan perusahaan, melainkan hanya pekerjaan.¹⁴

Perusahaan merupakan bentuk usaha yang menjalankan usaha baik menghasilkan barang maupun jasa yang dapat digunakan masyarakat atau perusahaan lain dengan menyalurkannya melalui beberapa cara yang salah satunya melalui kegiatan jual beli. Istilah lain di samping istilah perusahaan yaitu pelaku usaha. Pelaku usaha adalah subjek yang melakukan kegiatan usaha atau melakukan

¹⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia, Op. Cit.*, Hlm. 9.

kegiatan ekonomi.¹⁵ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam Pasal 1 Angka 1 mendefinisikan pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Pelaku usaha dalam pengertiannya meliputi perusahaan, Badan Usaha Milik Negara, koperasi, importir, pedagang, distributor dan lain-lain. Dari pengertian di atas mengandung makna bahwa yang termasuk pelaku usaha tidak hanya produsen pabrikan yang menghasilkan barang dan/atau jasa, tetapi juga para rekanan, termasuk para agen, distributor, serta jaringan-jaringan yang melaksanakan fungsi pendistribusian dan pemasaran barang dan/atau jasa kepada masyarakat luas selaku pemakai dan/atau pengguna barang dan/atau jasa.¹⁶

Berdasarkan bentuknya, dapat ditentukan ada 3 (tiga) jenis bentuk perusahaan, yaitu perusahaan perseorangan, perusahaan bukan badan hukum, dan perusahaan badan hukum:

a. Perusahaan perseorangan

Perusahaan perseorangan adalah perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh pengusaha perseorangan. Perusahaan perseorangan dapat mempunyai bentuk

¹⁵ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Ekonomi Indonesia*, Bayumedia: Malang, 2007, Hlm. 97-98.

¹⁶ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Hukum tentang Perlindungan Konsumen*, Gramedia Pustaka Utama: Jakarta, 2003, Hlm. 5.

hukum menurut bidang usahanya, yaitu perusahaan perindustrian, perusahaan perdagangan, dan perusahaan perijasaan.

b. Perusahaan bukan badan hukum

Perusahaan bukan badan hukum adalah perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh beberapa orang pengusaha secara kerja sama. Bentuk perusahaan ini merupakan perusahaan persekutuan yang dapat menjalankan usaha dalam bidang perekonomian, yaitu bidang perindustrian, perdagangan, dan perijasaan. Bentuk hukumnya yaitu firma dan persekutuan komanditer (CV).

c. Perusahaan badan hukum

Perusahaan badan hukum terdiri atas perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh beberapa orang pengusaha secara kerja sama dan perusahaan negara yang didirikan dan dimiliki oleh negara. Perusahaan badan hukum dapat menjalankan usaha dalam semua bidang perekonomian, yaitu perindustrian, perdagangan, perijasaan, dan pembiayaan. Bentuk hukumnya yaitu perseroan terbatas (PT) dan koperasi yang dimiliki oleh pengusaha swasta, sedangkan perusahaan umum (perum) dan perusahaan perseroan (persero) yang dimiliki oleh negara.¹⁷

2. Perseroan Terbatas

Perseroan terbatas adalah persekutuan yang berbentuk badan hukum. Badan hukum itu tidak disebut “persekutuan”, tetapi “perseroan”, sebab modal badan hukum terdiri dari sero-sero atau saham-saham. Istilah “terbatas” tertuju pada tanggung jawab persero atau pemegang saham, yang luasnya terbatas pada nilai

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia, Op. Cit.*, Hlm. 83-84.

nominal semua saham yang dimilikinya.¹⁸ Menurut Soedjono Dirjosisworo, bahwa Perseroan Terbatas atau PT adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT) sebagaimana telah diubah dengan serta peraturan pelaksanaannya.

Menurut Abdulkadir Muhammad, istilah “perseroan” menunjuk kepada cara menentukan modal, yaitu bagi dalam saham, dan istilah “terbatas” menunjuk kepada batas tanggung jawab pemegang saham, yaitu sebatas jumlah nominal saham yang dimiliki. Perseroan Terbatas adalah perusahaan persekutuan badan hukum. UUPT menjelaskan bahwa Perseroan Terbatas, yang selanjutnya disebut Perseroan, adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang ini serta peraturan pelaksanaannya.

Perseroan terbatas itu dikehendaki oleh pembentuk undang-undang untuk bertindak sebagai subjek hukum, dan karena itu perseroan terbatas itu adalah badan hukum, sebab yang dapat bertindak sebagai subjek hukum yaitu manusia dan badan hukum.¹⁹ Perseroan terbatas adalah badan hukum, yaitu badan yang memenuhi syarat undang-undang sebagai subjek hukum, pendukung hak dan kewajiban, mampu melakukan perbuatan hukum, dan memiliki tujuan tertentu. Sejak perseroan terbatas berstatus sebagai badan hukum maka hukum

¹⁸ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 2: Bentuk-bentuk Perusahaan)*, *Op. Cit.*, Hlm. 88.

¹⁹ *Ibid.*, Hlm. 90.

memperlakukan perseroan terbatas sebagai pribadi mandiri yang dapat bertanggung jawab sendiri atas perbuatan perseroan terbatas.

Unsur-unsur yang terkait mengenai badan hukum maka unsur-unsur yang menandai perseroan terbatas sebagai badan hukum adalah bahwa perseroan terbatas mempunyai kekayaan yang terpisah (Pasal 24 Ayat (1) UUPA), mempunyai kepentingan sendiri (Pasal 82 UUPA), mempunyai tujuan tertentu (Pasal 12 Huruf (b) UUPA), dan mempunyai organisasi teratur (Pasal 1 Butir (2) UUPA). Perseroan terbatas adalah persekutuan modal yang bertujuan melakukan kegiatan perusahaan. Sebagai badan hukum, perseroan dibebani kewajiban untuk:

- a. Pengesahan akta pendirian kepada Pemerintah;
- b. Mendaftarkan naskah akta pendirian tersebut beserta pengesahannya kepada Kepaniteraan Pengadilan Negeri, yang daerah hukumnya meliputi tempat perseroan yang bersangkutan;
- c. Mengumumkan naskah akta pendirian pengesahan serta pendaftarannya di dalam Berita Negara RI. Pengumuman ini untuk kepentingan pihak ketiga dan tanggal Berita Negara RI yang mengumumkan akta pendirian perseroan itu merupakan tanggal berlakunya perseroan terbatas tersebut sebagai badan hukum.²⁰

²⁰ *Ibid.*

B. Jual Beli Perdagangan

1. Pengertian Jual Beli Perdagangan

Jual beli perdagangan adalah terjemahan dari istilah asli dalam bahasa Belanda *handelskoop*. Istilah yang digunakan oleh Prof. Soekardono adalah jual beli perniagaan. Sedangkan Purwosutjipto menerjemahkannya dengan jual beli perusahaan. Menurut Zeylemaker, jual beli perusahaan adalah suatu perjanjian jual beli sebagai perbuatan perusahaan, yakni perbuatan pedagang atau pengusaha lainnya, yang berdasarkan perusahaannya atau jabatannya melakukan perjanjian jual beli. Dengan begitu, maka jual beli perusahaan adalah perjanjian jual beli yang bersifat khusus. Kekhususannya terletak dalam beberapa hal, yaitu:

- a. Jual beli perusahaan merupakan suatu perbuatan perusahaan. Menurut Polak, perbuatan semacam ini adalah perbuatan yang direncanakan lebih dulu tentang untung ruginya dan segala sesuatunya dicatat dalam pembukuan. Jadi, perbuatan ini bukan perbuatan jual beli untuk keperluan sendiri sebagai konsumen, tetapi untuk kepentingan perusahaan atau jabatannya dalam perusahaan;
- b. Para pihak dalam perjanjian, salah satu atau kedua-duanya pengusaha, yaitu orang atau badan hukum yang menjalankan perusahaan. Para pihak tersebut belum tentu bertempat tinggal di kota yang sama;
- c. Barang-barang yang diperjualbelikan, biasanya adalah barang-barang dagangan atau barang-barang yang tidak untuk dipakai sendiri atau untuk kepentingan konsumsi pribadi, tetapi untuk dijual lagi kepada orang lain atau untuk dipergunakan bagi kepentingan perusahaan atau jabatannya. Dengan

begitu, barang-barang yang diperjualbelikan tersebut tidak sedikit, yang membutuhkan pengangkutan khusus pada waktu penyerahan;

- d. Pengangkutan merupakan sarana yang biasa dilakukan pada waktu penjual menyerahkan barang-barang jualan itu kepada pembeli. Pengangkutan ini dapat melalui darat, perairan darat, udara, dan laut. Karena barang-barang yang diangkut ini berjumlah banyak dan berat maka pengangkutan yang sering dipergunakan adalah pengangkutan laut. Dengan ini, dapat disimpulkan bahwa jual beli perusahaan itu erat hubungannya dengan pengangkutan laut. Ini tidak berarti bahwa penyerahan barang dengan menggunakan pengangkutan udara, darat dan perairan darat tidak ada, tetapi tidak sebanyak pengangkutan laut, sebab jarak tempat tinggal penjual dengan pembeli biasanya dipisahkan dengan laut dan barang-barang yang diangkut berjumlah banyak dan berat;
- e. Syarat-syarat dalam perjanjian jual beli perusahaan (*bedingen*) berbeda dengan jual beli perdata. Perjanjian jual beli perusahaan disertai syarat-syarat, misalnya syarat FAS (*Free Alongside Ship*), syarat FOB (*Free on Board*), syarat CIF (*Cost, Insurance, and Freight*), syarat franco, dan lain-lain.²¹

Purwosutjipto menerjemahkan jual beli perusahaan kurang sesuai dengan arti perbuatan jual beli sebagai inti konsep perdagangan dan juga terjemahan tersebut memberi kesan bahwa yang diperjualbelikan itu adalah perusahaan. Jual beli perniagaan adalah sinonim dari jual beli perdagangan dan istilah perdagangan lebih umum dikenal dalam masyarakat sekarang. Jual beli perdagangan ada yang bersifat nasional apabila terjadi antara penjual dan pembeli dalam wilayah negara

²¹ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 4: Hukum Jual Beli Perusahaan)*, Djambatan: Jakarta, 1992, Hlm. 1-2.

yang sama dan selanjutnya ada yang bersifat internasional, yaitu jika terjadi antara penjual dan pembeli yang bertempat tinggal dalam wilayah negara yang berlainan (antarnegara).

2. Perjanjian Jual Beli Perdagangan

Kontrak jual beli (*sales contract*) adalah bukti kesepakatan eksportir dan importir yang mengikat untuk melakukan perjanjian jual beli dengan syarat yang telah disepakati.²² *Contract of sale* atau kontrak penjualan biasanya memuat ketentuan-ketentuan mengenai hal-hal yang dilakukan dalam melaksanakan transaksi (proses atau tahap-tahapnya) dan memenuhi syarat-syarat yang diatur di dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Form yang diisi, yang lazim dipergunakan di suatu negara tertentu, misalnya di Amerika Serikat dijamin dengan formulir yang berisi hal-hal sebagai berikut:

- a. Kuantitas barang;
- b. Marka, pemberian tanda barang;
- c. Destinasi dan *freight* (hanya untuk pengapalan, FOB);
- d. *Freight* (untuk CIF dan C&F);
- e. Pengapalan;
- f. Deklarasi pengapalan;
- g. Risiko dan title;
- h. Asuransi (untuk CIF);
- i. Dokumen;
- j. *Invoice*;

²² Ratni Heliati dan Kosasih A. Darsono, *Sekilas Mengenal Ekspor dan Impor*, Thursina: Bandung, 2013, Hlm. 11.

- k. Pembayaran;
- l. *Wlighing and Taking*;
- m. *Examination* (untuk FOB);
- n. *Claims*;
- o. Penolakan;
- p. *Default*;
- q. *Force majeure*;
- r. *Bank rupcy*;
- s. Arbitrase;
- t. Ketentuan hukum dalam kontrak penjualan.²³

3. Syarat Penyerahan Barang

Penyerahan barang merupakan kewajiban utama penjual sebagai pelaksanaan isi perjanjian atau kontrak jual beli perdagangan. Perbuatan hukum pada jual beli tidak selalu terjadi pada saat dan tempat yang sama, tetapi ada beberapa jenis jual beli yang pelaksanaan perbuatan-perbuatan hukumnya terpisah satu sama lain dalam waktu dan tempat. Keadaan inilah yang menimbulkan syarat-syarat (*beding-beding*).²⁴ Syarat-syarat penyerahan dimuat dalam kontrak jual beli perdagangan yang sudah dibakukan. Penyerahan barang muatan meliputi 2 (dua) jenis penyerahan sebagai pelaksanaan perjanjian, yaitu:

- a. Penyerahan barang muatan dari penjual kepada pengangkut untuk diangkut ke tempat tujuan yang ditentukan dalam dokumen pengangkutan barang;

²³ Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Hukum Dagang Internasional*, Refika Aditama: Bandung, 2006, Hlm. 41-42.

²⁴ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 4: Hukum Jual Beli Perusahaan)*, *Op. Cit.*, Hlm. 6.

- b. Penyerahan barang muatan dari pengangkut kepada pembeli untuk mengakhiri proses pengangkutan di tempat tujuan yang ditentukan dalam dokumen pengangkutan.²⁵

Kontrak perdagangan merupakan dasar hukum utama yang menimbulkan kewajiban penyerahan barang. Pengirim dapat berstatus sebagai penjual atau eksportir dalam kontrak perdagangan, sedangkan penerima dapat berstatus sebagai pembeli atau importir. Syarat-syarat yang dimuat berkenaan dengan cara penyerahan barang muatan dan cara pembayaran harga barang. Syarat-syarat penyerahan barang sudah dibakukan dan dirumuskan dengan kata-kata yang disingkat dengan huruf awalnya saja atau dirumuskan dengan satu kata. Syarat-syarat penyerahan barang muatan ditetapkan dalam *International Commercial Terms (Incoterms)* 1990.

Incoterms merupakan seperangkat peraturan internasional tentang pengertian syarat perdagangan sebagai acuan yang dapat dipakai pelaku perdagangan luar negeri agar mereka memperoleh kepastian tentang rumusan tanggung jawab masing-masing pihak secara sederhana dan aman.²⁶ Untuk memudahkan pemahaman, istilah-istilah dalam Incoterms dikelompokkan dalam 4 (empat) kategori dasar yang berbeda, yaitu:

- a. Kelompok E (EXW, *Ex Works*), yaitu penjual (eksportir) menyediakan barang untuk pembeli (importir) di tempat kediaman penjual sendiri. Di Indonesia biasa disebut Loco Gudang Penjual;

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 2013, Hlm. 199.

²⁶ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Op. Cit.*, Hlm. 140.

- b. Kelompok F (*Free*), terdiri atas *free carrier* (FCA), *free alongside ship* (FAS), *free on board* (FOB). Penjual (eksportir) dituntut untuk menyerahkan barang kepada pengangkut yang ditunjuk oleh pembeli. Jadi, pembeli yang menyediakan alat pengangkut;
- c. Kelompok C (*Cost*), terdiri dari *cost and freight* (C&F), *cost insurance and freight* (CIF), *carriage paid to* (CPT), dan *carriage and insurance paid to* (CIP). Penjual (eksportir) diwajibkan untuk melakukan kontrak pengangkutan, tetapi tanpa risiko atas kehilangan dan kerusakan barang serta biaya tambahan akibat peristiwa yang mungkin terjadi setelah pengapalan dan selama dalam perjalanan;
- d. Kelompok D (*Delivered*), meliputi *delivered at frontier* (DAF), *delivered ex ship* (DES), *delivered ex quay* (DEQ), *delivered duty unpaid* (DDU), dan *delivered duty paid* (DDP). Penjual (eksportir) memikul semua risiko dan biaya yang dibutuhkan untuk membawa barang ke negara/tempat tujuan.²⁷

Pada umumnya, dalam praktik perdagangan, yang sering digunakan adalah syarat FOB, C&F, dan CIF, yaitu sebagai berikut:

- a. *Free on board* (FOB)

FOB merupakan syarat penyerahan barang dalam praktik perdagangan yang berarti bebas di atas kapal yaitu eksportir (penjual) wajib mengantarkan barang melewati pagar kapal sampai di kapal di pelabuhan embarkasi yang ditentukan. Importir (pembeli) menerima penyerahan barang di kapal yang disediakan oleh importir (pembeli) di pelabuhan embarkasi. Jadi, tempat penyerahan barang

²⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit.*, Hlm. 203.

adalah di kapal, hak milik dan risiko kerugian atas barang beralih kepada importir (pembeli) sejak barang berada di kapal. Implikasinya, semua biaya dan risiko kerugian atas barang dari gudang eksportir (penjual) sampai di kapal menjadi tanggung jawab eksportir (penjual), sedangkan semua biaya dan risiko kerugian atas barang dari kapal sampai ke gudang importir (pembeli) menjadi tanggung jawab importir (pembeli). Syarat FOB menuntut penjual untuk mengurus formalitas ekspor dan hanya dapat dipakai untuk pengangkutan laut dan sungai.

b. *Cost and Freight (C&F)*

C&F merupakan ongkos dan biaya pengangkutan yang berarti eksportir (penjual) wajib mengantarkan barang sampai di pelabuhan tujuan (debarkasi). Penjual melakukan penyerahan barang-barang bila barang-barang melewati pagar di pelabuhan pengapalan. Ongkos dan biaya pengangkutan sampai ke pelabuhan tujuan yang ditentukan (debarkasi) dibayar oleh eksportir (penjual) walaupun importir (pembeli) menerima penyerahan barang di kapal di pelabuhan embarkasi. Jadi, tempat penyerahan barang adalah di kapal di pelabuhan embarkasi, hak milik dan risiko atas barang beralih kepada importir (pembeli) sejak barang berada di kapal. Implikasinya, semua ongkos dan biaya pengangkutan tambahan serta risiko kerugian atas barang menjadi tanggung jawab importir (pembeli) sejak barang dimuat melewati pagar kapal. Syarat C&F menuntut eksportir (penjual) untuk mengurus formalitas ekspor.

c. *Cost, Insurance, and Freight (CIF)*

CIF merupakan syarat penyerahan barang yang artinya ongkos, premi asuransi, dan biaya pengangkutan. Eksportir (penjual) wajib mengantarkan barang sampai di pelabuhan tujuan (debarkasi) yang dituju. Ongkos, premi asuransi dengan

syarat minimum, dan biaya pengangkutan dibayar oleh eksportir (penjual) walaupun penyerahan barang terjadi melewati pagar kapal di pelabuhan embarkasi. Jadi, tempat penyerahan barang adalah di kapal di pelabuhan embarkasi, hak milik dan risiko kerugian atas barang beralih kepada importir (pembeli) sejak barang berada di kapal di pelabuhan embarkasi. Implikasinya, ongkos, premi asuransi, dan biaya pengangkutan tambahan serta risiko kerugian atas barang setelah penyerahan menjadi tanggung jawab importir (pembeli). Syarat CIF menuntut eksportir (penjual) untuk mengurus formalitas ekspor dan hanya dapat dipakai untuk pengangkutan laut dan sungai.²⁸

C. Hukum Pengangkutan

1. Pengertian dan Dasar Hukum Pengangkutan

Pengertian “angkutan” berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkut atau membawa, memuat dan membawa, atau mengirim. Mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat, membawa atau mengirim. Pengangkutan berarti pengangkatan atau pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Pengangkutan diartikan sebagai suatu kegiatan memuat barang atau mengangkut orang yang biasa disebut penumpang, membawa barang atau penumpang ke tempat yang lain. Apabila dirumuskan dalam satu kalimat, yang dimaksud angkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat tempat pemuatan ke

²⁸ *Ibid.*, Hlm. 217-219.

tempat tujuan dan menurunkan penumpang dan/atau barang dari alat angkut ke tempat yang telah ditetapkan.²⁹

KUHD tidak memberikan pengertian mengenai pengangkutan, tetapi menurut KUHD dalam Buku II Bab VA Pasal 466 tentang pengangkut adalah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut. Sedangkan pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³⁰ Adapun arti hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat dikatakan sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (KUHD dan KUH Perdata) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu tempat ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga

²⁹ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2011, Hlm. 5-6.

³⁰ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 3: Hukum Pengangkutan)*, Djambatan: Jakarta, 1987, Hlm. 2.

perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara-an mendapatkan pengangkutan/ekspedisi.³¹

Pengangkutan sangat dibutuhkan baik dalam kegiatan sehari-hari maupun kegiatan bisnis maka perlu ada hukum yang mengatur. Hukum pengangkutan di Indonesia mengatur tentang jenis-jenis pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

- a. Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- b. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Buku II KUHD Indonesia;
- d. Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

2. Perjanjian Pengangkutan

Pasal 1313 KUH Perdata menjelaskan definisi perjanjian yang berbunyi: “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana 1 (satu) orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap 1 (satu) orang lain atau lebih.”

Prof. Subekti mengartikan perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.³² Suatu perjanjian diperlukan suatu perbuatan hukum yang timbal balik sebab dalam mengadakan perjanjian diperlukan 2 (dua) atau

³¹ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta: Jakarta, 1991, Hlm. 5.

³² R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa: Jakarta, 2002, Hlm. 1.

lebih pernyataan kehendak yang sama, yaitu kehendak yang satu sama lainnya cocok.³³ Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang bersifat timbal balik. Pengertian perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.³⁴

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat. Perjanjian pengangkutan biasanya meliputi kegiatan pengangkutan dalam arti luas, yaitu kegiatan memuat, membawa, dan menurunkan/membongkar, kecuali jika dalam perjanjian ditentukan lain. Pengangkutan dalam arti luas erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian.³⁵

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak pengangkut dan penumpang atau pengirim. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak di

³³ Moch. Chidir Ali, Achmad Samsudin, dan Mashudi, *Pengertian-pengertian Elementer Hukum Perjanjian Perdata*, Mandar Maju: Bandung, 1993, Hlm. 13.

³⁴ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 1995, Hlm. 69.

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit.*, Hlm. 41.

tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau uang sewa yang disebut biaya pengangkutan. Sedangkan kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.³⁶

Perjanjian pengangkutan, seperti halnya pada perjanjian pada umumnya untuk sahnya suatu perjanjian harus memenuhi syarat-syarat, seperti yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:

- a. Kesepakatan antara para pihak yang mengadakan perjanjian;
- b. Cakap untuk membuat perjanjian;
- c. Suatu hal tertentu;
- d. Adanya sebab yang halal.

Perjanjian pengangkutan mempunyai tujuan untuk melindungi hak dari penumpang atau pemilik barang yang kurang terpenuhi oleh pengangkut karena dengan adanya perjanjian pengangkutan maka memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

3. Dokumen Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan pada dasarnya tidak tertulis, tetapi harus dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan diatur dalam undang-undang pengangkutan. Ada 2 (dua) jenis dokumen pengangkutan, yaitu:

- a. Dokumen pengangkutan penumpang;

³⁶ *Ibid.*, Hlm. 2.

b. Dokumen pengangkutan barang.³⁷

Jenis-jenis dokumen perjanjian pengangkutan tersebut diatur lebih lanjut dalam undang-undang, yaitu sebagai berikut:

a. Dokumen Pengangkutan Kereta Api

Dokumen pengangkutan kereta api terdiri atas karcis penumpang untuk pengangkutan penumpang dan surat pengangkutan barang untuk pengangkutan barang. Karcis penumpang kereta api diterbitkan atas tunjuk artinya setiap pemegang karcis berhak atas pelayanan pengangkutan kereta api. Selanjutnya, surat pengangkutan barang memuat keterangan yang biasanya sudah dibakukan dan dicetak dalam bentuk formulir dan pengirim hanya mengisi keterangan yang diperlukan dan menandatangani.

b. Dokumen Pengangkutan Jalan

Dokumen pengangkutan orang meliputi tiket penumpang umum untuk pengangkutan dalam trayek; tanda pengenalan bagasi; dan manifes. Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor umum wajib dilengkapi dengan dokumen yang meliputi surat perjanjian pengangkutan dan surat muatan barang. Perusahaan pengangkutan umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan barang sebagai dokumen perjalanan dan perjanjian pengangkutan barang.

c. Dokumen Pengangkutan Perairan

Dokumen pengangkutan perairan dengan kapal terdiri dari karcis penumpang dan dokumen muatan. Dokumen muatan disebut konosemen. Karcis penumpang

³⁷ *Ibid.*, Hlm. 132.

selalu diterbitkan atas nama artinya tertera nama pemegangnya, dengan kata lain karcis penumpang tidak dapat digunakan oleh orang lain.

d. Dokumen Pengangkutan Udara

Dokumen pengangkutan udara dengan pesawat udara terdiri atas tiket penumpang, tiket bagasi, dan surat muatan udara. Tiket penumpang harus diterbitkan “atas nama” karena penumpang tersebut adalah pihak dalam perjanjian dan untuk kepastian dalam pengangkutan udara. Selanjutnya, mengenai surat muatan udara, perusahaan pengangkutan udara telah menyiapkan formulir surat muatan udara yang dibakukan dan dicetak dengan memenuhi ketentuan undang-undang.³⁸

4. Tanggung Jawab Pengangkutan

Menurut ajaran hukum yang berlaku di *Common Law System* maupun *Continental Law System*, perusahaan transportasi sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Di samping itu, perusahaan transportasi umum tidak hanya bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri, melainkan juga bertanggung jawab atas perbuatan, karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya atau orang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan. Berdasarkan ajaran hukum tersebut, perusahaan transportasi juga harus bertanggung jawab, walaupun yang melakukan adalah karyawan atau pegawai atau agen atau perwakilannya. Pada dasarnya, konsep tanggung jawab hukum terdiri dari 3 (tiga) macam, masing-masing sebagai berikut:

³⁸ *Ibid.*, Hlm. 132-136.

a. Tanggung Jawab Hukum atas Dasar Kesalahan (*Based On Fault Liability*)

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Menurut pasal tersebut, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain diwajibkan mengganti kerugian. Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang³⁹ harus bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain maka orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian yang diderita.⁴⁰ Pada prinsipnya, tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) berlaku terhadap semua perusahaan transportasi. Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur adanya kesalahan, kerugian, dan kerugian tersebut harus ada hubungannya dengan kesalahan.

b. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption Of Liability*)

Konsep tanggung jawab ini mulai diterapkan dalam Konvensi Warsawa 1929. Menurut konsep ini, perusahaan transportasi dianggap (*presumed*) bersalah sehingga perusahaan transportasi demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan transportasi membuktikan tidak bersalah. Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan transportasi, cukup memberi tahu adanya kerugian yang

³⁹ Yang dimaksud dengan orang adalah orang dalam arti orang secara alamiah (*natural person*) maupun badan hukum (*legal person*).

⁴⁰ H. K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Op. Cit.*, Hlm. 168.

terjadi pada saat kecelakaan sehingga penumpang dan/atau pengirim barang tidak harus membuktikan kesalahan perusahaan transportasi.⁴¹

c. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*Legal Liability Without Fault*)

Konsep ini digunakan dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Konvensi Roma 1952, Protokol Guatemala City 1971, *The Liability Convention Of 1972*, dan *Aircraft Product Liability*. Menurut konsep ini, perusahaan transportasi bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang timbul akibat kecelakaan atau jatuhnya barang dan/atau orang dari pesawat udara, tanpa memerlukan adanya pembuktian terlebih dahulu.⁴²

D. Hukum Pengangkutan Laut

1. Perjanjian Pengangkutan Laut

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan.⁴³ The Hague Rules 1924 menentukan mengenai pengangkutan laut bahwa perjanjian pengangkutan (*contract of carriage*) berlaku untuk perjanjian pengangkutan yang dimuat dalam *bill of lading* atau di dalam bentuk dokumen yang lain sepanjang dokumen itu ada sangkut pautnya dengan pengangkutan barang di laut.

Pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengirim (pemilik

⁴¹ *Ibid.*, Hlm. 171.

⁴² *Ibid.*, Hlm. 174-175.

⁴³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit.*, Hlm. 42.

barang), di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut atau dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh), sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.⁴⁴

Pihak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyanggupi untuk membawanya ke tempat yang telah ditunjuk dan menyerahkannya kepada orang yang dialamatkan.⁴⁵ Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakikatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum hukum perjanjian KUH Perdata, akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu dengan meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.⁴⁶ Hal-hal yang berkaitan mengenai perjanjian pengangkutan laut, yaitu:

a. Pengangkut

Pasal 466 KUHD mendefinisikan pengangkut laut yang dalam hal ini pengangkut adalah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut. Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang. Pengangkutan di perairan

⁴⁴ Ika Muryaningsih, *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang oleh PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tinjauan Aspek Yuridis*, Universitas Negeri Semarang: Semarang, 2006, Hlm. 21.

⁴⁵ Subekti, *Op. Cit.*, Hlm. 70.

⁴⁶ *Ibid.*, Hlm. 71.

diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran (Pasal 1 Angka 3 dan 60 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

b. Pengirim

Apabila dilihat dari Pasal 90 KUHD maka pengirim adalah salah satu pihak di dalam perjanjian. Mengenai rumusan siapa yang dimaksudkan dengan pengirim barang dapat dijumpai ketentuannya di dalam The Hamburg Rules 1978 Pasal 1 Ayat (3) bahwa ekspediter (pengirim barang) ialah setiap orang yang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu telah diadakan dengan pihak pengangkut, atau setiap orang untuk atas nama siapa barang muatan itu benar-benar telah diserahkan kepada pengangkut sehubungan dengan terjadinya perjanjian pengangkutan di laut itu.⁴⁷

c. Penerima

Pihak penerima barang di dalam perjanjian pengangkutan adalah pihak yang namanya tertulis di dalam konosemen kepada siapa barang-barang yang diangkut itu harus diserahkan oleh pengangkut. The Hamburg Rules 1978 menentukan bahwa yang dimaksud dengan penerima barang ialah mereka yang diberi atau memperoleh hak untuk diserahkannya barang.⁴⁸ Penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan dalam Undang-Undang Pengangkutan di Indonesia. Kenyataannya, penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu, dari dokumen pengangkutan

⁴⁷ Wiwoho Soedjono, *Hukum Laut (Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia)*, Liberty: Yogyakarta, 1986, Hlm. 50-52.

⁴⁸ *Ibid.*, Hlm. 52.

juga dapat diketahui bahwa penerima adalah pembeli atau importir, jadi sebagai pihak ketiga yang berkepentingan.

d. Barang

KUHD tidak memberikan rumusan tentang apa yang diartikan dengan barang, namun hanya disebutkan dengan “barang” saja. The Hague Rules 1924 di dalam Pasal 1 Huruf (c) memberikan pengertian barang yaitu barang-barang yang dibuat dari tanah atau besi (schotel), terbuat dari kayu atau tembaga, barang-barang dagangan dan macam-macam hal apa saja kecuali hewan-hewan yang hidup dan muatan yang telah ditetapkan dalam suatu perjanjian pengangkutan untuk diangkut di dalam deck (palka).⁴⁹

Menurut The Hamburg Rules 1978, bahwa pengertian barang lebih luas yaitu meliputi juga binatang-binatang yang hidup dan barang-barang yang dimaksudkan dalam *container* (tempat barang) atau *pallet* (pembungkus). The Hamburg Rules 1978 memberi rumusan tentang pengertian barang di dalam Pasal 1 Ayat (5) yaitu: *“Goods includes live animals, where the goods are consolidated in a container, pallet or similar articles of transport or where they are packed, goods includes such articles of transport or packaging if supplied by the shipper.”*

Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang, dimuat dalam alat pengangkut yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan. Dilindungi undang-undang artinya tidak boleh dirusakkan, dihilangkan, dimusnahkan, atau dicuri oleh siapa pun, yang berakibat merugikan pemiliknya. Barang tersebut

⁴⁹ *Ibid.*, Hlm. 53.

harus sudah dimuat dalam alat pengangkut agar dapat dilindungi untuk diangkut ke tempat tujuan. Pengertian barang yang sah dan dilindungi undang-undang termasuk juga hewan perdagangan. Barang muatan ada hubungannya dengan kewajiban dan tanggung jawab pengangkut.⁵⁰

Barang sebagai objek pengangkutan barang melalui laut ialah segala sesuatu benda yang akan diangkut oleh kapal dari tempat pemuatan oleh penjual sampai ke tempat tujuan penyerahan kepada pembeli sesuai dengan *sales contract* yang diperbolehkan dimasukkan atau dikeluarkan dari pelabuhan secara legal.

2. Dokumen Perjanjian Pengangkutan Laut

Dokumen-dokumen dalam jual beli perdagangan mempunyai peranan sangat penting, terutama dalam hubungannya dengan penerimaan barang-barang oleh pembeli dan penarikan uang pembayaran atas barang oleh penjual, yaitu:

a. Konosemen (*cognossement*)

KUHD Indonesia menyebut dokumen muatan yaitu konosemen, sedangkan dalam bahasa Inggris disebut *bill of lading* (B/L). Mengingat pentingnya konosemen tersebut di dalam KUHD, tentang konosemen itu diatur dalam Pasal 504 sampai Pasal 517c. Pasal 506 Ayat (1) KUHD menyatakan: “Konosemen adalah surat bertanggal di mana pengangkut menerangkan bahwa dia telah menerima barang tertentu untuk diangkut ke suatu tempat tujuan tertentu yang ditunjuk dan menyerahkannya di situ kepada orang yang ditunjuk (penerima) disertai dengan ketentuan mengenai penyerahan yang akan terjadi.”

⁵⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit.*, Hlm. 115-116.

b. Faktur (*invoice*)

Dokumen dari penjual sebagai lampiran B/L, yang berisi catatan barang-barang yang dikirim beserta harganya di tempat penjual. Ada 2 (dua) macam *invoice*, yaitu:

- (1) *Commercial invoice*, yaitu *invoice* yang dibuat oleh penjual, berisi perincian barang-barang yang dikirim beserta harganya;
- (2) *Consular invoice*, yaitu *invoice* yang dibuat dan ditandatangani oleh Konsul Dagang dari negara pembeli yang berdomisili di negara penjual.

c. Polis asuransi

Tanda bukti bahwa barang-barang yang dikirimkan sudah diasuransikan. Kalau jual beli perdagangan itu bersyarat CIF atau *franco* maka polis diusahakan oleh penjual. Polis sangat penting karena pengangkut tidak mau menerima barang muatan, kalau belum diasuransikan. Hal ini terutama akan memudahkan dan meringankan pembeli, sebab ganti kerugian sudah terjamin.

d. *Certificate of Origin*

Surat keterangan asal barang, yang dibuat oleh Kamar Dagang di negara penjual dengan tujuan untuk menjamin keaslian barang-barang yang bersangkutan. Di dalam sertifikat dijelaskan bahwa barang tersebut benar-benar hasil produksi dari negara penanda tangan sertifikat itu sehingga secara tidak langsung sertifikat itu merupakan suatu jaminan atas kualitas barang tersebut.

e. *Packing List*

Suatu daftar tentang koli-koli beserta isinya, dibuat oleh perusahaan yang mengepak barang-barang tersebut.

f. *Weight List*

Daftar timbangan (beratnya) barang-barang di pelabuhan muatan.

E. Tinjauan Umum Pelabuhan

1. Pengertian dan Dasar Hukum Pelabuhan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa: “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan kemanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”

Pada beberapa literatur, pelabuhan diartikan sebagai tempat di mana tersedia fasilitas untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang, dan kegiatan bongkar muat barang dari kendaraan air ke kendaraan darat dan sebaliknya. Terdapat 2 (dua) moda angkutan dalam pengertian di atas, yakni angkutan di perairan (*water carriers*) dan angkutan di darat (*non water carriers*) saling memindahkan muatan satu terhadap yang lain baik penumpang maupun barang.⁵¹ Pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran kargo, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi di mana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah beraktivitas.

⁵¹ D.A. Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 2014, Hlm. 4.

Pengertian Hopkins tentang pelabuhan mencakup lokasi perairan tempat menunggu atau yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar (*anchorage area*). Hal ini dapat diartikan bahwa lokasi perairan labuh jangkar adalah bagian dari lingkungan kerja pelabuhan.⁵² Pelabuhan dapat pula diartikan sebagai terminal dan area di mana kapal-kapal memuat atau membongkar muatan di dermaga dan mencakup perairan tempat menunggu giliran mendapatkan pelayanan. Berlandaskan pada pengertian-pengertian yang telah dikemukakan di atas maka pelabuhan dapat diartikan sebagai tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*maneuver*), dan bertambat (*berthing*) untuk melakukan kegiatan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (*securely*) dan selamat (*safe*).⁵³

Pada tanggal 19 Oktober 1991 adanya pengalihan organisasi pembinaan pelabuhan dari bentuk Perum menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) Pelabuhan.

Perubahan bentuk badan hukum diatur dengan Peraturan Pemerintah:

- a. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan I menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);
- b. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);
- c. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

- d. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan IV menjadi Perusahaan Perseroan (Persero).

Pembinaan perusahaan pelabuhan pada masa persero berpedoman pada Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhanan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.

2. Peran dan Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha, seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat.⁵⁴ Selanjutnya, beberapa fungsi pelabuhan di antaranya ialah:

a. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau *port* yang berasal dari kata Latin *porta* telah bermakna sebagai pintu gerbang atau *gateway*. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Pintu yang dimaksud karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

⁵⁴ *Ibid.*, Hlm. 5.

b. *Link*

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Pelabuhan berfungsi sebagai mata rantai (*link*) yang setidaknya terdapat 3 (tiga) unsur penting, yakni menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk, operasi pemindahan berlangsung cepat artinya *minimum delay*, dan efisien dalam arti biaya.

c. *Interface*

Barang muatan yang diangkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan 2 (dua) kali, yakni 1 (satu) kali di pelabuhan muat dan 1 (satu) kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal.

d. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan tumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan.⁵⁵

Pelabuhan Tanjung Priok berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang untuk mempercepat bongkar muat barang ekspor-impor maupun barang antar pulau melalui penyediaan dan kelengkapan fasilitas pelayanan spesialisasi.

⁵⁵ *Ibid.*, Hlm. 5-7.

F. Tinjauan Umum *Dwelling Time*

1. *Dwelling Time*

Dwelling time adalah ukuran waktu yang dibutuhkan kontainer impor, sejak kontainer dibongkar dari kapal (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*).⁵⁶ *Dwelling time* adalah waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan sejak kapal sandar dan barang di bongkar sampai dengan barang impor keluar dari pelabuhan. *Dwelling time* dipengaruhi oleh 3 (tiga) tahapan kegiatan:

- a. *Pre clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak kapal sandar, bongkar muatan sampai dengan importir men-*submit* pemberitahuan impor barang (PIB) secara elektronik ke Kantor Bea dan Cukai. Di mana kendali ada pada Terminal Operator dan Importir;
- b. *Customs clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Di mana kendali ada pada Bea dan Cukai karena harus dilakukan pemeriksaan fisik barang impor;
- c. *Post clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS). Di mana kendali ada pada importir untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.⁵⁷

⁵⁶ Bisnis Indonesia, *Waktu Tunggu Dipercepat*, Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, <http://www.kemenperin.go.id/artikel/5494/Waktu-Tunggu-Dipercepat>, Diakses pada Tanggal 20 Agustus 2015 Pukul 21.10 WIB.

⁵⁷ Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, *Op. Cit.*

2. Bongkar Muat Peti Kemas dan Formalitas Kepabeanaan

a. Peti Kemas

Dewasa ini kita kenal istilah peti kemas yang berasal dari istilah *container*. Berdasarkan *Customs Convention on Containers 1972*, yang dimaksud dengan *container* adalah alat untuk mengangkut barang yang:

- (1) Seluruhnya atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksud untuk diisi barang yang akan diangkut;
- (2) Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang;
- (3) Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dulu dibongkar kembali;
- (4) Dibuat sedemikian rupa untuk langsung dapat diangkut, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan;
- (5) Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan;
- (6) Mempunyai isi diukur bagian dalam sebesar 1 m³ atau lebih.⁵⁸

Peti kemas adalah suatu peti empat persegi panjang, tahan cuaca, digunakan untuk mengangkut dan menyimpan sejumlah muatan kemasan dan barang-barang curah yang melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan, dapat dipisahkan dari alat transport, diperlukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal tanpa harus dibongkar isinya.⁵⁹ Peti kemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agraria, dan menciptakan daya tampung muatan

⁵⁸ Amir, *Peti Kemas (Masalah dan Aplikasinya)*, Pustaka Binaman Pressindo: Jakarta, 1997, Hlm. 41.

⁵⁹ Ratni Heliati dan Kosasih A. Darsono, *Op. Cit.*, Hlm. 51.

yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang/penampungan atau dari gudang/penampungan ke kapal.

b. Bongkar Muat Peti Kemas

(1) Pengertian Bongkar

Menurut Badudu, Bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua. Sedangkan menurut Forum Komunikasi Operator Terminal Asosiasi PBM Jakarta, Bongkar adalah kegiatan membongkar barang muatan dari kapal. Adapun menurut F.D.C. Sudjarmiko, Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

(2) Pengertian Muat

Menurut Badudu, Muat yaitu berisi, pas, cocok, masuk ada di dalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Sedangkan menurut Forum Komunikasi Operator Terminal, Muat adalah kegiatan memuat barang muatan ke kapal.

(3) Pengertian Bongkar Muat

Menurut Dirk Koleangan, pengertian kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan. Menurut F.D.C. Sudjarmiko, Bongkar Muat adalah pemindahan muatan dari dan ke atas

kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri. Sedangkan menurut Subandi, Bongkar muat adalah sebuah rangkaian kegiatan perusahaan terminal untuk melaksanakan pemuatan atau pembongkaran dari dan ke atas kapal.

Pengertian Bongkar Muat menurut Amir M.S ialah pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau ke dalam tongkang atau kebalikannya, memuat dari atas dermaga atau dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal.

Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di sisi lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di sisi lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*), dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).⁶⁰

(4) Usaha Bongkar Muat

Kegiatan usaha bongkar muat dapat dilakukan oleh badan usaha, yaitu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT) atau Koperasi yang wajib memiliki izin usaha.

⁶⁰ Pasal 1 Ayat (22) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

c. Formalitas Kepabeanan

Kapal yang tiba di suatu negara dari tiap tempat di luar negara harus singgah di pelabuhan yang telah ditentukan oleh negara tersebut sebagai pelabuhan bea cukai. Urusan kepabeanan sudah menjadi hal umum untuk diselesaikan atau diurus oleh pihak yang berdomisili di negara di mana urusan pabean itu berada atau urusan itu sedikitnya diurus oleh seseorang yang bertindak atas namanya. Eksportir lazimnya harus mengurus formalitas pabean untuk barang yang diekspor, sedangkan importir mengurus formalitas pabean untuk barang yang akan diimpor.⁶¹ Bea cukai berkuasa untuk memeriksa semua barang yang diimpor. Semua muatan impor harus dibongkar di pelabuhan yang diawasi oleh bea cukai dan tidak diperbolehkan lepas dari pengawasan bea cukai, kecuali dengan izin tertulis dari bea cukai.⁶²

Tahapan kegiatan pada *dwelling time* timbul dari praktik pengangkutan barang melalui laut di mana waktu yang dibutuhkan agar barang dapat keluar dari pelabuhan tersebut tidak diatur secara khusus di dalam *sales contract* maupun peraturan perundang-undangan.

G. Sejarah PT Pelabuhan Indonesia II (PT Pelindo II)

Sejarah PT Pelabuhan Indonesia II bermula dari keputusan pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1960 untuk membentuk Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan I hingga Pelabuhan VIII sebagai pengelola pelabuhan laut di seluruh Indonesia berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1960 tentang Pengelolaan

⁶¹ Huala Adolf dan A. Chandrawulan, *Masalah-masalah Hukum dalam Perdagangan Internasional*, RajaGrafindo Persada: Jakarta, 1994, Hlm. 87-88.

⁶² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit.*, Hlm. 86.

Pelabuhan Umum yang dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Pada tahun 1964, pemerintah menata kembali pengelolaan pelabuhan umum dengan memisahkan aspek operasional dan komersial dalam pengelolaan pelabuhan. BPP yang terdiri dari PN Pelabuhan I hingga Pelabuhan VIII bertanggung jawab terhadap pengelolaan aspek komersial, sementara aspek operasional dikoordinasikan oleh Lembaga Administrator Pelabuhan (Adpel).

Sementara pada periode 1969-1983 pengelolaan masing-masing pelabuhan umum dilakukan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1969. PN Pelabuhan dibubarkan oleh Lembaga Pemerintah *Port Authority* dan diganti menjadi BPP. Pada tahun 1983, pemerintah mengubah status BPP menjadi Perusahaan Umum (Perum). BPP hanya mengelola pelabuhan umum yang diusahakan saja dengan status tersebut, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan langsung oleh Unit Pelaksanaan Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan.

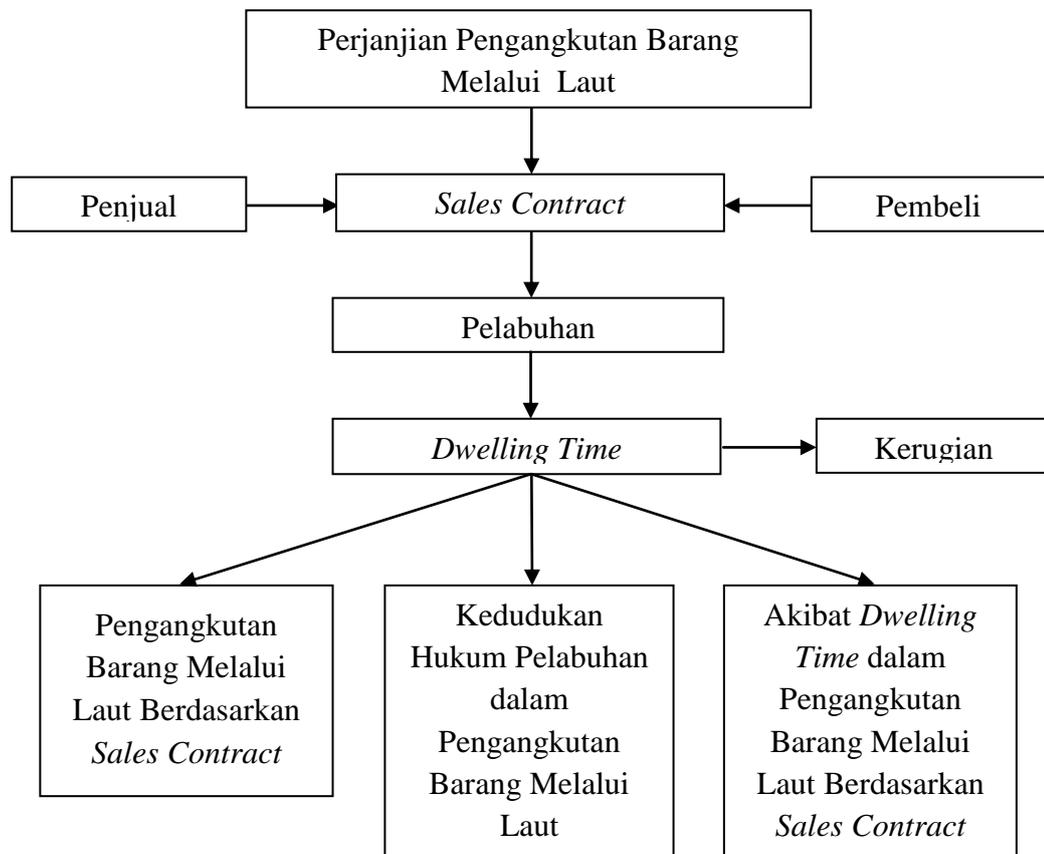
Perum Pelabuhan dilebur dan dibagi menjadi 4 (empat) wilayah operasi berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1983 juncto Peraturan Pemerintah Nomor 5 tanggal 5 Februari 1985 dengan nama Perum Pelabuhan I sampai IV. Keempat Perum itu merupakan BUMN yang berada di bawah pembinaan Departemen Perhubungan Republik Indonesia. Pada tahun 1992, bentuk Perusahaan Umum (Perum) diubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 tahun 1991 yang sahamnya sepenuhnya dimiliki oleh Negara Republik Indonesia sehingga

namanya berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia II, sebagaimana termuat dalam Akta Pendirian Nomor 3 tanggal 1 Desember 1992, sebagaimana diubah dengan Akta Nomor 4 tanggal 5 Mei 1998 yang telah disetujui oleh Menteri Kehakiman RI.

Dasar hukum bagi PT Pelabuhan Indonesia II sebagai BUMN penyelenggara usaha pelabuhan adalah Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Pada tanggal 22 Februari 2012, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) atau Pelindo II meluncurkan identitas baru Pelindo II dalam bertransformasi menjadi IPC (*Indonesia Port Corporation*), perusahaan penyedia layanan kepelabuhanan di Indonesia yang lebih efisien dan modern dalam berbagai aspek operasinya guna mencapai tujuan menjadi operator pelabuhan berkelas dunia.⁶³

⁶³Indonesia Port Corporation, *Sejarah Perusahaan*, <http://www.indonesiaport.co.id/read/sejarah-perusahaan.html>, Diakses pada Tanggal 12 Juni 2016 Pukul 20.04 WIB.

H. Kerangka Pikir



Keterangan:

Pengangkutan barang melalui laut didahului dengan adanya perjanjian jual beli perdagangan. Perjanjian jual beli perdagangan dibuktikan dengan *sales contract* antara penjual dan pembeli yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi keduanya. Hak bagi pembeli untuk menerima barang mengharuskan adanya kewajiban penjual dalam hal penyerahan barang. Penyerahan barang dilaksanakan melalui pengiriman barang. Pengiriman barang melalui laut dimulai dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar. Pada saat tiba di pelabuhan bongkar, proses yang dilalui agar barang dapat keluar dari pelabuhan terdiri dari *pre clearance*, *customs clearance*, dan *post clearance* atau ketiga proses tersebut biasa disebut *dwelling*

time. *Dwelling time* berkaitan dengan waktu yang harus ditempuh pada saat penyerahan barang yang telah disyaratkan dalam *sales contract* dan termasuk juga kepada siapa biaya atau risiko yang harus dibebankan pada saat tiba di pelabuhan tujuan. Apabila *dwelling time* membutuhkan waktu yang cukup lama melebihi waktu penyerahan barang yang ditetapkan pada *sales contract* maka barang masih tertahan di pelabuhan. Akibatnya, penerima barang membutuhkan waktu yang lebih lama agar barang tersebut dapat keluar dari pelabuhan dan bertambahnya biaya logistik di pelabuhan.

Untuk itu, penelitian ini mendeskripsikan tentang pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*, kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut, dan akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya, juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.⁶⁴

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif-empiris. Penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif (kodifikasi, undang-undang, atau kontrak) secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁶⁵ Penelitian ini mengkaji pemberlakuan ketentuan hukum normatif dalam praktik perdagangan barang melalui pengangkutan laut.

⁶⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press: Jakarta, 2007, Hlm. 43.

⁶⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti: Bandung, 2004, Hlm. 134.

B. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum deskriptif, yang bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu, atau mengenai gejala yuridis yang ada, atau peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁶⁶ Penelitian ini menggambarkan secara lengkap, rinci, dan sistematis mengenai pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*, kedudukan hukum pelabuhan dalam pengangkutan barang melalui laut, dan akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

C. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan normatif-terapan dengan prosedur sebagai berikut:

1. Identifikasi pokok bahasan (*topical subject*) dan subpokok (*sub-topical subject*) berdasarkan rumusan masalah penelitian;
2. Identifikasi ketentuan hukum normatif yang menjadi tolok ukur terapan yang bersumber dari dan lebih sesuai dengan subpokok bahasan;
3. Penerapan ketentuan hukum normatif tolok ukur terapan pada peristiwa hukum yang bersangkutan yang menghasilkan perilaku terapan yang sesuai atau tidak sesuai.⁶⁷

⁶⁶ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, Hlm. 50.

⁶⁷ *Ibid.*, Hlm. 144.

Substansi hukum dalam penelitian ini yaitu mengenai *sales contract* yang menimbulkan kedudukan hukum pelabuhan dan akibat *dwelling time* dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *sales contract*.

D. Sumber Data dan Jenis Data

Sumber data dan jenis data yang berkaitan dengan permasalahan dan pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

1. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan wawancara disertai pencatatan di lokasi penelitian berupa perilaku yang bersumber dari kebiasaan (*custom*) atau kepatutan (*equity*) yang tidak tertulis, tetapi dibenarkan berdasarkan Pasal 1339 KUH Perdata.⁶⁸ Pada penelitian ini data primer bersumber dari lokasi penelitian berdasarkan wawancara, yaitu kegiatan pengumpulan data primer yang bersumber langsung dari responden penelitian di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, yaitu Eko Purnomo sebagai Asisten Kepala Biro Hukum PT Pelabuhan Indonesia II dan Sugiyono sebagai Kepala Sub Bagian Hukum dan Humas Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

2. Data Sekunder

Data normatif umumnya berupa ketentuan-ketentuan undang-undang yang menjadi tolok ukur terapan. Data sekunder terdiri dari:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti peraturan perundang-undangan, perjanjian, dan peraturan lain yang masih

⁶⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum, Op. Cit.*, Hlm. 86-87.

berhubungan dengan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini, antara lain:

- (1) Perjanjian Jual Beli Perdagangan (*Sales Contract*);
 - (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata);
 - (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
 - (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 - (5) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
- dan
- (6) Peraturan lain yang terkait dengan permasalahan penelitian.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu semua publikasi tentang hukum yang merupakan dokumen tidak resmi, termasuk skripsi, tesis, dan disertai hukum; kamus-kamus hukum; jurnal-jurnal hukum; dan komentar-komentar atas putusan hakim.⁶⁹
- c. Bahan hukum tertier, yaitu petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, majalah, surat kabar, dan sebagainya.⁷⁰ Bahan non hukum juga dapat digunakan apabila dipandang perlu sepanjang mempunyai relevansi dengan objek permasalahan yang akan diteliti.⁷¹

E. Metode Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dilakukan dengan metode pengumpulan data antara lain:

1. Studi pustaka, diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi, dan

⁶⁹Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika: Jakarta, 2011, Hlm. 54.

⁷⁰*Ibid.*, Hlm. 106.

⁷¹*Ibid.*, Hlm. 57.

hasil penelitian yang berkaitan dengan jual beli perdagangan dan hukum pengangkutan laut.

2. Studi dokumen, pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang tidak dipublikasikan secara umum, tetapi boleh diketahui oleh pihak tertentu berupa dokumen yang berkaitan dengan perjanjian jual beli perdagangan dan pengangkutan barang melalui laut.
3. Wawancara, data lapangan sebagai data penunjang diperoleh melalui informasi dan pendapat-pendapat dari responden yang ditentukan.⁷² Responden yang dipilih ialah Eko Purnomo sebagai Asisten Kepala Biro Hukum PT Pelabuhan Indonesia II Jakarta dan Sugiyono sebagai Kepala Sub Bagian Hukum dan Humas Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta.

F. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta untuk memenuhi kebutuhan data lapangan yang diperoleh. Alasan pemilihan lokasi penelitian adalah Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta merupakan pelabuhan terbesar di Indonesia dengan volume arus keluar masuk barang yang cukup padat namun *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta membutuhkan waktu yang cukup lama sehingga mengakibatkan kerugian terhadap para pengguna jasa.

⁷² *Ibid.*, Hlm. 107.

G. Metode Pengolahan Data

Data yang sudah terkumpul kemudian diolah. Pengolahan data umumnya dilakukan melalui tahap-tahap berikut ini:

1. Pemeriksaan data (*editing*), yaitu membenaran apakah data yang terkumpul melalui studi pustaka, wawancara sudah dianggap lengkap, relevan, jelas, tidak berlebihan, dan tanpa kesalahan;
2. Penandaan data (*coding*), yaitu pemberian tanda pada data yang diperoleh dengan tujuan untuk menyajikan data secara sempurna, memudahkan rekonstruksi serta analisis data;
3. Penyusunan/sistematisasi data (*constructing/sistematizing*), yaitu kegiatan mengelompokkan secara sistematis data yang sudah diedit dan diberi tanda itu menurut klasifikasi data dan urutan masalah.⁷³

H. Analisis Data

Analisis data yang digunakan secara kualitatif, yaitu menguraikan dan menjelaskan data dalam bentuk kalimat yang baik dan benar sehingga mudah dibaca dan diinterpretasikan terhadap data primer dan data sekunder. Deskriptif tersebut meliputi isi dan struktur hukum positif, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian untuk ditarik kesimpulan sehingga memperoleh jawaban terhadap permasalahan penelitian.

⁷³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum, Op. Cit.*, Hlm. 90-91.

V. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan maka kesimpulan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penyerahan barang kepada PT Salim Ivomas Jakarta menggunakan syarat *Cost, Insurance, and Freight* (CIF) yang menetapkan bahwa pengiriman barang tidak boleh melebihi 6(enam) bulan hingga tiba di Pelabuhan Tanjung Priok. Syarat CIF menunjukkan bahwa kewajiban penjual mengirimkan barang ke pelabuhan tujuan dengan mengurus formalitas ekspor. Selanjutnya, pembeli berkewajiban mengeluarkan barang dari pelabuhan pada saat barang tiba di pelabuhan tujuan dan mengurus segala formalitas impor berdasarkan aturan yang berlaku.
2. Kedudukan hukum Pelabuhan Tanjung Priok dalam pengangkutan barang melalui laut yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia II yaitu sebagai operator dalam kegiatan perusahaan yang bertugas menyediakan fasilitas dan melayani kegiatan bongkar muat barang kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
3. Lamanya *dwelling time* tidak hanya berakibat kerugian terhadap lamanya penyerahan barang kepada pembeli, tetapi dapat pula mempengaruhi harga (*high cost*), barang langka, dan kongesti di pelabuhan. PT Pelabuhan

Indonesia II sebagai fasilitator pelayanan bongkar muat tidak memiliki kewajiban kepada pembeli atas kerugian yang timbul karena bukan merupakan pihak perjanjian dalam *sales contract*. Untuk itu, pembeli dapat mengajukan keluhan mengenai lamanya *dwelling time* kepada Otoritas Pelabuhan sebagai regulator. Dengan demikian, risiko kelambatan penyerahan dan pengeluaran barang dari pelabuhan karena lamanya *dwelling time* terhadap waktu penyerahan barang pada syarat CIF tidak dapat dihindari dan tetap menjadi tanggungan pembeli.

B. Saran

Saran-saran yang dapat diberikan kepada masyarakat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penjual dan pembeli dalam *sales contract* diharapkan dapat mengantisipasi lamanya *dwelling time* sebagai bagian dari rangkaian pengangkutan barang melalui laut dengan memperhatikan waktu penyerahan barang sehingga meminimalisir risiko kerugian.
2. Pelabuhan Tanjung Priok yang dikelola PT Pelabuhan Indonesia II diharapkan dapat lebih memperhatikan pelayanan penanganan barang secara keseluruhan pada saat *dwelling time* agar arus barang lebih lancar sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

- Adji, Sution Usman, Djoko Prakoso dan Hari Pramono. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta. 1991.
- Adolf, Huala dan A. Chandrawulan. *Masalah-masalah Hukum dalam Perdagangan Internasional*. Jakarta: RajaGrafindo Persada. 1994.
- Ali, Moch. Chidir, Achmad Samsudin, dan Mashudi. *Pengertian-pengertian Elementer Hukum Perjanjian Perdata*. Bandung: Mandar Maju. 1993.
- Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. 2011.
- Amir. *Peti Kemas (Masalah dan Aplikasinya)*. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo. 1997.
- Berata, I Komang Oko. *Panduan Praktis Ekspor dan Impor*. Jakarta: Raih Asa Sukses. 2014.
- Dirdjosisworo, Soedjono. *Pengantar Hukum Dagang Internasional*. Bandung: Refika Aditama. 2006.
- Gultom, Elfrida. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Literata Lintas Media. 2009.
- Hartono, Sri Redjeki. *Hukum Ekonomi Indonesia*. Malang: Bayumedia. 2007.
- Heliati, Ratni dan Kosasih A. Darsono. *Sekilas Mengenal Ekspor dan Impor*. Bandung: Thursina. 2013.
- Lasse, D.A. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada. 2014.
- Martono, H.K. dan Eka Budi Tjahjono. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta: RajaGrafindo Persada. 2011.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004.

- . *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2013.
- . *Hukum Perusahaan Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2010.
- Muryaningsih, Ika. *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang oleh PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tinjauan Aspek Yuridis*. Semarang: Universitas Negeri Semarang. 2006.
- Partadiredja, Iting. *Pengetahuan & Hukum Dagang*. Jakarta: Erlangga. 1978.
- Purnamawati, Astuti dan Sri Fatmawati. *Dasar-dasar Ekspor Impor*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN. 2013.
- Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3 (Hukum Pengangkutan)*. Jakarta: Djambatan. 1987.
- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 2: Bentuk-bentuk Perusahaan)*. Jakarta: Djambatan. 2007.
- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 4: Hukum Jual Beli Perusahaan)*. Jakarta: Djambatan. 1992.
- Sembiring, Sentosa. *Hukum Dagang*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2008.
- Soedjono, Wiwoho. *Hukum Laut (Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia)*. Yogyakarta: Liberty. 1986.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press. 2007.
- Subekti. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti. 1995.
- Subekti, R. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermedia. 2002.
- Sudarsono. *Operasi Peti Kemas dan Pertanggungjawabannya*. Jakarta: Rineka Cipta. 1994.
- Tjakranegara, Soegijatna. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta. 1995.
- Widjaja, Gunawan dan Ahmad Yani. *Hukum tentang Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 2003.

B. Peraturan Perundang-undangan

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*)

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

C. Sumber Lain

Bisnis Indonesia. 2015. *Waktu Tunggu Dipercepat*. <http://www.kemenperin.go.id/artikel/5494/Waktu-Tunggu-Dipercepat>. (20 Agustus 2015).

Indonesia Port Corporation. *Sejarah Perusahaan*. <http://www.indonesiaport.co.id/read/sejarah-perusahaan.html>. (12 Juni 2016).

Iqbal, Muhammad dan Laeny Sulistiawati. 2015. *Masa Tunggu Bongkar Muat Kapal Bikin Rugi*. <http://www.republika.co.id/berita/koran/news-update/13/07/05/mpgpyd-masa-tunggu-bongkar-muat-kapal-bikin-rugi>. (29 Agustus 2015).

Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. 2013. *Upaya Pemerintah Menciptakan Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan*. Seminar Kajian Kritis *Dwelling Time* (Membangun Kesepahaman Bersama Kelancaran Arus Barang di Pelabuhan Tanjung Priok).

Port Authority of Tanjung Priok. 2015. *Master Plan Port of Tanjung Priok*. <http://porttanjungpriok.blogspot.co.id/>. (20 Desember 2015).