

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di era modern sekarang ini, transportasi atau pengangkutan menjadi sangat penting karena berkaitan dengan suatu pemindahan atau pengantaran manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan tujuan yang telah ditentukan. Bahkan, salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang digunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.¹ Salah satu manfaat utama dari transportasi atau pengangkutan adalah untuk membantu manusia atau barang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat, sehingga transportasi atau pengangkutan berkaitan dengan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda atau barang maupun manusia atau orang-orang. Keberadaan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan aktivitas manusia sehari-hari, salah satunya adalah perdagangan. Pengangkutan memegang peranan yang mutlak dalam perdagangan, sebab tanpa pengangkutan, perusahaan akan mengalami kesulitan untuk menjalankan bisnisnya. Berkaitan dengan bisnis yang dijalankan suatu perusahaan, pengangkutan juga berdampak pada nilai suatu barang. Selain bergantung pada barang itu sendiri, nilai suatu barang juga bergantung pada

¹Joni Emirzon dan Muhamad Sadi Is, *Hukum Kontrak: Teori dan Praktik*, Kencana, Jakarta, 2021, hlm. 147.

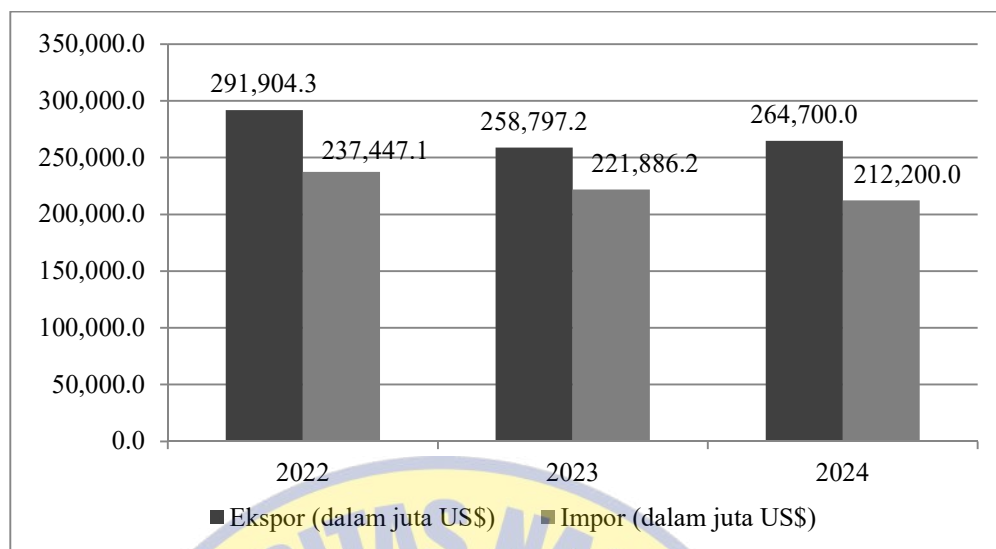
tempat dimana barang itu berada sehingga dengan pengangkutan menyebabkan nilai suatu barang akan meningkat.²

Kegiatan perdagangan yang banyak membutuhkan pengangkutan adalah perdagangan internasional. Perdagangan internasional adalah pertukaran barang, jasa, dan modal antar negara yang juga dikenal sebagai ekspor, yaitu menjual dan/atau mengirim barang atau jasa ke luar negeri, dan impor, yaitu membeli dan menerima barang atau jasa dari luar negeri.³ Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki partisipasi cukup besar dan dinamis dengan partner dagang internasional yang juga berkembang secara dinamis. Ada masa ketika peran Indonesia meningkat pesat dalam perdagangan internasional yang disebabkan oleh peningkatan ekspor atau impor, namun adakalanya peran Indonesia menyusut sejalan dengan masalah ekonomi domestik, ekonomi global, dan situasi politik dalam negeri.⁴ Sebagai negara dengan ekonomi yang cukup terbuka, Indonesia memiliki kinerja ekspor dan impor yang terus meningkat dengan cukup pesat. Menurut Badan Pusat Statistik, total ekspor-impor Indonesia pada tahun 2022-2024 dapat digambarkan sebagai berikut:

²Hasanal Mulkan, Serlka Aprita, dan Mardiana, *Pengantar Hukum Bisnis*, Kencana, Jakarta, 2024, hlm. 41.

³I Dewa Ayu Nyoman Utari Sastrani et al., *Business Law*, Widina Media Utama, Bandung, 2024, hlm. 189.

⁴Wayan R. Susila, *Perdagangan Internasional: Teori, Kebijakan, dan Terapan*, Prasetiya Mulya Publishing, Jakarta, 2022, hlm. 38.



Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah⁵

Gambar 1.
Perkembangan Ekspor-Impor Indonesia Tahun 2022-2024

Berdasarkan data pada Gambar 1 di atas, dapat diketahui bahwa perdagangan internasional Indonesia yang tercermin dari nilai ekspor dan impor menunjukkan perkembangan yang cukup pesat. Meskipun selama tahun 2022-2024 nilai ekspor-impor Indonesia cenderung menunjukkan penurunan, namun besarnya nilai ekspor dan impor tersebut mencerminkan tingginya interaksi atau hubungan perniagaan antara para pihak yang berada di Indonesia dengan negara-negara lain sebagai mitra dagang.

Perdagangan internasional dalam bentuk ekspor dan impor memainkan peran penting dalam ekonomi global dengan melibatkan berbagai pihak dari berbagai negara. Hal ini akan memunculkan berbagai tantangan dalam perdagangan antar negara tersebut, terutama dalam hal perbedaan terminologi, praktik, dan aturan hukum. Pada perdagangan internasional,

⁵Badan Pusat Statistik, *Berita Resmi Statistik: Perkembangan Ekspor dan Impor Indonesia 2022-2024*, Badan Pusat Statistik, Jakarta, 2025, hlm. 2.

tidak menutup kemungkinan adanya konflik dan kesalahpahaman pada kontrak dagang antara penjual dan pembeli. Oleh karena itu, kesepakatan tentang siapa yang bertanggung jawab atas biaya pengiriman, risiko kehilangan/kerusakan barang, serta penyediaan dokumen harus jelas. Kesalahan interpretasi terhadap hal-hal tersebut seringkali berujung pada sengketa hukum yang memakan waktu dan biaya.⁶

Salah satu faktor yang dapat menjadi faktor penghambat atau dapat memperlancar kegiatan perdagangan internasional baik ekspor maupun impor adalah pengangkutan untuk distribusi atau pengiriman barang antar negara. Kata pengangkutan sering diganti dengan kata transportasi. Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Pada umumnya, perdagangan ekspor dan impor lebih banyak menggunakan moda transportasi laut atau pelayaran, meskipun tidak menutup kemungkinan melalui moda transportasi darat atau udara karena tergantung jarak tempuh dan jumlah atau kapasitas barang yang didistribusikan. Apabila jarak yang ditempuh tidak dalam satu daratan, misalnya antar pulau atau antar benua, transportasi melalui laut atau pelayaran lebih banyak digunakan daripada menggunakan transportasi udara. Hal ini disebabkan karena kapasitas muat barang pada transportasi laut atau melalui pelayaran jauh lebih tinggi daripada kapasitas yang ditawarkan oleh

⁶Leonita Siwiyanti et al., *Ekspor Impor*, Widina Media Utama, Bandung, 2024, hlm. 49-50.

transportasi udara, meskipun waktu pengirimannya lebih cepat. Meskipun memiliki beberapa kelebihan dibandingkan menggunakan moda transportasi yang lain, pengangkutan dengan moda transportasi laut berisiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak diinginkan terjadi di laut. Misalnya kondisi cuaca yang buruk serta gangguan keamanan seperti perompakan dan kekerasan bersenjata di laut.⁷

Berkaitan dengan banyaknya pihak yang terlibat pada perdagangan ekspor-impor serta adanya berbagai risiko pada pengangkutan saat distribusi barang, maka diperlukan adanya perjanjian diantara pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan. Hal ini tidak terlepas dari esensi dari pengangkutan sendiri, yang menurut Purwosutijpto dapat didefinisikan sebagai perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana 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 angkutan.⁸

Pengangkut adalah pihak atau perusahaan yang bertanggung jawab langsung untuk memindahkan barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan moda transportasi tertentu, seperti truk, kapal, atau pesawat. Pengangkut mengoperasikan moda transportasi yang digunakan dalam pengangkutan tersebut.⁹ Selama ini, mekanisme pengiriman barang yang dijalankan oleh pengangkut dimulai pada saat pengirim sebagai

⁷Dhiana Puspitawati, Renny Meirina, dan Fransiska Ayulistya Susanto, *Hukum Maritim*, UB Press, Malang, 2019, hlm. 2.

⁸Hasanal Mulkan, Serlka Aprita, dan Mardiana, *op. cit.*, hlm. 42.

⁹Diana Setiawati, Andria Luhur Prakoso, dan Inayah, *Pengantar Hukum Dagang*, Muhammadiyah University Press, Surakarta, 2024, hlm. 96.

pengguna jasa membuat syarat dan prosedur yang disepakati kedua belah pihak sesuai dengan ketentuan pasal 1320 KUH Perdata, namun dalam perjanjian modern, kesepakatan kedua belah pihak sebagaimana dipersyaratkan pasal 1320 KUH Perdata, diterobos melalui paradigma perjanjian baku (standar kontrak) dimana pihak pelaku bisnis membuat segala mekanisme dan syarat transaksi secara baku, kemudian ditawarkan kepada konsumen untuk dipertimbangkan.

Persetujuan dari konsumen atas penawaran pelaku usaha tersebut, ditentukan oleh kesediaan konsumen untuk membayar/membeli nilai penawaran tanpa ada perundingan. Mekanisme seperti inilah yang diterapkan oleh pengangkut yang membuat suatu dokumen perjanjian untuk ditandatangani oleh pengirim sebagai pengguna jasa. Dalam melakukan kegiatannya, ternyata perusahaan ekspedisi ini tidak terlepas dari berbagai bentuk permasalahan, apabila tidak dilaksanakan hak dan kewajiban (wanprestasi), misalnya seperti *force majeure* sebagai peristiwa yang terjadi di luar kemampuan manusia sehingga tidak dapat dihindarkan, yang meliputi: peristiwa yang terjadi akibat suatu kejadian alam; peristiwa yang tidak dapat diperkirakan akan terjadi; dan peristiwa yang menunjukkan ketidakmampuan untuk melaksanakan kewajiban terhadap suatu kontrak baik secara keseluruhan maupun hanya untuk waktu tertentu, maka suatu kegiatan sebagai prestasi tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya, baik dalam

bentuk rusaknya barang yang dikirim, keterlambatan dalam pengiriman, hilangnya barang yang dikirim ataupun salah tujuan pengiriman.¹⁰

Adanya berbagai risiko yang terjadi dalam pengangkutan ekspor-impor, maka pengangkut memiliki tanggung jawab hukum sesuai perjanjian yang telah dibuat dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan proses pengangkutan. Tanggung jawab hukum, dalam bahasa Belanda disebut *verantwoordelijkheid recht* atau dalam bahasa Inggris disebut dengan *legal responsibility*. Tanggung jawab hukum merupakan jenis tanggung jawab yang dibebankan kepada subjek hukum atau pelaku yang melakukan perbuatan melawan hukum atau tindak pidana, sehingga yang bersangkutan dapat dituntut membayar ganti rugi dan atau menjalankan pidana.¹¹ Menurut hukum pengangkutan, secara umum terdapat prinsip-prinsip dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yang meliputi: prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*liability based on fault*), prinsip praduga bertanggung jawab (*presumption of liability*), prinsip praduga tak selalu bertanggung jawab (*presumption of nonliability*), prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), dan prinsip tanggung jawab terbatas (*limitation of liability*).¹²

Berkaitan dengan pengangkutan sebagai perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan serta perlunya tanggung jawab pada pihak-

¹⁰Saharuddin Daming dan Tri Adi Wibowo, "Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Pengangkutan dalam Pengiriman Barang," *Yustisi: Jurnal Hukum & Hukum Islam*, Vol. 8, No. 2, 2021, hlm. 154.

¹¹M. Zamroni, *Himpunan Teori Hukum & Konsep Hukum untuk Penelitian Hukum*, Scopindo Media Pustaka, Surabaya, 2024, hlm. 84.

¹²Hasanal Mulkan, Serlka Aprita, dan Mardiana, *op. cit.*, hlm. 52.

pihak yang terlibat perjanjian pengangkutan terhadap berbagai risiko yang terjadi dalam pengangkutan ekspor-impor, maka masyarakat dunia telah membuat beberapa perjanjian perdagangan dalam bentuk konvensi internasional sebagai bentuk kesepakatan kolektif yang dapat dijadikan landasan upaya perdagangan bebas. Konvensi internasional ini kemudian diratifikasi sebagai dasar harmonisasi hukum terkait pengangkutan barang internasional. Sayangnya, beberapa negara memilih untuk tidak mengadopsi konvensi tersebut, dan lebih memilih untuk mengandalkan hukum domestik ketika menangani sengketa yang timbul akibat pengangkutan barang internasional di wilayah hukum negara tersebut.¹³

Beberapa konvensi internasional sebagai hasil dari harmonisasi hukum pengangkutan barang internasional telah dihasilkan beberapa organisasi antar pemerintah maupun organisasi non pemerintah. Salah satu organisasi antar pemerintah yang telah menghasilkan beberapa konvensi internasional berkaitan dengan harmonisasi hukum terkait pengangkutan barang internasional adalah *The United Nations Commission on International Trade Law* (UNCITRAL) yang merupakan badan kelengkapan khusus dari Majelis Umum PBB. Badan ini dibentuk pada tahun 1966 dengan berdasarkan Resolusi Majelis Umum PBB Nomor 2205 (XXI) tanggal 17 Desember 1966. Tugas utama UNCITRAL adalah mengurangi perbedaan-perbedaan hukum di antara negara-negara anggota yang dapat menjadi

¹³Heru Iskhan, I Gusti Ayu Ketut Rahmi Handayani, dan Hartiwiningsih, "A Freight Forwarders Responsibility for the Carriage of Goods by Sea: According to National and International Laws," in *Proceedings of the International Conference On Law, Economic & Good Governance (IC-LAW 2023)*, ed. oleh Agus Raharjo et al., Sebelas Maret University, Solo, 2024, hlm. 496-497.

rintangan bagi perdagangan internasional. Untuk melaksanakan tugas tersebut, UNCITRAL berupaya memajukan perkembangan harmonisasi dan unifikasi hukum perdagangan internasional secara progresif. Dalam rangka melakukan harmonisasi hukum pengangkutan barang melalui laut, pada tahun 2008 UNCITRAL telah menghasilkan the *UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* atau yang lebih dikenal dengan sebutan *the Rotterdam Rules* yang menggantikan *the Hamburg Convention on the Carriage of Goods by Sea* atau yang dikenal dengan *the Hamburg Rules*. Sebelumnya, the *Comité Maritime International (CMI)* telah menghasilkan *the Hague Rules relating to Bills of Lading 1921* atau dikenal dengan *the Brussels Convention of 1924 (the Hague Rules)* yang diubah melalui *the Brussels Protocol of 1968 (the Hague-Visby Rules)*. *Rotterdam Rules* bertujuan memperluas dan memodernisasi aturan internasional dan mencapai keseragaman dalam hukum perdagangan internasional, terutama dalam bidang pengangkutan maritim atau laut (pelayaran), mengupdate dan menggantikan berbagai ketentuan dalam *Hague Rules*, *Hague-Visby Rules*, dan *Hamburg Rules*. *Rotterdam Rules* membentuk suatu rezim hukum yang komprehensif dan seragam mengenai hak dan kewajiban pengirim, pengangkut, dan penerima barang berdasarkan kontrak untuk pengiriman *door-to-door* dan pengembangan dokumen transportasi elektronik yang melibatkan transportasi laut internasional atau yang mungkin juga melibatkan moda transportasi lain.¹⁴

¹⁴Dhiana Puspitawati, Renny Meirina, dan Fransiska Ayulistya Susanto, *op. cit*, hlm. 80.

Rotterdam Rules yang diadopsi oleh UNCITRAL diharapkan dapat menggantikan *regime liability* yang masih eksis, yaitu *Hague (Visby) Rules* dan *Hamburg Rules*. Sebanyak 24 negara termasuk Amerika Serikat dan negara-negara terkemuka di Eropa semisal Belanda, Denmark, Perancis, Spanyol dan Swiss sudah menandatangani *Rotterdam Rules*. Indonesia juga termasuk ke dalam salah satu negara yang telah meratifikasi *Rotterdam Rules* melalui Undang-Undang Nomor 10 tahun 2013 tentang Pengesahan Konvensi Rotterdam tentang Prosedur Persetujuan atas Dasar Informasi Awal untuk Bahan Kimia dan Pestisida Berbahaya Tertentu dalam Perdagangan Internasional. Berkaitan dengan keberadaan *Rotterdam Rule*, pihak-pihak yang berkaitan dengan pengangkutan ekspor-impor, khususnya para pengangkut, meyakini bahwa aturan baru ini akan menimplementasikan keseragaman tanggung jawab terhadap barang yang dikirim atau *cargo liability* secara global, memfasilitasi *e-commerce* yang menggunakan dokumen elektronik, merefleksikan pelayanan terkini *door-to-door* yang melibatkan moda angkutan lain selain laut.¹⁵

Indonesia merupakan salah satu negara yang telah meratifikasi *Rotterdam Rules* melalui Undang-Undang Nomor 10 tahun 2013 tentang Pengesahan Konvensi Rotterdam tentang Prosedur Persetujuan atas Dasar Informasi Awal untuk Bahan Kimia dan Pestisida Berbahaya Tertentu dalam Perdagangan Internasional. *Rotterdam Rules* menyatukan peraturan terkait pengangkutan barang dengan menetapkan standar dan ketentuan mengenai

¹⁵Fadia Fitriyanti, Danang Wahyu Muhammad, dan Muhammad Annas, *Hukum Perniagaan Internasional*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2020, hlm. 92.

tanggung jawab pengangkut. Hal ini bertujuan untuk melindungi semua pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan, termasuk pemilik barang, perusahaan pengangkutan, dan pihak ketiga. Dengan adanya regulasi yang jelas, diharapkan dapat mengurangi sengketa dan meningkatkan kepastian hukum dalam pengangkutan ekspor-impor.¹⁶ Mengingat adanya ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang hak dan kewajiban pengirim, pengangkut, dan penerima barang berdasarkan kontrak untuk pengiriman, maka *Rotterdam Rules* dapat digunakan sebagai dasar dalam menganalisis tanggung jawab hukum pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor apabila terdapat wanprestasi, baik dalam bentuk rusaknya barang yang dikirim, keterlambatan dalam pengiriman, hilangnya barang yang dikirim ataupun salah tujuan pengiriman maupun karena *force majeure*, seperti kondisi cuaca yang buruk dan gangguan keamanan berupa perompakan atau kekerasan bersenjata di laut.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengemukakan beberapa pokok permasalahan untuk dikaji lebih lanjut dalam pembahasan. Adapun beberapa pokok permasalahan tersebut disusun ke dalam rumusan masalah sebagai berikut:

¹⁶Agung Kwartama, "Hukum Asuransi Kelautan dalam Pertanggung Jawaban Pelayaran di Angkatan Laut," *Jurnal Nalar Keadilan*, Vol. 4, No. 2, 2024, hlm. 59.

1. Apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* secara umum dan secara hukum sah menurut hukum internasional?
2. Apakah prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* dapat diberlakukan secara universal?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang disampaikan, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian hukum ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* secara umum dan secara hukum sah menurut hukum internasional.
2. Untuk mengetahui apakah prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* dapat diberlakukan secara universal.

1.3.2 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian dan penulisan hukum ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan pemikiran dalam pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan hukum pengangkutan terkait tanggung jawab hukum dari pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor menurut *Rotterdam Rules*.
 - b. Hasil penelitian dan penulisan hukum ini diharapkan dapat menjadi tambahan referensi dan literatur untuk penelitian atau penulisan

hukum selanjutnya yang berkaitan dengan tema atau topik penelitian ini.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dapat menjadi sarana bagi penulis untuk mengembangkan penalaran dan pola pikir ilmiah dan untuk mengetahui kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh selama mengikuti perkuliahan di Magister Hukum Universitas Narotama Surabaya.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai acuan dalam penelitian-penelitian sejenis pada tahap selanjutnya dan berguna bagi pihak-pihak yang dilain waktu berkesempatan untuk mengkaji permasalahan sejenis.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan sumbangan pemikiran kepada semua pihak yang membutuhkan pengetahuan terkait dengan permasalahan dalam penelitian ini.

1.4 Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian adalah bagian yang memaparkan perbedaan dan persamaan kajian yang diteliti antara penelitian saat ini dengan penelitian-penelitian terdahulu. Hal ini bertujuan agar menghindari pengulangan kajian yang sama. Dengan demikian, akan diketahui apa saja perbedaan dan persamaan antara penelitian ini dengan peneliti-peneliti sebelumnya. Ada beberapa penelitian terdahulu yang memiliki tema sentral dan sub isu hukumnya sama, yang diuraikan sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan Agustin Leni Magdalen Rohi Riwu (2022) dengan judul “Prinsip-Prinsip Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut dengan Kapal Layar.”¹⁷

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisa perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar apakah telah sesuai dengan prinsip-prinsip dasar perjanjian, mengevaluasi dan mengkritisi tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut dalam perjanjian pengangkutan barang tersebut apakah telah sesuai dengan prinsip tanggung jawab dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta mengkaji dan menganalisis resiko yang mengakibatkan pengalihan tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar apakah bertentangan dengan prinsip tanggung jawab pengangkut dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Metode yang digunakan dalam penelitian tesis ini adalah penelitian yuridis normatif, dengan pendekatan katan perundang-undangan (*statute approach*) yang mengumpulkan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder serta bahan non hukum cara studi pustaka. Hasil penelitian yang dicapai adalah: perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar dalam praktek menerapkan perjanjian baku, sehingga pihak pengirim barang atau pemilik barang tidak diberi kesempatan untuk membicarakan isi perjanjian

¹⁷Agustin Leni Magdalen Rohi Riwu, “Prinsip-Prinsip Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut dengan Kapal Layar,” *Tesis*, Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Konsentrasi Hukum Ekonomi, Universitas Jember, Jember, 2022.

dan tidak boleh menambahkan ataupun mengurangi isi perjanjian. Terdesak oleh kebutuhannya akan pengangkutan barang maka pengirim terpaksa menandatangani perjanjian pengangkutan tersebut sehingga perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar, tidak sesuai dengan prinsip itikad baik. Sebab prinsip itikad baik sebagaimana ditegaskan dalam pasal 1338 ayat (3), bertujuan untuk mencegah perbuatan yang tidak patut. Merujuk pada teori Pitlo bahwa perjanjian baku merupakan perjanjian paksa (*dwang contract*), maka perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar mengandung unsur paksaan sehingga bertentangan dengan kepatutan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1323 KUHPerdara. Keterlambatan penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima tidak sesuai dengan prinsip tanggung jawab pengangkut. Prinsip tersebut diatur dalam Pasal 468 KUHD dan Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan penyerahan barang kepada penerima. Namun dalam penerapannya pengangkut mengalihkan tanggung jawabnya kepada penerima dengan membebaskan biaya-biaya yang timbul akibat panjangnya waktu tunggu kapal dalam mengantri bongkar muatan dipelabuhan. Risiko dalam pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar timbul karena pengangkut tidak melaksanakan prestasi yang dibebankan kepadanya. Keadaan memaksa dan kelalaian merupakan penyebab pengangkut tidak dapat melaksanakan prestasinya. Risiko karena keadaan memaksa maka

pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya. Sedangkan risiko karena kelalaian dan avarai merupakan tanggung jawab pengangkut, akan tetapi risiko ini sering menimbulkan pengalihan tanggung jawab dari pengangkut kepada pengirim. Sehingga Pasal 41 ayat (3) Undang-Undang Nomor.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, mewajibkan pelaksanaan asuransi barang. Asuransi merupakan bentuk perlindungan hukum terhadap barang angkutan tersebut, bertujuan untuk menggantikan pengangkut dalam memberi ganti rugi kepada pemilik barang atau pengirim, atas kerugian yang terjadi dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah sama-sama meneliti tentang tanggung jawab pengangkut berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku. Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah: pada penelitian ini yang dianalisis adalah kesesuaian perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar dengan prinsip-prinsip dasar perjanjian menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta mengkaji dan menganalisis resiko yang mengakibatkan pengalihan tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan kapal layar apakah bertentangan dengan prinsip tanggung jawab pengangkut dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan menganalisis apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* secara umum dan secara hukum sah menurut hukum internasional dan

mengetahui prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* apakah dapat diberlakukan secara universal.

2. Penelitian yang dilakukan Hilda Natasha Hidayat (2022) dengan judul “Potensi *Bill of Lading* Elektronik di Indonesia: Pembelajaran Dari Pengaturan dan Penerapan *Bill Of Lading* Elektronik di Singapura.”¹⁸

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi pengaturan dan penerapan *bill of lading* elektronik di Indonesia, serta memperoleh pemahaman mengenai bagaimana Indonesia sebaiknya mengatur dan menerapkan *bill of lading* elektronik jika merujuk pada pengaturan *bill of lading* elektronik milik Singapura melalui perbandingan hukum, yang kemudian menjadikan pengaturan *bill of lading* elektronik Singapura sebagai bahan pembelajaran bagi Indonesia. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yang pengumpulan datanya dilakukan dengan cara wawancara serta penelitian kepustakaan yang dilakukan untuk mendapatkan data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *bill of lading* elektronik dapat menjadi solusi atas permasalahan yang dihadapi oleh *bill of lading* berbentuk kertas, yang salah satu diantaranya adalah keterlambatan dalam transmisi *bill of lading* yang selama ini mempersulit pengangkutan barang melalui laut dan khususnya berdampak pada transaksi lintas batas. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *bill of lading* elektronik berpotensi

¹⁸Hilda Natasha Hidayat, “Potensi Bill of Lading Elektronik di Indonesia: Pembelajaran Dari Pengaturan dan Penerapan Bill of Lading Elektronik di Singapura,” *Tesis*, Program Studi Magister Ilmu Hukum Kelas Jakarta Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2022.

penting untuk diatur dan diterapkan di Indonesia karena dianggap lebih efisien dan efektif. Dalam mengatur dan menerapkan *bill of lading* elektronik, sebaiknya Indonesia belajar dari pengaturan *bill of lading* elektronik di Singapura yang ketentuan-ketentuannya mengadopsi dari *Model Law on Electronic Transferable Records* yang dibentuk oleh UNCITRAL.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah sama-sama meneliti tentang *bill of lading* dalam pengangkutan melalui kapal laut menurut hukum internasional. Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah: pada penelitian ini yang dianalisis adalah potensi pengaturan dan penerapan *bill of lading* elektronik di Indonesia, serta memperoleh pemahaman mengenai bagaimana Indonesia sebaiknya mengatur dan menerapkan *bill of lading* elektronik jika merujuk pada pengaturan *bill of lading* elektronik milik Singapura melalui perbandingan hukum, yang kemudian menjadikan pengaturan *bill of lading* elektronik Singapura sebagai bahan pembelajaran bagi Indonesia. Sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan menganalisis apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* secara umum dan secara hukum sah menurut hukum internasional dan mengetahui prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* apakah dapat diberlakukan secara universal.

3. Penelitian yang dilakukan Khairul Anam Idris (2023) dengan judul “Tanggung Jawab Pengangkut Pada Barang Muatan dengan Peti Kemas di Pelabuhan Murhum Baubau.”¹⁹

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian antara pengangkut dan pengirim pada pengangkutan barang dengan peti kemas di Pelabuhan Murhum dan untuk mengetahui upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian. Penelitian ini menggunakan metode penelitian empiris, yaitu penelitian dengan adanya data lapangan sebagai sumber data utama, seperti hasil wawancara dan observasi. Lokasi penelitian di Pelabuhan Murhum Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara. Jenis dan sumber data adalah data primer dan data sekunder dan teknik pengumpulan data berupa wawancara dan studi kepustakaan serta analisis data yang diperoleh akan diolah dan dianalisis secara deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut pada barang muatan dengan peti kemas di Pelabuhan Maurhum Baubau berdasarkan dokumen yang merupakan bukti sahnya atas suatu perjanjian terhadap barang yang diangkut menggunakan jasa pengangkut dalam hal ini peti kemas yaitu *bill of lading* yang dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan dan dipegang oleh masing-masing pihak, perusahaan pengirim, penerima dan perusahaan pengangkut itu sendiri; kedua; upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Pasal 45 ayat (2) Undang-Undang Perlindungan Konsumen,

¹⁹Khairul Anam Idris, “Tanggung Jawab Pengangkut Pada Barang Muatan dengan Peti Kemas di Pelabuhan Murhum Baubau,” *Tesis*, Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2023.

yaitu penyelesaian secara damai (non litigasi) dan penyelesaian melalui pengadilan (litigasi).

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah sama-sama meneliti tanggung jawab pengangkut mengenai pengangkutan. Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah: pada penelitian ini yang dianalisis adalah pelaksanaan perjanjian antara pengangkut dan pengirim pada pengangkutan barang dengan peti kemas dan upaya hukum penerima barang jika mengalami kerugian ditinjau dari *bill of lading* dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan menganalisis apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* secara umum dan secara hukum sah menurut hukum internasional dan mengetahui prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* apakah dapat diberlakukan secara universal.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Tinjauan tentang Perjanjian Pengangkutan

Berkaitan dengan pengertian dari kata pengangkutan, Manaf dan Nadriana menyatakan bahwa:

Pada umumnya, kata pengangkutan sering diganti dengan kata transportasi. Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Dalam perspektif etimologis, kata transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* yang berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. maka, transportasi dapat diartikan

mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Sedangkan istilah pengangkutan berasal dari kata 'angkut' yang berarti mengangkut dan membawa, sedangkan istilah 'pengangkutan' dapat diartikan sebagai pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang).²⁰

Pengangkutan menurut Purwosutjipto dapat didefinisikan sebagai berikut:

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana 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.²¹

Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan:²²

1. Dalam arti luas:
 - a. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
 - b. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
 - c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

²⁰Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *Hukum Pengangkutan*, Lembaga Studi Hukum Indonesia (LSHI), Jakarta, 2023, hlm. 1-2.

²¹Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, Pustaka Iltizam, Solo 2019, hlm. 8.

²²Soesi Idayanti, *Hukum Transportasi*, Tri Star Mandiri, Serang, 2023, hlm. 287.

2. Dalam arti sempit: kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tempat tujuan.

Pengangkutan menurut Purwosutijpto juga didefinisikan sebagai perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana 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 angkutan.²³

Sedangkan pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*), pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut carter (*charter party*). Jadi, perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu sudah terjadi.²⁴

Perjanjian secara umum menurut Subekti didefinisikan sebagai suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad, perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.²⁵ Pasal 1313 KUHPerdato mendefinisikan perjanjian sebagai perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang

²³Hasanal Mulkan, Serlka Aprita, dan Mardiana, *op. cit.*, hlm. 42.

²⁴Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *op. cit.*, hlm. 3-4.

²⁵Joko Sriwidodo dan Kristiawanto, *Memahami Hukum Perikatan*, Penerbit Kepel Pers, Yogyakarta, 2021, hlm. 104.

lain atau lebih. Suatu perjanjian harus memenuhi keempat syarat sah perjanjian.²⁶

Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerduta, syarat sah perjanjian meliputi sepakat mereka yang mengikatkan diri, kecakapan untuk membuat suatu perikatan, suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Sepakat mereka yang mengikatkan diri dimaksudkan bahwa para pihak yang terlibat terlebih dahulu bersepakat pada pokok-pokok perjanjian yang akan diadakan. Kesepakatan menjadi tidak sah jika kata sepakat didasari pada kekhilafan, paksaan atau penipuan sebagaimana yang ditentukan pada Pasal 1321 KUHPerduta. Kecakapan untuk membuat perjanjian dimaknai bahwa setiap orang cakap untuk membuat perjanjian kecuali seseorang yang termasuk ke dalam kategori tidak cakap pada Pasal 1330 KUHPerduta. Syarat terakhir mengenai adanya suatu yang halal dimaknai sebagai keharusan isi perjanjian untuk tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan undang-undang sebagaimana yang ditetapkan pada Pasal 1337 KUHPerduta. Tidak terpenuhinya syarat pertama dan kedua mengakibatkan perjanjian dapat dibatalkan, sedangkan tidak terpenuhinya syarat ketiga dan keempat berakibat pada perjanjian dibatalkan demi hukum.²⁷

Perjanjian pengangkutan memuat tiga jenis perjanjian, yakni perjanjian timbal balik, perjanjian perpindahan kekuasaan dan perjanjian konsensus. Perjanjian konsensus adalah perjanjian yang

²⁶Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

²⁷Nursyamsi Ichsan dan Muh. Ramli, *Hukum Perjanjian & Bisnis*, Azka Pustaka, Pasaman Barat, 2022, hlm. 73.

timbul akibat adanya kesepakatan para pihak.²⁸ Perjanjian timbal balik pada pengangkutan terbentuk pada hubungan timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan selamat sedangkan pengirim mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan.²⁹ Perjanjian timbal balik secara umum dapat diartikan sebagai perjanjian yang memberikan hak dan kewajiban kepada kedua belah pihak perjanjian. Maka dari itu, adanya unsur perjanjian timbal balik pada perjanjian pengangkutan memberikan kedudukan seimbang antara pengangkut dengan penumpang.

Pihak-pihak dalam pengangkutan adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan.³⁰ Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan, yang meliputi:³¹

1. Pengangkut (*carrier*). Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan. Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak pengangkut yakni pihak yang

²⁸P. N. H. Simanjuntak, *Hukum Perdata Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2017, hlm. 289.

²⁹Andi Sri Rezky Wulandari, *Buku Ajar Hukum Dagang*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2014, hlm. 119.

³⁰*Ibid*, hlm 229.

³¹*Ibid*, hlm 230-236.

berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.

2. Pengirim (*consigner, shipper*). Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa Inggris, pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan pengangkut disebut *shipper*.
3. Penumpang (*passanger*). Penumpang adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang ditetapkan. Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subyek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai obyek karena dia adalah muatan yang diangkut.
4. Penerima (*consignee*). Pihak penerima barang yakni sama dengan pihak pengirim dalam hal pihak pengirim dan penerima adalah merupakan subjek yang berbeda. Namun adakalanya pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut di tempat tujuan. Dalam perjanjian pengangkutan, penerima

mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan.

1.5.2 Tinjauan Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu. Dengan demikian, bertanggung jawab adalah berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.³² Tanggung jawab (*aansprakelijkheid* atau *liability*) berarti kewajiban untuk mengganti kerugian apabila perikatan yang sudah dijanjikan tidak dilaksanakan, yang berakibat hukum orang (sekutu) itu bertanggungjawab dan dapat digugat untuk memenuhi prestasinya.³³

Tanggung jawab hukum, dalam bahasa Belanda disebut *verantwoordelijkheid recht* atau dalam bahasa Inggris disebut dengan *legal responsibility*. Tanggung jawab hukum merupakan jenis tanggung jawab yang dibebankan kepada subjek hukum atau pelaku yang melakukan perbuatan melawan hukum atau tindak pidana, sehingga

³²*Ibid*, hlm. 299.

³³Mustapa Khamal Rokan dan Zulham, *Pengantar Hukum Bisnis: Teks ke Konteks*, FEBI UIN-SU Press, Medan, 2022, hlm. 85.

yang bersangkutan dapat dituntut membayar ganti rugi dan atau menjalankan pidana.³⁴

Tanggung jawab hukum adalah konsep fundamental dalam hukum yang mengacu pada kewajiban atau tugas hukum seseorang atau entitas untuk bertanggung jawab atas tindakan, perilaku, atau keputusan yang mereka ambil. Tanggung jawab hukum diterapkan dalam berbagai konteks hukum dan mencakup berbagai jenis tanggung jawab, baik dalam perikatan (kontraktual) maupun di luar perikatan (delik).³⁵

Nils Jansen berpendapat, *legal responsibility is limited to the consequences of fault*. Dalam pandangan Jansen, tanggung jawab hukum terbatas pada konsekuensi dari kesalahan. Dengan kata lain, tanggung jawab hukum merupakan akibat dari kesalahan. Oleh karena itu, kewajiban yang tidak lahir dari suatu kesalahan bukan termasuk tanggung jawab hukum. Hal ini perlu ditekankan, karena seringkali orang mencampuradukkan antara tanggung jawab hukum dengan kewajiban atau tugas. Mengenai hal ini John Salmond berpendapat, *liability or responsibility is the bond of necessity that exist between the wrongdoer and the remedy of the wrong. This vinculum juris is not one of mere duty or obligation*. Dalam pandangan Salmond, tanggung gugat atau tanggung jawab hukum adalah ikatan beban kewajiban yang ada

³⁴M. Zamroni, *loc. cit.*

³⁵Catur Galuh Ratnagung dan Khoirul Anam, *Pemahaman Mendalam tentang Hukum dan Perikatan*, Guepedia, Bogor, 2024, hlm. 77.

antara pelaku kesalahan dan pemulihan atas kesalahan tersebut. Ikatan hukum ini bukan sekadar kewajiban atau tugas.³⁶

Berdasarkan beberapa pendapat di atas, tanggung jawab hukum dapat didefinisikan sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada.

Pengangkutan dalam arti luas, erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya, tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan atau Undang-Undang Pengangkutan. Kewajiban utama pengangkutan adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan. Apabila penumpang mengalami kecelakaan ketika naik alat pengangkut atau selama diangkut; atau ketika turun dari alat pengangkut, pengangkut bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul

³⁶M. Zamroni, *op. cit*, hlm 84-85.

akibat kecelakaan yang terjadi itu. Demikian halnya pada pengangkutan barang, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran di tempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain. Akan tetapi, tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh Undang-Undang Pengangkutan. Undang-Undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat: a) Keadaan memaksa (*force majeure*); b) Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri; dan c) Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim, pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam Undang-Undang Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).³⁷

Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerduta) Indonesia. Pengangkut wajib membayar ganti kerugian atau biaya, kerugian yang diderita, dan bunga yang layak diterima apabila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan (Pasal 1236 KUHPerduta). Biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri atas kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya diterima (Pasal

³⁷Serlika Aprita dan Atika Ismail, *Hukum Dagang*, Kencana, Jakarta, 2023, hlm. 52.

1246 KUHPerdara). Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, dapat diselesaikan melalui gugatan ke muka pengadilan yang berwenang atau gugatan melalui arbitrase.³⁸

Menurut hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu:

1. Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*);
2. Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable pre-sumption of liability principle*);
3. Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).³⁹

1.5.3 Konvensi Internasional *Rotterdam Rules*

Konvensi internasional atau dalam praktik hukum Indonesia disebut dengan perjanjian internasional merupakan salah satu sumber hukum internasional yang sangat penting. Hal ini dikarenakan perjanjian internasional lebih banyak dipergunakan dalam praktik negara-negara selaku subjek hukum internasional utama daripada sumber-sumber hukum lainnya. Selain disebabkan perjanjian internasional memiliki karakteristik yang berbeda dengan sumber hukum yang lain yaitu berupa norma atas dasar kesepakatan-kesepakatan, perjanjian internasional lebih memiliki kekuatan yang

³⁸*Ibid.*

³⁹Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *op. cit.*, hlm. 26.

mengikat kepada para negara-negara yang terlibat dalam kesepakatan tersebut (*pacta sunt servanda*).⁴⁰

Pada penelitian ini, konvensi internasional yang digunakan untuk menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor adalah *Rotterdam Rules*. Konvensi internasional *Rotterdam Rules* merupakan usaha kedua untuk mengharmonisasikan ketentuan internasional pengiriman barang dengan angkutan multimoda dan laut yang diadopsi oleh Majelis Umum PBB pada tahun 2008. Tujuan utama dibentuk *The Rotterdam Rules* oleh *United Nations Commission on International Trade Law* (UNCITRAL) untuk mengharmonisasikan regulasi internasional dengan angkutan yang seluruhnya atau sebagian menggunakan angkutan laut. Jadi, *Rotterdam Rules* berlaku tidak hanya bagi angkutan multimoda tetapi juga bagi angkutan laut. Konvensi ini mengadopsi sistem *limited network liability* bagi *Multimodal Transport Operator* (MTO). Ini tentunya berbeda dengan konsep pertanggungjawaban MTO yang dianut oleh konvensi multimoda (*Multimodal Transport, MT Convention, International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) Multimodal Transport Bill of Lading 1992 (FBL)* dan *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* atau *International Cargo Control (ICC) Rules 1992*.

⁴⁰Yoyon Mulyana Darusman, *Konvensi Internasional (Pelaksanaan dan Pengawasannya)*, Edisi Revisi, Pascal Books, Tangerang Selatan, 2022, hlm. 91.

Pada *Rotterdam Rules* berlaku terhadap kontrak pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut internasional. Jadi, *Rotterdam Rules* memperluas penerapannya tidak hanya pada pengangkutan barang yang semata-mata menggunakan moda transportasi laut, namun juga pada pengangkutan barang yang selain menggunakan moda transportasi laut juga menggunakan moda transportasi darat atau udara. Seperti *Hamburg Rules*, *Rotterdam Rules* tidak semata-mata diberlakukan untuk dokumen pengangkutan atau B/L (*bill of lading*), namun lebih luas lagi untuk kontrak pengangkutan barang. *Rotterdam Rules* bahkan berlaku juga untuk perdagangan elektronik (*e-commerce*) dan menyetujui lebih banyak bentuk-bentuk dokumen elektronik.⁴¹

Tugas-tugas yang dibebankan *Rotterdam Rules* pada pengangkut antara lain:⁴²

1. Mengangkut barang-barang ke tempat tujuan dan mengantarkannya ke penerima;
2. Dengan tepat dan hati-hati menerima, memuat, menangani, menyimpan, mengangkut, menjaga, memperhatikan, membongkar, dan mengantarkan barang-barang;
3. Melakukan uji tuntas sebelum, pada saat dimulainya, dan selama perjalanan melalui laut untuk: membuat dan menjaga kapal laik jalan; dengan tepat menyediakan awak, melengkapi peralatan,

⁴¹*Ibid*, hlm. 86.

⁴²*Ibid*.

menyediakan kapal dan menjaga kapal untuk diawaki, dilengkapi peralatannya, dan disediakan selama perjalanan.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Tipe Penelitian

Tipe atau jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif dengan metode penelitian hukum normatif. Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum yuridis normatif atau penelitian hukum normatif pada dasarnya merupakan penelitian hukum doktriner, juga disebut penelitian perpustakaan atau studi dokumen. Disebut penelitian hukum doktriner karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum yang lain. Sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen disebabkan penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan.⁴³

Penelitian ini bersifat normatif karena menurut Peter Mahmud Marzuki, kembali kepada fungsi penelitian, adapun penelitian hukum (*legal research*) berusaha menemukan kebenaran koherensi, yaitu apakah aturan hukum sesuai dengan norma hukum dan apakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan (*act*) seseorang sesuai dengan norma hukum (bukan hanya sesuai dengan aturan hukum) atau prinsip hukum.⁴⁴

⁴³Ani Purwati, *Metode Penelitian Hukum: Teori & Praktek*, Jakad Media Publishing, Surabaya, 2020, hlm. 86.

⁴⁴Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2016, hlm. 47.

Dilakukannya penelitian ini oleh penulis, pada akhirnya bukan fakta empiris yang akan diperoleh, melainkan kesesuaian antara sesuatu yang hendak diteliti dengan nilai atau ketetapan atauran atau prinsip yang dijadikan referensi. Pada penelitian ini, dilakukan analisis terhadap tanggung jawab hukum pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor berdasarkan peraturan-peraturan yang ada pada konvensi internasional *Rotterdam Rules*.

1.6.2 Pendekatan Masalah

Dalam penelitian hukum, terdapat beberapa pendekatan yang mana dengan pendekatan tersebut peneliti akan mendapatkan informasi dan berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan perbandingan (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).⁴⁵

Pendekatan masalah yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan dan regulasi yang cukup mampu menampung permasalahan hukum yang ada. Dalam suatu penelitian normatif, satu hal pasti adalah penggunaan pendekatan perundang-undangan (*statute*

⁴⁵*Ibid*, hlm. 133.

approach). Dikatakan pasti karena secara logika hukum, penelitian hukum normatif didasarkan pada penelitian yang dilakukan terhadap bahan hukum yang ada.⁴⁶

Penelitian hukum yang akan dilakukan oleh penulis menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yang mana dalam penelitian ini penulis akan menganalisis masalah hukum tentang tanggung jawab hukum pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor berdasarkan peraturan-peraturan yang ada pada konvensi internasional *Rotterdam Rules* dan dibandingkan dengan undang-undang serta peraturan hukum yang mengaturnya.

1.6.3 Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer dan sekunder, yaitu yang diperoleh dari pengkajian pustaka-pustaka yang ada. Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Adapun bahan-bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen resmi, publikasi tentang hukum,

⁴⁶Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2017, hlm. 247.

jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.⁴⁷

Sumber-sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah:

1. Bahan Hukum Primer:
 - a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata);
 - b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
 - c. Konvensi Internasional *Rotterdam Rules*.
2. Bahan Hukum Sekunder, meliputi:
 - a. Buku-buku yang ditulis oleh para ahli hukum;
 - b. Jurnal hukum;
 - c. Internet;
 - d. Sumber lainnya yang memiliki korelasi untuk mendukung penelitian ini.

1.6.4 Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

Bahan hukum baik primer maupun sekunder yang diperoleh akan diinventarisasi dan diidentifikasi untuk selanjutnya dipergunakan dalam menganalisis permasalahan yang berhubungan dengan kajian penelitian ini. Setelah melalui tahapan-tahapan inventarisasi dan identifikasi terhadap sumber bahan hukum yang relevan (primer dan sekunder), langkah berikutnya melakukan sistematisasi keseluruhan, bahan hukum yang ada baik yang menyangkut hukum pengangkutan, hukum dagang, perjanjian pengangkutan, hukum internasional, dan

⁴⁷Peter Mahmud Marzuki, *op. cit.*, hlm. 181.

Konvensi Internasional *Rotterdam Rules*. Proses sistematisasi ini juga diberlakukan terhadap teori-teori, konsep-konsep, doktrin serta bahan rujukan lainnya. Rangkaian tahapan inventarisasi, identifikasi dan sistematisasi tersebut dimaksudkan untuk mempermudah pengkajian dari permasalahan penelitian. Rangkaian tahapan selanjutnya adalah melakukan analisis dengan menggunakan penalaran deduktif disertai uraian deskriptif yang bersifat kritis analitis.

1.6.5 Analisis Bahan Hukum

Teknik analisis bahan hukum yang dilakukan oleh penulis adalah mempergunakan metode silogisme deduktif, yaitu dengan cara berpikir pada prinsip-prinsip dasar, kemudian penelitian menghadirkan objek yang akan diteliti guna menarik kesimpulan terhadap fakta-fakta yang bersifat khusus. Pola berfikir deduktif yaitu berpangkal dari prinsip-prinsip dasar kemudian penelitian tersebut menghadirkan objek yang akan diteliti. Metode silogisme yang menggunakan pendekatan deduktif menurut ajaran Aristoteles yaitu berpangkal dari pengajuan premis mayor kemudian diajukan premis minor, dari kedua premis ini kemudian ditarik kesimpulan.⁴⁸

Penulis dalam penelitian ini menggunakan Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), dan Konvensi Internasional *Rotterdam Rules* sebagai

⁴⁸*Ibid*, hlm. 89.

premis mayor serta permasalahan pada tanggung jawab hukum pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor sebagai premis minor.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan hukum disajikan guna memberikan gambaran secara keseluruhan mengenai pembahasan yang akan dirumuskan sesuai dengan kaidah atau aturan baku penulisan suatu karya ilmiah. Adapun sistematika penulisan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab I, tentang pendahuluan yang berisi uraian latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, originalitas penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, hingga sistematika penulisan.

BAB II, merupakan pembahasan dari masalah pertama dalam penelitian ini, yaitu apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* sah secara hukum menurut hukum internasional. Dalam bab ini diuraikan mengenai isi dalam suatu *bill of lading* serta isi dari *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules*. Selanjutnya juga dilakukan analisis apakah *bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules* secara umum dan secara hukum sah menurut hukum internasional.

BAB III, merupakan pembahasan dari permasalahan kedua dalam penelitian ini, yaitu tentang pemberlakuan prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* secara universal. Pada bab ini diuraikan mengenai prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules*, yang berkaitan dengan prinsip hukum serta penormaan prinsip yang dapat diberlakukan secara universal. Selain itu, juga dilakukan analisis terhadap ketentuan-ketentuan *bill of lading* dan

pengangkutan barang pada suatu negara dan relevansinya dengan prinsip-prinsip yang ada dalam *Rotterdam Rules*.

BAB IV, berisi kesimpulan dari penulisan penelitian hukum ini, yang merupakan intisari pembahasan permasalahan serta saran-saran yang berkaitan dengan tanggung jawab hukum pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor berdasarkan konvensi internasional (*Rotterdam Rules*).

