

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan atau transportasi merupakan salah satu sektor penting yang memiliki peranan besar di Indonesia. Pengangkutan adalah sebuah aktivitas yang mana bertujuan untuk memindahkan suatu barang dari satu tempat ke tempat lainnya, maka dari itu pengangkut menciptakan suatu usaha yang bertujuan untuk membantu masyarakat dalam melaksanakan kegiatan pengangkutan tersebut. Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari berbagai pulau mempengaruhi jenis moda transportasi yang dapat diterapkan di Indonesia. Sehingga peranan pengangkut sangat berpengaruh dalam adanya kegiatan pengangkutan. Pengangkutan yang terdapat di Indonesia terdiri dari moda darat, moda laut, dan moda udara.

Kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari, pengangkutan melambangkan perkembangan kehidupan manusia, terkhususnya dalam bidang teknologi dan transportasi, hal ini diperkuat dengan pernyataan Abdul Kadir Muhammad yaitu:

“Salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan”¹

¹ Abdul Kadir Muhammad, 2010, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 27.

Dengan keadaan wilayah negara Indonesia yang dikelilingi oleh lautan, salah satu moda yang sangat penting adalah dengan menggunakan kapal laut. Transportasi kapal laut merupakan salah satu bagian dari subsektor transportasi yang sangat berperan dalam mendukung kegiatan masyarakat di Indonesia. Aspek ini juga menjadi fokus dalam usaha meningkatkan perekonomian negara demi mendukung perdagangan antar pulau.² Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa:

“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”.

Keberadaan pelayaran tidak hanya memfasilitasi mobilitas manusia, tetapi juga mendukung arus logistik untuk pengiriman barang. Dalam sebuah negara kepulauan seperti Indonesia, sistem pelayaran yang efektif dan terintegrasi menjadi kunci dalam mendukung konektivitas antar wilayah. Pentingnya mutu layanan dalam penyediaan jasa transportasi laut tidak hanya berhubungan dengan faktor kecepatan dan ketepatan waktu, tetapi juga berkaitan dengan faktor keamanan, keselamatan, dan kenyamanan bagi penumpang dan muatan.

Terdapat tiga jenis angkutan perairan yang berlaku di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu angkutan laut, angkutan sungai dan danau serta angkutan penyeberangan. Dengan keadaan Indonesia sebagai negara kepulauan jelas yang sangat

² Rahalim Raja Muda Harahap, Taufik Siregar, dan Rizkan Zulyadi, *Analisis Hukum Terhadap Tanggung Jawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan pada PT. Peln Cabang Lhokseumawe*, *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 2022, Vol. 5 No. 1, hlm. 698.

berpengaruh dalam kegiatan pengangkutan barang adalah angkutan laut. Pasal 7 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan angkutan laut terdiri dari:

1. Angkutan laut dalam negeri;
2. Angkutan laut luar negeri;
3. Angkutan laut khusus;
4. Angkutan laut pelayaran rakyat.

Dalam kegiatan pengangkutan yang berlangsung di dalam negeri, maka dilakukan oleh angkutan laut domestik. Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh kru kapal yang merupakan warga negara Indonesia. Dalam kegiatan pengangkutan dalam negeri, kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Adapun jenis kapal yang terdapat di Indonesia yaitu kapal penumpang, kapal pengangkut barang, kapal angkutan laut, dan kapal penangkap ikan.

Dalam hal transportasi laut yang bertujuan untuk mengirimkan suatu muatan atau barang tentunya memerlukan pihak yang disebut sebagai pengangkut. Abdulkadir Muhammad menyebutkan bahwa:

“subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan”.³

³ Abdul Kadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Penerbit Genta Press, Yogyakarta, hlm. 46.

Pihak-pihak tersebut meliputi pengangkut, pengirim, penerima, ekspediter, agen kapal, pengusaha bongkar muat, dan pihak lain yang terkait. Dalam kegiatan pengangkutan diperlukan adanya suatu bentuk kesepakatan yang terjalin antar para pihak. Kesepakatan atau perjanjian merupakan salah satu hal penting yang harus dilakukan oleh para pihak agar tercapainya suatu tujuan dalam proses pengangkutan yang telah disepakati. Dalam konteks Hukum Perdata Indonesia, pengertian perjanjian sudah disebutkan dalam Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut sebagai KUHPer) yang menyebutkan bahwa:

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih”

Lebih lanjut, menurut Subekti perjanjian merupakan suatu peristiwa dimana satu orang berjanji kepada orang lain atau dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.⁴ Dari peristiwa tersebut, timbul suatu hubungan hukum yang mana disebut sebagai perikatan. Perjanjian itu kemudian akan menimbulkan peran masing-masing pihak yang terlibat didalamnya. Satu pihak berkewajiban untuk memenuhi prestasi yang telah disepakati sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat. Sedangkan pihak lainnya berkewajiban untuk membayarkan upah sesuai dengan apa yang telah disepakati dalam perjanjian yang telah dibuat.

⁴ Diella Angela Dwi Handayani, Et.Al., 2021, “Kajian Yuridis Kontrak Kerja Sama Antara Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (Studi Di Kota Mataram), Jurnal Education And Development, Vol. 9. No. 4, hlm. 688.

Perjanjian mempunyai beberapa syarat yang harus dimuat di dalamnya agar suatu perjanjian dapat dinyatakan sah, yang dijelaskan dalam Pasal 1320 KUHPer, yang menyatakan bahwa:

1. Adanya kesepakatan para pihak,
2. Kecakapan untuk membuat perikatan,
3. Suatu hal tertentu; dan
4. Suatu sebab yang halal.

Jika perjanjian yang dibuat oleh para pihak telah memenuhi syarat-syarat yang diatur oleh KUHPer, maka perjanjian tersebut telah sah dan berkekuatan hukum yang mana mengikat para pihak. Dalam perjanjian berlaku asas *pacta sunt servanda*, yang menyatakan bahwa perjanjian tersebut memiliki kekuatan yang mengikat layaknya undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Hal ini diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPer yang menyebutkan bahwa:

“Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.”

Dalam perjanjian, apabila salah satu pihak yang terlibat dalam perjanjian tidak memenuhi kewajiban yang telah disepakatinya, baik berupa kelalaian ataupun kesengajaan, maka pihak tersebut dianggap telah melakukan wanprestasi (ingkar janji). Menurut Pasal 1238 KUHPer, debitur dinyatakan wanprestasi jika ia tidak memenuhi prestasinya, lalai dalam memenuhi prestasi, atau melaksanakan prestasi secara tidak sempurna.

Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan barang dan berhak

atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai dengan yang sudah diperjanjikan. Adapun kewajiban dan tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 38 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni perusahaan angkutan perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.⁵ Tanggung jawab pengangkut lebih lanjut diterangkan pada Pasal 40, menyebutkan bahwa:

“perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati”.⁶

Dalam konteks pengangkutan bahan bakar minyak, perlu dipahami bahwa bahan bakar minyak merupakan komoditas strategis yang pengaturannya tidak hanya tunduk pada hukum pengangkutan umum, tetapi juga diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi menyatakan bahwa:

“Minyak Bumi adalah hasil dari proses alami berupa hidrokarbon yang dalam kondisi tekanan dan atmosfer berupa frasa cair atau padat, termasuk aspal, lilin mineral atau ozokerit, dan bitumen yang diperoleh dari proses penambangan, tetapi tidak termasuk batubara atau endapan hidrokarbon lain yang berbentuk padat yang diperoleh dari kegiatan yang tidak berkaitan dengan kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi.”

Dalam Pasal 1 angka 4 menyatakan bahwa:

⁵ Pasal 38 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

⁶ Pasal 40 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

“Bahan Bakar Minyak adalah bahan bakar yang berasal dan/atau dioleh dari Minyak Bumi.”

Pasal 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi mengatur bahwa kegiatan usaha Niaga Bahan Bakar Minyak dan/atau Bahan Bakar Gas Bumi melalui laut dilaksanakan berdasarkan izin usaha niaga. Hal ini menunjukkan bahwa pengangkutan bahan bakar minyak bukan merupakan kegiatan pengangkutan biasa, melainkan bagian dari kegiatan usaha hilir migas yang tunduk pada regulasi ketat pemerintah. Konsekuensinya, pelaku usaha pengangkutan bahan bakar minyak tidak hanya bertanggung jawab berdasarkan hukum perjanjian pengangkutan umum, tetapi juga harus memenuhi standar operasional dan keselamatan yang ditetapkan dalam peraturan pelaksanaan Undang-Undang Minyak dan Gas Bumi, termasuk Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi.

Pada Pasal 40 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi menyatakan bahwa:

“Badan Usaha atau Bentuk Usaha Tetap menjamin standar dan mutu yang berlaku sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta menerapkan kaidah keteknikan yang baik.”

Ketentuan ini memberikan dasar hukum yang kuat bahwa pengangkut bahan bakar minyak memiliki tanggung jawab langsung terhadap jumlah bahan bakar minyak yang disalurkan, tidak hanya sampai pada aspek keselamatan pengangkutan secara umum.

Perusahaan pengangkut bertanggung jawab apabila terjadi musnah, hilang, rusak, kurangnya suatu barang yang diangkut dan juga apabila terjadi keterlambatan angkutan barang yang diangkut. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahan perusahaan, maka perusahaan pengangkut tersebut dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Namun, perusahaan pengangkut di perairan wajib mengasuransikan hal-hal yang menjadi tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar bagi muatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Adapun kegiatan pengangkutan yang dilakukan tersebut tentu terikat dalam suatu perjanjian, Zainal Asikin menyatakan bahwa:

“Perjanjian pengangkutan adalah suatu peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan karena orang tersebut telah berjanji untuk melaksanakannya, sedang orang lain telah pula berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal yang berupa memberikan sesuatu yang berupa pemberian imbalan atau upah”⁷

Pengangkutan sebagai suatu kesepakatan biasanya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen transportasi yang menunjukkan bahwa kesepakatan tersebut telah terjadi. Menurut Abdul Kadir Muhammad, pengangkutan mengandung elemen sistem, yaitu:

1. Subjek hukum dalam pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian dan berkepentingan dalam pengangkutan;
2. Objek hukum pengangkutan, yaitu suatu hal dan tahapan pelaksanaan pengangkutan;
3. Status pelaku hukum pengangkutan, terutama pengangkut selalu berada dalam status Perusahaan Badan Hukum atau Tidak Berbadan Hukum;
4. Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu tahapan pelaksanaan pengangkutan;

⁷ Zainal Asikin, 2012, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 122.

5. Hubungan hukum dalam pengangkutan, yaitu hubungan kewajiban serta hak antara pihak-pihak dan mereka yang memiliki kepentingan terhadap pengangkutan.

Dalam kerangka ini, pengangkutan menjadi jasa yang sering digunakan dalam aktivitas jual beli, antar jemput orang jarak jauh, dan kegiatan mengirimkan suatu barang ke suatu tempat.⁸ Dalam buku Hukum Dagang

Zainal Asikin, H. M. N Purwosutjipto menyatakan bahwa:

“Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang maupun barang dari satu tempat ke tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang atau pengirim barang berkewajiban untuk membayar biaya angkutan”⁹

Dalam Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), menyebutkan bahwa:

“Perjanjian pengangkutan menjanjikan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan si pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.¹⁰

Setiap kegiatan usaha, risiko dan tanggung jawab di lapangan merupakan hal yang tak terhindarkan. Termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut yang mempunyai risiko yang cukup tinggi.

⁸ Abdul Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, cetakan 1, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 1.

⁹ Zainal Asikin, 2012, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 153.

¹⁰ Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Pelaksanaan pengangkutan melalui kapal tidak selalu berjalan lancar dan dapat menimbulkan kerugian bagi pihak yang menerima barang, bahkan mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak penerima barang kemudian memicu tuntutan ganti rugi. Perusahaan pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan karena kelalaian mereka dalam hal mengangkut barang sampai ke tangan penerima barang. Perusahaan pengangkut sebaiknya memberikan laporan kegiatan mereka dan menjalin kerjasama dengan pihak-pihak yang terkait di pelabuhan guna mengantisipasi kemungkinan masalah yang dapat muncul dalam kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut.

Adanya interaksi antara pengangkut dengan pihak penerima barang menimbulkan perlindungan hukum yang mengacu pada kepentingan penerima barang. Perlindungan penerima barang menjadi fokus perhatian karena berkaitan dengan regulasi yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Penting untuk dicatat bahwa perlindungan ini tidak hanya ditujukan kepada penerima barang sebagai pihak yang memanfaatkan layanan, namun juga memberikan hak dan kewajiban yang seimbang kepada perusahaan pengangkutan selaku pelaku usaha. Pemerintah memiliki peran krusial dalam mengatur, mengawasi, dan mengontrol interaksi ini untuk menciptakan sistem yang saling mendukung. Dengan demikian, tercapainya tujuan mensejahterakan masyarakat dapat diwujudkan.

Lemahnya posisi penerima barang dalam mendapatkan perlindungan hukum terhadap pelaku usaha disebabkan oleh ketidakmemadainya perangkat hukum yang ditetapkan untuk melindungi penerima barang. Hal ini dapat

menyebabkan ketidakamanan atau kurangnya perlindungan yang memadai terhadap kepentingan penerima barang. Perlu adanya penyempurnaan dalam perangkat hukum yang berlaku agar dapat memberikan jaminan yang lebih efektif terhadap hak-hak penerima barang dan memastikan bahwa pelaku usaha juga mendapatkan perlindungan yang adil sesuai dengan hak dan kewajibannya.¹¹

Banyak pelaku usaha yang bergerak dibidang usaha transportasi, seperti yang terjadi pada PT Sumber Alam Sejahtera Indah selaku pengangkut yang bertanggung jawab dalam hal mengangkut Bahan Bakar Minyak (selanjutnya disebut sebagai BBM) jenis premium yang dimiliki oleh SPUB Kompak Kepulauan Mentawai selaku penerima barang. Pada pengangkutan tersebut, PT Sumber Alam Sejahtera Indah yang menaungi Kapal SPOB Sumber Jaya 01 selaku pengangkut membawa muatan BBM dengan jumlah yang kurang dari yang seharusnya diterima oleh SPBU Kompak Kepulauan Mentawai. Pada 15 Mei 2020, orderan BBM yang diminta oleh pihak SPUB Kompak Kepulauan Mentawai adalah sebesar 90.000 liter. Ketika proses pembongkaran minyak berakhir, hanya terpenuhi 86.240 liter, terjadi selisih muatan sejumlah 3.760 liter yang diangkut oleh Kapal SPOB Sumber Jaya 01 milik PT. Sumber Alam Sejahtera Indah.¹²

¹¹ Hamid, H, 2017, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Sah Media, Makassar, hlm. 111.

¹² Merasa Dirugikan BBM Sering Berkurang, SPBU Kompak Minta Transportir Tanggungjawab, <http://matasumbar.com/merasa-dirugikan-bbm-sering-berkurang-spbu-kompak-minta-transportir-tanggungjawab/>, dikunjungi pada 4 Maret Jam 18.28

Kapten Kapal SPOB Sumber Jaya 01 menyebutkan bahwa selama mengangkut BBM ke Kepulauan Mentawai penyusutan terus terjadi dan bukan hanya terjadi pada saat ini saja. Tidak ada unsur permainan dan juga tidak terdapat tengki tambahan di kapal. Direktur PT. Rimata Saibi Jaya menjelaskan bahwasannya pembongkaran bahan bakar minyak rata-rata mengalami penyusutan sekitar 500 liter hingga 1.500 liter. Kekurangan yang dialami sekarang mencapai 3.760 liter yang mana melebihi batas wajar penyusutan muatan bahan bakar minyak. Hal ini menyebabkan kerugian yang jika dijumlahkan adalah sebesar Rp24.252.000.¹³

Dalam Standar Operasional Pertamina menyebutkan bahwa batas wajar dalam hal pemuaian BBM berjenis premium maupun pertalite adalah sebesar 0,2%-0,5% dari jumlah yang seharusnya. Pertamina memakai *Standar American Petroleum Institute (API)* dan *International Organization of Legal Metrology (OIML)* yang mana dijadikan rujukan pada pendekatan teknis berdasarkan *Volume Correction Factor* (yang selanjutnya disebut sebagai VCF) untuk menentukan batas toleransi pemuaian BBM. Volume BBM dihitung ulang dengan disesuaikan ke suhu standar 15°C.

Berdasarkan kasus yang terjadi pada PT Sumber Alam Sejahtera Indah yang mengangkut BBM berjenis premium dari Kota Padang menuju Kepulauan Mentawai sebesar 90.000 liter. Maka batas toleransi pemuaian BBM sesuai dengan Standar Operasional Pertamina yaitu:

1. Toleransi 0,2%: $90.000 \text{ liter} \times 0,002 = 180 \text{ liter}$

¹³ Ibid

2. Toleransi 0,5%: $90.000 \text{ liter} \times 0,005 = 450 \text{ liter}$

Batas wajar pemuaian BBM berjenis premium dalam perjalanan dari Padang menuju Kepulauan Mentawai dengan muatan 90.000 liter adalah sekitar 180-270 liter. Jika Perhitungan pemuaian BBM menggunakan VCF yang mengacu pada standar internasional seperti ASTM D1250 atau API *Manual of Petroleum Measurement Standards*. Metode ini mengkoreksi volume BBM berdasarkan suhu, dengan suhu referensi standar adalah 15°C yaitu menggunakan rumus berupa volume pemuaian = jumlah BBM (V_0) $\times$ 0,0010 (α , perubahan volume per derajat Celcius) $\times$ perubahan suhu (ΔT), yaitu:

$$\text{Volume Pemuaian} = V_0 \times \alpha \times \Delta T =$$

$$90.000 \times 0,0010 \times 15 = 1.350 \text{ liter}$$

Berdasarkan data yang telah disesuaikan dengan Standar Operasional Pertamina diatas, kasus yang terjadi pada PT Sumber Alam Sejahtera Indah selaku pengangkut yang mana seharusnya membawa muatan BBM berjenis premium sebesar 90.000 liter, namun saat pembongkaran muatan hanya berjumlah 86.240 liter yang mana terdapat kekurangan muatan sebesar 3.760 liter tersebut tidak memenuhi standar yang seharusnya. Batas toleransi pemuaian BBM yang sesuai dengan Standar Operasional Pertamina adalah sekitar 180-270 liter dan jika melihat dari perubahan suhu yang diatur oleh VCF adalah sebesar 1.350 liter membuktikan bahwa PT Sumber Alam Sejahtera Indah telah melewati batas toleransi pemuaian BBM yang sebagaimana terdapat dalam Standar Operasional Pertamina. Hal ini juga

membuktikan bahwa PT Sumber Alam Sejahtera Indah tidak dapat memenuhi kewajiban yang semestinya ia lakukan kepada SPUB Kompak Kepulauan Mentawai selaku penerima barang muatan berupa BBM berjenis premium.

Penyimpangan jumlah muatan yang diterima dapat timbul dalam berbagai proses, mulai dari keberangkatan hingga sampai ke tempat tujuan. Kesalahan mungkin terjadi dalam proses pemuatan barang di pelabuhan, selama perjalanan mungkin mengalami cuaca buruk atau gangguan teknis pada kapal, hingga tahap bongkar muat di pelabuhan. Faktor-faktor tersebut dapat memberikan dampak signifikan terhadap akurasi jumlah muatan yang akhirnya diterima oleh penerima barang.

Segala kerugian dan tanggung jawab yang timbul tersebut sesuai dengan Pasal 1367 KUHPdata yaitu:

“seorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan atas kerugian yang disebabkan oleh orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang ada di bawah pengawasannya”.

Berdasarkan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa tanggung jawab pengangkut yaitu:

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tingkat ketidaksesuaian ini dapat memiliki implikasi serius, terutama terkait kerugian finansial dan kekecewaan konsumen. Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi dan meningkatkan prosedur dan kontrol kualitas dalam

setiap tahap pengiriman, guna meminimalkan risiko terjadinya perbedaan jumlah barang yang dikirim dengan yang diterima.

Dari penjelasan uraian diatas, mengenai hak dan kewajiban serta tanggung jawab dari pihak yang bersangkutan maka menimbulkan pertanyaan bagi penulis yaitu bagaimana bentuk pelaksanaan perjanjian pengangkutan BBM oleh PT Sumber Alam Sejahtera Indah dan akibat hukum yang timbul apabila terjadi wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan bahan bakar minyak melalui laut menuju Kepulauan Mentawai. Oleh karena itu, timbullah ketertarikan penulis untuk mengangkat sebuah penelitian berjudul **“PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN BAHAN BAKAR MINYAK AKIBAT PENYUSUTAN (*LOSSES*) YANG MELEBIHI BATAS TOLERANSI MELALUI LAUT MENUJU KEPULAUAN MENTAWAI OLEH PT SUMBER ALAM SEJAHTERA INDAH”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka masalah penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Bahan Bakar Minyak Melalui Laut Menuju Kepulauan Mentawai oleh PT Sumber Alam Sejahtera Indah?
2. Bagaimana Tanggung Jawab PT Sumber Alam Sejahtera Indah Selaku Pengangkut Dalam Pengangkutan Bahan Bakar Minyak Melalui Laut Menuju Kepulauan Mentawai?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah penulis uraikan diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bentuk pelaksanaan perjanjian pengangkutan bahan bakar minyak melalui laut menuju Kepulauan Mentawai oleh PT Sumber Alam Sejahtera Indah.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab PT Sumber Alam Sejahtera Indah selaku pengangkut dalam pengangkutan bahan bakar minyak melalui laut menuju Kepulauan Mentawai.

D. Manfaat Penelitian

Penulis berharap melalui penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi penulis sendiri maupun bagi pembaca baik secara teoritis maupun praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Secara Teoritis
 - a. Penulis berharap penelitian ini memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu hukum, terutama tentang pelaksanaan perjanjian pengangkutan bahan bakar minyak melalui laut yang dibuat oleh para pihak yang terlibat dalam kegiatan pengangkutan tersebut.
 - b. Memberikan manfaat bagi kalangan akademis dan masyarakat pada umumnya untuk memberikan informasi dan pedoman dalam permasalahan kerugian yang dialami konsumen akibat kurang muatan yang diterima.

2. Secara Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan agar para pihak selaku pelaku usaha dapat menjelaskan perjanjian pengangkutan secara detail mengenai batas toleransi apabila terjadinya pemuaian bahan bakar minyak sebagai suatu muatan yang diangkut.
- b. Diharapkan pihak pengguna jasa pelaku usaha terkhususnya pengangkutan kapal laut dapat memahami terkait isi perjanjian pengangkutan yang dibuat bersama pelaku usaha pengangkut yang sesuai dengan Undang-Undang dan Peraturan yang berlaku.

E. Metode Penelitian

Metode pada hakikatnya memberikan pedoman tentang cara-cara seorang ilmuwan mempelajari, mengelola, menganalisis, dan memahami lingkungan yang dihadapinya.¹⁴ Sedangkan penelitian dapat diartikan sebagai proses mencari kembali. Pencarian yang dimaksud dalam buku ini adalah usaha untuk menemukan pengetahuan yang valid (ilmiah), karena hasil dari pencarian tersebut akan digunakan untuk menyelesaikan masalah tertentu. Dengan kata lain, penelitian adalah usaha pencarian yang amat bernilai edukatif.¹⁵ Dalam hal ini, metode yang digunakan adalah:

¹⁴ Soerjono Soekanto, 2008, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, hlm. 6.

¹⁵ Amiruddin dan Zainal Asikin, 2016, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 19.

1. Pendekatan Masalah

Penelitian ini menerapkan metode pendekatan masalah yang dilakukan secara yuridis empiris, yang juga dikenal sebagai penelitian lapangan yang menganalisis peraturan hukum yang berlaku serta realitas di masyarakat. Suharsimi Arikunto menyatakan bahwa:

“penelitian empiris adalah penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah”.¹⁶

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk memberikan analisis mendalam mengenai isu-isu yang diangkat penulis menggunakan data yang telah dikumpulkan.

3. Sumber dan Jenis Data

a. Sumber Data

Dalam penelitian ini, sumber data meliputi:

1) Penelitian Kepustakaan

Penelitian kepustakaan (Library Research): Penyusunan skripsi ini mengandalkan sumber data Penelitian Pustaka (library research) yang mencakup pengumpulan informasi atau bahan-bahan dari berbagai literatur yang relevan dengan masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini, penulis

¹⁶ Ade Saptomo, 2007, *Pokok-Pokok Metode Penelitian Hukum*, Unesa University Press, Surabaya, hlm. 59.

mengumpulkan bahan-bahan dari berbagai literatur, termasuk peraturan perundang-undangan, buku-buku, dan jurnal yang diperoleh dari Perpustakaan Pusat Universitas Andalas dan Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas.

2) Penelitian Lapangan

Data yang diperoleh langsung dari lokasi melalui wawancara dengan narasumber mengenai Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Bahan Bakar Minyak Melalui Laut Menuju Kepulauan Mentawai oleh PT Sumber Alam Sejahtera Indah.

b. Jenis Data

1) Data Sekunder

Data sekunder merupakan informasi yang diperoleh dari buku-buku sebagai data pelengkap bagi data primer, terdiri dari buku-buku atau literatur yang berkaitan dengan pengangkutan, khususnya dalam terutama pengangkutan barang melalui jalur laut, data sekunder meliputi:

a) Bahan Hukum Primer

- (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
- (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

(4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang
Pelayaran

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang menjelaskan tentang bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder dapat memberikan bantuan, analisis, serta pemahaman terhadap bahan hukum primer, seperti:

- (1) Buku-buku
- (2) Jurnal Penelitian
- (3) Teori-teori dan Karya Tulis dari Kalangan Hukum Lain

c) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merujuk pada informasi yang diperoleh dari petunjuk atau penjelasan yang berhubungan dengan bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, surat kabar, dan sebagainya.

2) Data Primer

Data primer adalah informasi yang diambil secara langsung dari sumber hukum pertama yang relevan dengan isu yang akan dianalisis. Sumber data ini didapat dengan melakukan penelitian di lapangan secara langsung serta mencakup

dokumen peraturan mengikat dan telah ditetapkan oleh pihak yang berwenang.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam proses pengumpulan data yang akan digunakan, penulis melakukan studi dokumen dan juga wawancara.

a. Studi Dokumen

Studi dokumen berarti dalam konteks penelitian hukum yang dilakukan studi bahan-bahan hukum yang terkait dengan penelitian yang dimaksud. Studi dokumen dapat dilakukan dengan mengumpulkan bahan hukum primer, sekunder, maupun tersier.¹⁷

b. Wawancara

Wawancara merupakan cara untuk mengumpulkan informasi melalui komunikasi antar individu dengan melakukan sesi tanya jawab secara lisan guna mendapatkan langsung informasi atau penjelasan yang akurat dan sebenarnya.¹⁸ Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara langsung dengan pihak-pihak yang terlibat dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan bahan bakar minyak melalui laut menuju Kepulauan Mentawai oleh PT Sumber Alam Sejahtera Indah. Wawancara tersebut dilakukan dengan pendekatan terbuka dan terencana, dimana pewawancara

¹⁷ Amaruddin, Zainal Asikin, Op. Cit, hlm. 68.

¹⁸ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2001, *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm. 81.

menyiapkan sejumlah pertanyaan dan kemudian mendapatkan jawaban dari narasumber.

5. Pengolahan dan Analisis Data

a. Pengolahan Data

Pengolahan data merupakan langkah yang diambil setelah pengumpulan data selesai dilakukan melalui proses pengeditan.

Pengeditan atau editing adalah tahap pemilihan kembali data yang diperoleh atau melakukan pengecekan ulang terhadap hasil penelitian sehingga data yang dipergunakan relevan dengan judul penelitian serta dapat menghasilkan suatu kesimpulan.

b. Analisis Data

Analisis data yang akan digunakan yaitu analisis kualitatif, yaitu analisis data yang tidak menggunakan rumus statistik karena data tidak berupa angka melainkan dengan cara menggunakan pendekatan terhadap peraturan perundang-undang, teori dan ilmu hukum, pendapat para ahli, dan data yang peneliti peroleh di lapangan dan disusun dengan kalimat yang dari peneliti sehingga tercapai suatu kesimpulan dari peneliti.