

Fungsi Hukum Bisnis Maritim dalam Rangka Peningkatan Sektor Angkutan Laut

Tugino

Staf Pengajar Akademi Teknik Perkapalan (ATP) Veteran Semarang

ABSTRACT: *Indonesia as a maritime state with thousands of islands is based on Pancasila and the 1945 constitution. To embody its archipelago and strengthen the national resilience it requires national transport system to support economic growth, decentralization of funds to maintain the accountability of its business administration fisheries and commerce while maintaining the safety and cruise in the interest of national security and in order to fulfill business trade industry (commerce). In Articles 8, 9, 11, 13, 15, 17, Law No 17 of 2008 an important role in the transport of the type of sea transport business includes: sea freight of the interior; sea freight overseas; special sea transport; and sea freight shipping people. The role of maritime business law is a set of rules that relate directly or indirectly to the affairs of the company in running the economy, so that business always increases the Indonesian economy generally.*

Key Words: *legal function maritime business*

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia dengan panjang 81.000 km secara geografis Indonesia diuntungkan karena terletak di antara dua samudra Pasifik dan Hindia dan diapit oleh dua benua Asia dan Australia, secara otomatis menjadikan Indonesia sebagai lalu lintas laut dalam arus perdagangan sehingga dalam kegiatan bisnis moda transportasi laut memegang peranan penting dalam Hukum Bisnis, perlu diketahui bahwa Hukum Bisnis lahir karena adanya istilah bisnis, Bisnis sendiri diambil dari kata *business* (bahasa Inggris) yang berarti kegiatan usaha. Oleh karena itu, secara luas kegiatan bisnis diartikan sebagai kegiatan usaha yang dijalankan oleh orang atau badan usaha (perusahaan) secara terus-menerus sebagai dasar pembahasan ini menggunakan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*KUHD*) kedua undang-undang tersebut sebagai rujukan untuk membahas persoalan berkaitan dengan Perusahaan, angkutan yaitu bisa berupa barang atau jasa maupun fasilitas-fasilitas yang diperjualbelikan atau disewakan untuk mendapatkan keuntungan, sedangkan Maritim sendiri diartikan di laut sebagai tempat angkutan dalam melaksanakan bisnis di lautan baik dari hasil laut (**Tuti Triati Gondo Kusumo; 2009**), atau barang dan jasa yang ada di laut termasuk di dalamnya pen yaitu pengangkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus pelayaran rakyat.

Dasar dari kegiatan angkutan laut tersebut dalam menjalankan bisnis maritim menggunakan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 yang tingkat pelaksanaannya adalah Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010. Bahwa Pengangkutan barang antar pelabuhan laut di dalam negeri wajib diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut Nasional, dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia.

Dalam Penyelenggaraan angkutan laut tentunya harus memperhatikan Jenis dan usaha pengangkutan laut yang merujuk pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

Jenis-jenis Usaha Pengangkutan laut mencakup Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Laut Khusus dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

PEMBAHASAN

Sebagai konsekuensi letak geografis bahwa Indonesia memiliki tiga alur laut kepulauan yang menjadi sea lines bagi arus pelayaran internasional yang melewati wilayah perairan Indonesia. Selain itu dari 39 selat yang tersebar di wilayah Indonesia 4 di antaranya merupakan choke point (dari 9 choke point di dunia). Dengan keunggulan letak geografis dan wilayah perairan Indonesia tersebut beragam potensi ekonomi dapat dimanfaatkan lebih jauh untuk mendongkrak anggaran pendapat Negara, oleh karena itu fungsi hukum dalam mengatur bisnis maritim sangat dibutuhkan sehingga perlu dibutuhkan angkutan untuk membedakan angkutan sebagai berikut:

1. Angkutan laut Dalam Negeri

Di dalam Pasal 8 UU no 17 Tahun 2008 disebutkan:

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh Perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Kapal Asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau/antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Pasal 9 UU no 17 Tahun 2008 menyebutkan:

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu, baik intra maupun antar moda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- (2) Kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (*liner*) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (*Tramper*).
- (3) Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.
- (4) Jaringan Trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri disusun dengan memperhatikan:
 - a. Pengembangan pusat industri, Perdagangan, dan Pariwisata
 - b. Pengembangan Wilayah dan/atau daerah
 - c. Rancangan umum tata ruang
 - d. Keterpaduan intra- dan antar moda transportasi
 - e. Perwujudan Wawasan Nusantara.
- (5) Penyusunan Jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan bersama oleh pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut.
- (6) Jaringan Trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan oleh menteri.
- (7) Pengoperasian kapal pada jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan oleh Perusahaan angkutan laut nasional dengan mempertimbangkan:
 - a. Kelaik-lautan kapal
 - b. Menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh Warga Negara Indonesia
 - c. Keseimbangan permintaan dan tersedianya Ruangan

- d. Kondisi alur dan Fasilitas pelabuhan yang disinggahi
 - e. Type dan ukuran kapal sesuai dengan kebutuhan
- (8) Pengoperasian kapal pada trayek tidak tetap dan tidak teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan wajib dilaporkan kepada Pemerintah.

2. Angkutan laut luar Negeri

Pasal 11 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 menyebutkan:

- (1) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.
- (2) Kegiatan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang termasuk angkutan laut lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (4) Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari Pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.
- (5) Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

3. Angkutan Laut Khusus

Pasal 13 UU No 17 Tahun 2008 menyebutkan:

- (1) Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaik-lautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan izin operasi dari Pemerintah.
- (3) Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang laik-laut dengan kondisi dan persyaratan kapal sesuai dengan jenis kegiatan usaha pokoknya.
- (4) Kegiatan angkutan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan/barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan /barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin Pemerintah.
- (5) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:
 - a. Tidak tersedianya kapal
 - b. Belum adanya perusahaan angkutan yang mampu melayani sebagian/seluruh permintaan jasa angkutan yang ada.
- (6) Pelaksana kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut khusus ke pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional/pelaksana kegiatan angkutan laut khusus sebagai agen umum.
- (7) Pelaksana kegiatan angkutan laut khusus hanya dapat menjadi agen bagi kapal yang melakukan kegiatan yang sejenis dengan usaha pokoknya.

4. Angkutan laut Pelayaran Rakyat

Pasal 15 UU No 17 Tahun 2008 menyebutkan:

- (1) Kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.

- (2) Kegiatan angkutan laut pelayaran Rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga Negara Indonesia/badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaik-lautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Dari jenis-jenis angkutan laut tersebut tentunya untuk mendukung kebijakan pemerintah dalam rangka meningkatkan sumber pendapatan dan meningkatkan perekonomian di Indonesia di sektor laut, Menurut pakar kebijakan Ekonomi kelautan IPB **Tridoyo Kusumastanto** (2014), ada 14 sektor yang dapat berkontribusi sebagai sumber pendapatan Negara, antara lain:

- a. Perikanan tangkap
- b. Perikanan budidaya
- c. Industri pengolahan hasil perikanan
- d. Industri bioteknik kelautan
- e. Pertambangan dan energi
- f. Wisata bahari
- g. Industri maritim
- h. Pulau-pulau kecil dan
- i. Sumberdaya non konvensional
- j. Bangunan kelautan (konstruksi dan rekayasa)
- k. Benda berharga dan warisan budaya (cultural heritage)
- l. Jasa lingkungan, konservasi dan biodiversitas.

Menurut **Dedy Heryadi Sutisna** (2014) sekretaris Dewan Kelautan Indonesia dapat menyumbang US\$ 171 miliar per tahun dengan detail rincian sebagai berikut: Perikanan: US\$32.000.000.000/tahun, wilayah pesisir: US\$56.000.000.000/tahun, Bioteknologi: US\$40.000.000.000/tahun, wisata bahari: US\$2.000.000.000/tahun, minyak bumi: US\$21.000.000.000/tahun, dan transportasi laut: US\$20.000.000.000/tahun. Dan ini belum mencakup produksi gas bumi yang diperkirakan lebih besar dari produksi minyak di Indonesia. Oleh karena itu Indonesia menjadikan peran strategis terkait politik luar negeri kita dengan menggunakan seluruh alur pelayaran dunia yang melalui jalur strategis di Indonesia sangat diperlukan pembinaan-pembinaan mulai dari angkutan rakyat sampai angkutan luar negeri seperti di dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 di antaranya:

Pasal 16

- (1) Pembinaan angkutan laut pelayaran Rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut Pelayaran rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- (2) Pengembangan angkutan laut pelayaran Rakyat dilaksanakan untuk:
 - a. Meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau,
 - b. Meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja, dan
 - c. Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.
- (3) Armada angkutan laut pelayaran-rakyat dapat dioperasikan di dalam negeri dan lintas batas, baik dengan trayek tetap dan teratur maupun trayek tidak tetap dan tidak teratur.

Selain dari sarana angkutan laut tentunya melibatkan pihak-pihak dalam melaksanakan pengangkutan melalui laut di antaranya:

1. Pengangkut. Menurut Poewosutjipto (1995) pengangkut adalah orang yang mengikat-kan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan aman dan selamat.
2. Pengirim Barang. Mengenai pengirim barang tidak ditemukan definisinya dalam KUHD, secara ringkas dapat dikemukakan bahwa pengirim adalah orang yang mengikat-kan diri untuk mengirim sesuatu barang dengan membayar uang angkutan (**Zaeni Asyhadie, 2006: 147**). Pengirim belum tentu adalah pemilik barang. Seringkali dalam praktek, pengirim adalah ekspediter atau perantara lainnya dalam bidang pengangkutan. Contoh di dalam Pasal 86 ayat (1) KUHD menyatakan bahwa ekspediter adalah orang lain untuk menyelenggarakan, karena itu perantara lain dalam bidang pengangkutan yang dibuat oleh ekspediter antara lain: Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dengan pengirim disebut Perjanjian Ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter atas nama pengirim dan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan.
3. Penerima barang. Kedudukan penerima dalam pengangkutan barang adalah sebagai pihak yang menerima barang-barang yang tercantum dalam *konosemen*. Kedudukan ini timbul karena sebagaimana yang telah dikemukakan bahwa kewajiban pengangkut adalah menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima, dalam hal ini, mengenai penerima ada dua kemungkinan: Penerima adalah juga pengirim barang, bisa juga Penerima adalah orang lain yang ditunjuk.

Selain pihak-pihak yang berkaitan dengan pengangkutan laut, tentunya tidak kalah pentingnya adalah sarana penunjang yaitu adanya:

1. Kapal. Pada Pengangkutan melalui laut, kapal merupakan faktor yang mutlak harus ada karena berfungsi sebagai alat pengangkut karena sesuai pasal 1 ayat 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
2. Pelabuhan. Menurut Pasal 1 sub 16 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mempunyai makna tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antar moda transportasi, dan tidak kalah penting adalah sarana prasarana.
3. Prasarananya. Selanjutnya dalam rangka menunjang kelancaran arus bisnis barang serta kelancaran dalam pelaksanaan bongkar muat dari dan/atau ke kapal di Pelabuhan diperlukan adanya sarana pelabuhan seperti:
 - a. perairan pelabuhan, tempat kapal-kapal berlabuh agar dapat melakukan pekerjaan dengan aman
 - b. dermaga pendarat dan dermaga yang cukup kuat, tempat kapal-kapal merapat dan tertambat
 - c. pelampung untuk kapal-kapal tertambat
 - d. Gudang dan lapangan tempat barang-barang yang akan dimuat ke dalam kapal dan dibongkar dari dalam kapal dijamin keutuhan serta mutunya barang
 - e. Pandu-pandu dalam rangka keselamatannya sewaktu memasuki pelabuhan tersebut
 - f. Kapal-kapal tarik (*tugboat*) untuk menarik kapal-kapal sewaktu memasuki atau meninggalkan pelabuhan

- g. Pelabuhan bongkar muat di pelabuhan di antaranya kran (*crane*), kereta-kereta barang, *lift truck*, dan lain-lain
- h. Pekerja/buruh yang cukup tersedia.

Dari uraian kegiatan bisnis maritim di atas, kita ketahui bahwa pengangkutan laut memegang peranan yang sangat penting mengingat pengiriman baik dari produsen maupun konsumen yang akan dapat terkirimnya barang-barang atau penumpang dapat terkirim dengan lancar, sehingga kapal dipakai sebagai kepentingan siapapun termasuk di dunia bisnis.

KESIMPULAN

Melihat Kegiatan pengangkutan di atas, dapat dirumuskan bahwa peranan hukum Bisnis maritim merupakan serangkaian peraturan yang berkaitan secara langsung maupun tidak langsung dengan urusan-urusan Perusahaan dalam menjalankan roda perekonomian khususnya di sektor angkutan laut.

Sesuai Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 ayat (1), kegiatan angkutan khusus dilakukan oleh Badan Usaha untuk menunjang Usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal bebendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaik-lautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia, ayat (2) badan Usaha sebagai mana dimaksud pada ayat (1) tersebut merupakan badan Hukum Indonesia yang melakukan kegiatan Usaha pokok di bidang:

- a. Industri
- b. Kehutanan
- c. Pariwisata
- d. Pertambangan
- e. Perikanan
- f. Pekerjaan-pekerjaan bawah air
- g. Pengairan
- h. Jasa-jasa konstruksi.

Dari total wilayah Indonesia, 70%-nya merupakan wilayah perairan. Indonesia dengan total jumlah pulau mencapai 13.446 (Bakosurtanal, 2014) adalah Negara dengan jumlah pulau terbanyak di dunia, sangat tepat kalau Indonesia dijuluki Negara Kepulauan. Dengan demikian pelaksanaan, fungsi dan peranan Hukum Bisnis Maritim dalam melaksanakan kegiatan bongkar-muat yang melibatkan jasa angkutan laut dapat tercapai sesuai yang diharapkan oleh Pemerintah dan masyarakat sekarang dan yang akan datang. Sehingga dapat mengembangkan angkutan di perairan dapat terciptanya iklim usaha/bisnis yang kondusif bagi perkembangan angkutan perairan Nasional, serta Industri Jasa Terkait dapat mengembangkan Jasa Angkutan laut berdasarkan Wawasan Nusantara.

Indonesia memiliki 3 alur Kepulauan Indonesia (ALKI) yang menjadi Sea Lines yang menjadi perdagangan Internasional sehingga dalam mengembangkan dunia bisnis dapat berjalan sesuai dengan peraturan pemerintah, kesemuanya Usaha kemaritiman tanpa didukung oleh para pihak termasuk wakil-wakil rakyat yang selalu mengemban aspirasi, terutama dalam Di dunia maritim termasuk di dalamnya dan disarankan masyarakat memperoleh manfaat kebutuhan yang merata dan demi kelangsungan pembangunan terlebih mendorong pertumbuhan Bisnis antar pulau dan/atau antar negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Diktat Hukum Maritim, Antares, Semarang, 2010.
- Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, UII Press Yogyakarta, 2004.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2005 tentang pengangkutan barang/ penumpang antar pelabuhan laut dalam negeri.
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 22 Tahun 2011, tentang Angkutan Di Perairan.
- R. Subekti, R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, PT Padnya Paramita, Jakarta, 1990.
- Sri Redjeki Harono, *Kapita Selekta Hukum Perusahaan*, Mandar Maju, Bandung, 2000.
- Tuti Triyanti Gondokusumo, *Pengangkutan melalui laut*, Semarang, 2009.
- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Perusahaan. PT. Citra Umbara, Bandung, 2007.
- Undang-Undang Pelayaran No 17 Tahun 2008, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Wahyu Daniel - DetikFinance, rabu, 19 Nopember 2014 07:37 WIB. Jakarta, 2014.
- Zaeni Asyhadie H, *Hukum Bisnis Prinsip dan pelaksanaannya di Indonesia*, PT Rajda Grafindo Persada, Jakarta, 2009.