

SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB PT. SUMBER KALIMAS AGUNG
(PT. PSKA) SURABAYA PADA PENGANGKUTAN
BARANG MELALUI LAUT**



Oleh :
DIAN TRISNO HASTUTI
039910424 / U

**FAKULTAS HUKUM NON REGULER
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA**

2003

KOPMA
Copy Service


**TANGGUNG JAWAB PT. PELAYARAN SUMBER KALIMAS
AGUNG (PT. PSKA) SURABAYA PADA PENGANGKUTAN
BARANG MELALUI LAUT**


SKRIPSI

**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas dan Memenuhi Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

Dosen Pembimbing

Penyusun.


Wuri Adriyani, S. H., M. Hum.
NIP. 131653462


Dian Trisno Hastuti
NIM. 039910424/U

**FAKULTAS HUKUM NON REGULER
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2003**

Motto

***Hai orang-orang yang beriman : Hendaklah kamu tegak di atas kebenaran yang adil semata-mata karena Allah dalam memberikan kesaksian. Dan jaganlah sekali-sekali kebencianmu terhadap sesuatu kaum, sampai mempengaruhi dirimu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah, karena adil itu lebih dekat kepada taqwa. Karena itu, bertaqwalah kepada Allah !
Sesungguhnya Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan***

(QS. AL – MA'IDAH : 8)

Ku Persembahkan Tugas Akhir ini untuk :

**Papa dan mama
Tercinta**

**Atas seluruh dukungan dan kasih sayang
Yang telah diberikan pada ananda.**

KATA PENGANTAR

Syukur alhamdulillah kehadirat Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha penyayang atas segala Rahmat dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik dan lancar. Dan tak lupa sholawat dan salam tetap tercurahkan kepada junjungan kita Rasulullah Muhammad SAW, beserta para pengikutnya.

Penulisan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat guna mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya. Selesaiannya Tugas Akhir ini, berarti lepas sudah segala beban dan tanggung jawab saya dalam penulisan ini, dengan berbagai pengalaman baik suka maupun duka.

Penulis sebagai menyadari bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini tidak luput dari adanya kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan saran ataupun kritik yang membangun dari pembaca, demi kesempurnaan Tugas Akhir ini. Penulis berharap semoga penyusunan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Surabaya, 3 November 2003

Penulis

DAFTAR ISI

JUDUL	Halaman
LEMBAR PENGESAHAN	
MOTTO	v
KATA PENGANTAR	vii
UCAPAN TERIMA KASIH	viii
DAFTAR ISI	x

BAB I PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya.....	1
2. Penjelasan Judul.....	4
3. Alasan Pemilihan Judul.....	4
4. Tujuan Penulisan.....	5
5. Metodologi.....	6
a. Pendekatan Masalah.....	6
b. Sumber Bahan Hukum.....	6
c. Prosedur Pengumpulan dan Pengelolahan.....	7
d. Analisa Bahan Hukum.....	7
6. Pertanggungjawaban Sistematika.....	7

BAB II MANFAAT KONOSEMEN DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

1. Pengertian Umum Konosemen.....	10
-----------------------------------	----

2. Konosemen Sebagai Tanda Terima Barang.....	19
3. Sifat Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	25
4. Hak-kewajiban Pengangkut dan Pengirim Barang.....	27

BAB III TANGGUNG JAWAB PT. PSKA SURABAYA

1. Prosedur Pembuatan Konosemen oleh PT. PSKA Surabaya.....	30
2. Prosedur Tuntutan Ganti Rugi.....	34
3. Pembatasan dan Pembebasan Tanggung Jawab.....	36
4. Peranan Asuransi Pada Klaim Tututan Ganti Rugi.....	40

BAB IV PENUTUP

1. Kesimpulan.....	44
2. Saran.....	45

DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN

BAB I
PENDAHULUAN

Multi Jasa

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam dunia perniagaan transportasi merupakan sarana penting untuk memperlancar roda perekonomian. Transportasi berperan untuk memperlancar dan memajukan arus perdagangan dalam dan luar negeri, karena transportasi dapat melancarkan arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen sehingga terjadi pemerataan dan peningkatan pembangunan secara optimal.

Menyadari peranan transportasi tersebut di atas, pengangkutan laut merupakan salah satu upaya transportasi yang mampu meningkatkan kebutuhan pelayanan angkutan melalui laut dengan biaya yang lebih murah dan lebih maksimal bila dibandingkan dengan pengangkutan darat dan udara, oleh karena itu pengangkutan melalui laut seringkali dikatakan memenuhi hajat hidup orang banyak sebab memberikan manfaat yang besar dan murah kepada masyarakat.

Pada hakekatnya secara sempit pengangkutan laut bertujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang atau barang melalui laut dari satu tempat ke tempat tujuan yang diinginkan dengan aman, selamat, dan utuh. Agar pengoperasian pengangkutan melalui laut berjalan dengan baik, maka harus diperhatikan alat-alat dan proses pengangkutan tersebut dalam keadaan baik dan dapat melakukan pengangkutan sampai tempat tujuan dengan selamat dan tidak mengalami kerugian.

Dalam pelaksanaan pengangkutan suatu barang pada umumnya di lengkapi dengan konosemen. Konosemen merupakan suatu dokumen yang sering dipakai dalam pengangkutan barang melalui laut. Bahkan konosemen di kategorikan sebagai surat berharga yang dapat diperdagangkan (*negotiable bill of lading*) Definisi konosemen diatur oleh Pasal 506 KUHD yang berbunyi sebagai berikut:

Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya kesuatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada seorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan.¹

Melalui konosemen dapat diketahui para pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan, hak dan kewajiban para pihak dalam melaksanakan pengiriman barang melalui laut, dan tuntutan ganti rugi yang dapat diajukan apabila terjadi suatu kerugian.

Konosemen perlu dibuat tetapi bukan merupakan keharusan, sebab perjanjian pengangkutan terbentuk dengan adanya kata sepakat mereka yang mengikatkan diri sesuai syarat Pasal 1320 KUHPdt.² Bagi pengangkut dan pengirim barang konosemen dapat di pakai sebagai salah satu alat bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan. Konosemen pada umumnya memuat pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak yaitu pengangkut dan pengirim barang.

¹ Subekti, R dan Tjitrosudibio, R, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Pradnya Paramita, Jakarta, h.144.

² Subekti, R dan Tjitrosudibio, R, KUHPdt

Dalam praktek pengangkutan barang melalui laut, banyak sekali menanggung resiko dan bahaya yang datangnya kadang-kadang tidak terduga. Pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan secara aman dan utuh, berarti pengangkut harus berusaha mencegah atau menghindari terjadinya kerugian atas barang yang diangkut. Jika pengangkut tidak melaksanakan kewajiban tersebut dan menimbulkan kerugian pada barang, maka pengangkut pada azasnya bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkannya sedangkan pengirim dapat menggunakan konosemen sebagai dasar penuntutan ganti rugi bagi pengirim atau penerima .

Berdasarkan kenyataan di atas, maka dalam skripsi ini saya ingin mengetahui fungsi konosemen dalam praktek pengangkutan barang melalui laut yang dipakai oleh PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya (yang selanjutnya disebut PT PSKA Surabaya), dalam kaitannya dengan tanggung jawab PT PSKA Surabaya bila terjadi kerugian pada barang yang diangkut. Adapun sentral permasalahan yang saya ajukan adalah:

1. Apakah tanggung jawab PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya (PT PSKA Surabaya) terhadap kerugian yang mungkin timbul pada barang muatan yang diangkutnya hanya terbatas pada apa yang tertulis dalam konosemen yang di buat ?
2. Hal-hal apakah yang secara hukum bisa meniadakan atau melampaui pembatasan tanggung jawab pengangkut ?

1.2 Penjelasan judul

Sesuai dengan judul skripsi yang saya tulis yaitu “Tanggung Jawab PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya Barang Melalui Laut ”, maka perlu saya jelaskan terlebih dahulu apa maksud dari judul tersebut. Tanggung jawab berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya kalau ada suatu hal yang dapat dituntut, dipermasalahkan, diperkarakan. Sedangkan arti dari pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat yang satu ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³ Jadi Tanggung Jawab PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya Pada Pengangkutan Barang Melalui Laut berarti suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatunya kalau ada suatu hal yang terjadi terhadap pemindahan obyek angkutan yang dilakukan oleh PT. PSKA Surabaya.

Tulisan ini merupakan hasil tinjauan secara praktek dalam rangka pelaksanaan pemberian ganti rugi, dan menjelaskan secara nyata/riil tentang pengangkutan barang melalui laut oleh PT. PSKA Surabaya.

1.3 Alasan Pemilihan Judul

Dengan melihat keadaan dalam praktek, maka terdapat adanya pembatasan

³ H. M. N. Poerwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3, Jakarta, 1987, h.2

dari tanggung jawab pengangkutan barang melalui laut pada PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya (selaku pengangkut) yang secara tertulis di dalam konosemen yang diterbitkannya. Mengapa saya tertarik untuk meneliti tentang Tanggung Jawab dari PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya, karena sebagai pihak yang mempunyai peranan dalam proses pengangkutan barang melalui laut tentu mempunyai tanggung jawab tertentu berkaitan dengan tugasnya, bahkan diperkirakan tak jarang terjadi perselisihan pendapat antara pengirim barang, pengangkut dalam menentukan siapa yang harus bertanggung jawab atas terjadinya resiko rusaknya atau hilangnya barang.

Bila demikian yang terjadi sejauh mana tanggung jawab yang dimiliki oleh pengangkut PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya. Di samping itu ada alasan yang lain kalau terjadi kerugian terhadap barang muatan karena keadaan yang tiba-tiba terjadinya bahaya yang datangnya kadang-kadang tidak terduga seperti tiba-tiba datang angin, gelombang besar dan juga bertalian dengan sifat laut yang sangat sukar untuk dapat diramalkan ataupun di hindari, dengan perubahan musim yang tidak menentu. Alasan-alasan inilah saya tertarik untuk memilih judul skripsi “Tanggung Jawab PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya Pada Pengangkutan Barang Melalui Laut”.

1.4 Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan Skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum

Universitas Airlangga Surabaya. Selain itu skripsi ini juga ditujukan untuk menyumbangkan sedikit ilmu pada masyarakat, pemakai jasa pengangkutan dan penjual jasa pengangkutan melalui laut agar lebih mengetahui hak dan kewajiban serta tanggung jawab mereka masing-masing.

1.5 Metodologi

a. Pendekatan Masalah

Pada penulisan skripsi ini saya menggunakan metode yuridis yaitu berdasarkan pada Peraturan Perundang-Perundangan khususnya Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 tahun 1999 tentang Perairan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut dan Peraturan-Peraturan yang berlaku lainnya, dan menggunakan pendekatan hukum yaitu melalui studi lapangan dengan survey pada PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya.

b. Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum yang mendukung penyusunan skripsi ini dari data buku-buku atau literatur yang ada relevansinya dengan obyek penulisan, peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang No.21 Tahun 1992 tentang pelayaran, atau peraturan-peraturan yang lainnya yang berada dalam ruang lingkup hukum pengangkutan, dan penelitian lapangan dengan melihat langsung

secara praktek penyelenggaraan pengangkutan barang yang dilakukan oleh PT. PSKA Surabaya.

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan

Dalam penyusunan skripsi ini prosedur pengumpulan data dilakukan dengan beberapa cara, yaitu dengan mencari literature yang berkaitan dengan masalah atau relevansinya dengan judul, mengidentifikasi peraturan-peraturan yang berhubungan dengan materi pembahasan skripsi ini, dan mencari data langsung ke PT PSKA Surabaya, baik dengan wawancara secara langsung dengan staf pegawai yang relefan dengan pokok-pokok pembahasan dalam skripsi ini.

Data yang diperoleh kemudian dikelompokan menjadi beberapa kelompok berdasarkan kategori tertentu dan disusun secara berurutan, disesuaikan dengan pokok masalah yang akan di bahas dalam bab-bab maupun sub-sub bab yang ada.

d. Analisa Bahan Hukum

Dari data yang telah terkumpul, dianalis secara diskriptif dengan menguraikan permasalahan, mengemukakan pandangan, dan memecahkan permasalahan dari data yang diperoleh.

1.6 Pertanggung Jawaban Sistematika

Untuk memudahkan pemahaman yang jelas dari isi secara keseluruhan, maka saya menggunakan sistematika pembahasan skripsi ini terdiri dari beberapa

bab dan dibagi lagi menjadi beberapa subbab, adapun urutan bab tersebut adalah sebagai berikut :

Bab 1, dalam bab ini merupakan pendahuluan yang mengungkap latar belakang dan permasalahan yang akan saya bahas dalam skripsi ini masih secara garis besar dan belum dibahas secara terperinci, selain itu juga di uraian mengenai alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metodologi, dan pertanggung jawaban sistematika. Maksud dari uraian–uraian di atas merupakan gambaran yang memberikan arah jalannya pemikiran saya sebagai penulisan skripsi mengenai masalah–masalah yang akan dibahas saya letakkan pada bab pendahuluan.

Bab II, di dalam bab ini saya akan menjelaskan tentang manfaat konosemen dalam pengangkutan barang melalui laut, dan pembahasannya dibagi dalam beberapa yaitu: Pengertian umum konosemen, konosemen sebagai tanda terima barang, sifat perjanjian pengangkutan barang melalui barang, hak–kewajiban pengangkut dan pihak pengirim barang. Pembahasan yang terdapat dalam bab II beserta uraiannya merupakan hal yang terpenting karena mempunyai hubungan dengan pembahasan pada bab berikutnya.

Bab III, di dalam bab ini saya akan menjelaskan tentang tanggung jawab PT. PSKA Surabaya. Pembahasannya dibagi dalam beberapa yaitu: prosedur pembuatan konosemen oleh PT. PSKA Surabaya, tanggung jawab pihak pengangkut, pembatasan dan pembebasan tanggung jawab, peranan asuransi pada klaim tuntutan ganti rugi. Adanya perjanjian pengangkutan, maka pengangkutan dapat terselenggara dengan lancar, aman dan utuh sampai tempat tujuan, dengan

demikian masalah tersebut saya tempatkan pada Bab III.

Dan sebagai penutup adalah bab IV, di dalam bab ini akan ditarik kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan-pembahasan sebelumnya. Dan dikemukakan pula beberapa saran sebagai pelengkap.

BAB II
MANFAAT KONSEMEN DALAM
PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

Mulli Jasa

BAB II

MANFAAT KONOSEMEN DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

1. Pengertian Umum Konosemen

Konosemen merupakan perjanjian tertulis yang di buat oleh pengangkut (*carrier*) untuk pengirim barang (*shipper*) yang berisi pernyataan bahwa barang-barang tersebut telah diterima dan disetujui pengangkut untuk di angkut ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima barang (*consignee*), sedangkan untuk perjanjian yang tidak tertulis, yaitu dengan hanya dengan kata sepakat saja sudah dapat dikatakan sebagai perjanjian.

Konosemen juga dikatakan sebagai perjanjian pengangkutan yang bersifat sepihak (*eenzijdige overeenkomst*)⁴, mengingat bahwa konosemen di keluarkan oleh pengangkut dimana masing-masing persyaratan setiap pengangkut mencantumkan persyaratan pengangkutan yang berbeda antara satu pengangkut dengan pengangkut yang lain.

Dalam praktek pengangkutan barang melalui laut, pengangkut mengeluarkan konosemen asli dan tembusan. Lembaran konosemen asli dapat diperjual belikan, oleh karena itu konosemen masuk kategori surat berharga (pada Pasal 507 KUHD) Namun secara khusus yang diperdagangkan dalam konosemen

⁴ A Carel Lawalata, Herman, Konosemen dan Forwading Agency, Aksara Baru, Jakarta, 1983, h. 2

adalah barang-barang yang tercatat di dalam konosemen, yang berada dalam pengawasan pengangkutan.

Setelah menerima konosemen, pengirim barang akan memeriksa dan meneliti, tetapi tidak ikut menanda-tangani konosemen tersebut, sehingga secara yuridis dapat di asumsikan bahwa yang tidak nyata-nyata menyatakan menolak telah pengirim menerima tanpa ada rasa keberatan atas isi dari persyaratan-persyaratan yang ada dalam konosemen, oleh karena itu dalam kondisi seperti ini dikatakan bahwa konosemen merupakan persetujuan yang bersifat sepihak.⁵ Hal ini selanjutnya akan di bahas pada halaman berikut dalam bab ini.

Konosemen sangat perlu dibuat, mengingat bahwa barang-barang yang diangkut dengan menggunakan kapal laut mempunyai nilai yang tidak kecil. Selain itu bila terjadi kerugian terhadap barang muatan baik sebagian maupun seluruhnya, dengan adanya konosemen pihak pengirim dapat menggunakan konosemen tersebut sebagai dasar penuntutan ganti rugi, sebab melalui konosemen dapat di ketahui :

1. *Persoon* yang ikut serta dalam perusahaan angkutan barang (Nakoda atau pengusaha pelayaran);
2. Syarat-syarat yang disodorkan pengangkutan kepada pengirim;
3. Merek dan jenis barang, jumlah dan berat barang;
4. Syarat penyerahan barang dan pembayaran sewa (*freight charter hire*);
5. Nama pelabuhan muat dan pelabuhan tujuan.⁶

PT. PSKA Surabaya dalam kedudukannya sebagai pengangkut menerbitkan konosemen untuk pengirim. Dalam konosemen yang di buat PT. PSKA Surabaya terdapat batasan-batasan tanggung jawab bahwa “ apabila terjadi sesuatu kerugian di atas kapal oleh karena barang rusak dan sebagainya, maka pihak pengangkut

⁵ *Ibid*, h.2

hanya dapat membayar ganti rugi sebesar 10 (sepuluh) kali uang tambang berdasarkan konosemen yang di buat pada saat pemberangkatan.⁷

Apabila pengirim barang tidak menyetujui atas isi konosemen tersebut maka tidak ada pilihan yang lain selain mencari pengangkut lain, sebaliknya bila pengirim setuju atas isi konosemen yang di buat PT. PSKA Surabaya, maka pihak pengirim harus mematuhi setiap persyaratan yang ada dalam konosemen.

Adanya perjanjian sepihak ini bukanlah berarti bahwa pihak pengangkut akan bertindak sesuka hati dalam melaksanakan kewajibannya melainkan perusahaan pengangkutan ini akan tunduk pada peraturan-peraturan yang dibuatnya sendiri yang ada dalam konosemen dan tunduk pula pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sesungguhnya PT. PSKA Surabaya sebagai pengangkut tidak bebas dalam mengadakan perjanjian pengangkutan, artinya bahwa PT. PSKA Surabaya akan bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul sampai pada jumlah tertentu dikarenakan adanya kemungkinan resiko laut yang harus dipikul atau dibebankan pada pengangkut.

PT. PSKA Surabaya berwenang untuk mengadakan perjanjian yang menyatakan tidak bertanggung jawab atas barang yang akan diangkut, kecuali sebelum terjadinya pengangkutan pihak pengirim barang memberitahukan tentang sifat barang tersebut pada PT. PSKA Surabaya.

Hal-hal yang ada dalam konosemen dapat di katakan sebagai pembatas tanggung jawab pengangkut atas barang-barang muatannya.

⁶ Catatan Perkuliahan hukum pengangkutan, Tanggal 20 September 2002.

⁷ Bukti konosemen PT PSKA Surabaya terlampir.

Dalam teori pembatasan tanggung jawab sebenarnya adalah merupakan refleksi azas *limitation of liability* yang sering di gunakan dalam pengangkutan udara. Dalam mencegah kerusakan barang angkutan di laut, maka pengangkut harus berusaha untuk menghadapi kemungkinan tersebut semaksimal mungkin untuk menghadapi peristiwa yang melanda muatan dan kapal lautnya. Dalam membuat konosemen angkutan laut, pengangkut harus memperhatikan keadaan kapal (baik kondisi dan keadaan kapalnya), dapat atau tidaknya kapal tersebut untuk menjalankan pengangkutan, dan juga harus memperhatikan jenis muatan apa saja yang dapat untuk diangkutnya.

Dalam konosemen yang dibuat oleh PT. PSKA Surabaya mencantumkan beberapa hal di bawah ini :

a. Ketentuan-ketentuan umum

Ketentuan umum ini dimaksudkan suatu persyaratan yang bersifat tetap yang diberikan kepada pengirim barang mengenai

- Trayek/daerah operasi pelayaran

Mengenai trayek pengangkutan/daerah operasi pengangkutan, meliputi trayek perjalanan pelabuhan mana saja yang akan disinggahi atau pelabuhan mana saja yang akan menjadi tujuan. Dalam konosemen, pengangkut menyatakan mengikat diri dalam persetujuan untuk melakukan pengangkutan sampai tempat tujuan, dan dalam melakukan pengangkutan PT. PSKA Surabaya harus berusaha untuk memberikan pelayanan (*servis*) yang baik sesuai dengan yang diberitakan dalam iklan.

- *Basic of contract*

konosemen akan tunduk kepada semua undang-undang Internasional yaitu *Hague Rules* yang dicetuskan di Brussel Tanggal 25 Mei 1924. Dengan jelaslah adanya suatu *contract of affreightment* (kontrak pengangkutan).⁸

- *Clause Cassatoria dan Paramount Clause*

Dalam *clause cassatoria* yang dicantumkan didalam konosemen adalah mengenai asli (*original*) konosemen. Konosemen asli adalah konosemen yang di tanda tangani oleh pihak pengangkut (nahkoda atau agen pengangkut), sedangkan untuk copian dari konosemen tidak ditanda tangani. Konosemen merupakan perjanjian *unilateral* di karenakan pengangkut yang menentukan syarat-syarat perjanjian di dalam konosemen, tentunya ada pembatasan wewenang agar tidak bertindak sewenang-wenang. Syarat-syarat perjanjian tersebut mengikat para pihak (pengirim barang, pengangkut, penerima barang) karena di dalam konosemen tercantum *clause cassatoria* yang bunyinya sebagai berikut:

Dengan menerima konosemen ini, si pengirim dan si penerima barang menyatakan tunduk kepada syarat-syarat, pengecualian dan ketentuan-ketentuan yang di tulis, dan dicetak atau dicap di halaman muka atau halaman belakang konosemen.⁹

Pembatasan wewenang tersebut berupa peraturan pemerintah dari negara yang bersangkutan yang harus di cantumkan di dalam konosemen (yang disebut *paramount clause*). Syarat utama dari *paramount clause*

⁸ A. Carel Lawalata, *op.cit*, h. 36

⁹ *Ibid*, h.2

bahwa konosemen itu berlaku hukum negara, di mana kapal tersebut di daftarkan. Ketentuan-ketentuan yang dicantumkan oleh pengangkut di dalam konosemen tidak boleh bertentangan dengan hukum negara, misalnya untuk Indonesia tidak boleh bertentangan dengan Kitab Undang-undangan Hukum Dagang (KUHD).

- Pengantian alat pelayaran

Pengangkut berhak mengantian alat pengangkutan untuk meneruskan angkutan barang-barang sampai pada pelabuhan tujuan, hal tersebut dilakukan apabila:

- ❖ Keadaan/kondisi kapal yang tidak dapat untuk meneruskan pengangkutan akibat mengalami kerusakan pada mesin
- ❖ Dalam keadaan bahaya, yang diakibatkan oleh cuaca/keadaan laut yang tidak menentu
- ❖ Letak pelabuhan yang dituju berada di hulu sungai/didaerah perairan perdalam yang dangkal.

Biaya *transshipment* ini dilakukan atas biaya dari pengirim barang (*shipper*). Jika barang mengalami kerusakan setelah barang tiba di pelabuhan tujuan, maka dalam hal tersebut yang bertanggung jawab atas resiko adalah pengangkut (*carrier*), dan jika biaya uang tambang dari muatan pindahan tersebut telah dibayar oleh pengirim barang (*shipper*).

- Pengajuan tuntutan ganti rugi

Mengenai terjadinya kecelakaan di laut yang menimbulkan kerugian, maka di dalam konosemen yang dibuat oleh PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya telah menjelaskan bahwa untuk pengajuan tuntutan ganti

rugi dalam waktu 2 X 24 jam (dua hari) sesudah hari pembongkaran kapal yang terakhir, dan apabila melebihi dari batas waktu yang telah ditentukan tersebut, maka tidak dapat dimintakan tuntutan ganti rugi.

b. *Cargo* (muatan)

Cargo atau barang dilihat dari muatan angkutan menggunakan kapal laut terdiri dari berbagai macam dan jenis, misalnya: binatang atau hewan dan PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya sebagai pengangkut (*carrier*) hanya menyediakan fasilitas ruangan dan air minum untuk hewan, untuk keselamatan hewan sampai dengan penyerahan di tempat tujuan yang dilakukan oleh pengangkut bukan merupakan beban PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya yang sebagai pengangkut (*carrier*) melainkan beban dari pengirim barang (*shipper*). Pada saat ini PT. PSKA Surabaya tidak melakukan pengangkutan binatang/hewan disebabkan trayek perjalanan sudah berubah.

Secara fisik, muatan angkutan kapal laut dapat dibagi dalam beberapa golongan yaitu sebagai berikut:

- Muatan biasa, misalnya: tekstil, kawat bendrat, seng gelombang, drum lem, pipa pvc, kayu jati, paving batu, besi, drum karbit, drum aspal, pintu besi, mebel, pondasi/ *body tract*, gergaji, brankas, meja.

- Muatan berbahaya

Barang-barang yang mudah terbakar, meletus, berbahaya, atau barang yang dapat membahayakan muatan yang lain. Disini pengirim berkewajiban untuk memberikan keterangan yang benar/sesuai, dan lengkap dengan sifat barangnya. Dan jika pengirim barang tidak memberikan keterangan mengenai sifat barang tersebut, maka yang

bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan muatan berbahaya tersebut adalah pengirim barang, misalnya : carbide, awas/kaporit. HCL.

- Muatan cair (*Liquid cargo*),misalnya: minyak goreng.
- Muatan berharga

Muatan yang berupa harta benda yang berharga, misalnya: mobil, mesin, sepeda motor, variasi mobil, emas, perak, permata-permata, mutiara, lukisan-lukisan, dan lain- lain.

- Muatan khusus

misalnya: tembakau, makanan ternak, kacang, bawang putih, bawang merah, beras, gula, tepung, jagung, kedelai, telur, rokok, kentang, kerupuk, gula merah, garam, suhun, kacang merah, kacang ijo, mie, bawang bombay, lombok kering, obat-obatan, ikan kering, beras ketan, asam, snack, kertas.

- Muatan curah

Untuk PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya, mengenai muatan yang banyak digunakan yaitu: muatan berharga misalnya mobil, mesin, sepeda montor, variasi mobil. Dan jenis muatan khusus misalnya tembakau, kacang, kerupuk, kentang, bawang putih, bawang merah, bawang Bombay, kedelai, beras, gula, jagung telur, makanan ternak, kertas, plastik. Dan jenis muatan biasa misalnya kayu jati, besi, pipa pvc, mebel, drum.

c. Tanggung Jawab Pengangkut

Tanggung jawab pengangkut yang berkenaan dengan perjanjian yang dibuatnya dalam kontrak pengangkutan (*contract of affreightment*) di konosemen. Pengangkut bertanggung jawab terhadap barang-barang yang diangkutnya yang dimulai dari pemuatan sampai pemindahan barang di tempat tujuan dan berusaha untuk menanggulangi akibat yang ditimbulkan terhadap barang-barang yang diangkutnya.

Pembatasan tanggung jawab menurut Pasal 470a-524 KUHD menyebutkan bahwa adanya pembatasan tanggung jawab dan tidak sekali-kali membebaskan pengangkut dari beban pembuktian, untuk membuktikan bahwa ia telah cukup usaha mengadakan pemeliharaan kapalnya layak laut dengan segala perlengkapannya.¹⁰

d. *Freight Earnings* (pemasukan uang tambang).

Uang tambang bagi pengangkut (PT. PSKA Surabaya) merupakan hal yang sangat penting dikarenakan secara tidak langsung PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya mengadakan *service* yang tepat sehingga mempunyai relasi yang banyak dan tetap. Mengenai uang tambang yang telah disetujui oleh pihak pengirim barang (*shipper*) dengan pengangkut (*carrier*) yang tertera dalam konosemen sangat penting demi untuk kelangsungan perusahaan pengangkutan untuk memproduksi pelayanan jasa pengangkutan barang.

¹⁰ Adriyani, Wuri, *Hand out Hukum Pengangkutan Laut*, 1999, h.5

2. Konosemen sebagai tanda terima barang

Sebagaimana yang telah ketahui dari pembahasan yang sebelumnya mengenai pengangkutan barang dengan menggunakan kapal laut, bahwa dalam konosemen telah dijelaskan mengenai jumlah barang-barang yang akan diangkut di dalam kapal dalam jumlah koli, kualitas dari barang tersebut, berat barang yang sesuai berdasarkan data-data yang mengenai barang-barang yang akan dikirim.

Dilihat dari prosedur pembuatan konosemen, konosemen dibuat berdasarkan resi mualim tersebut merupakan suatu tanda terima barang yang ada di atas kapal, yang di tanda tangani oleh nakodah kapal, yang secara otomatis merupakan surat terima di atas kapal .

Konosemen merupakan bukti tanda terima barang-barang muatan yang diberikan oleh pengangkut, dan dapat kita jumpai pada Pasal 506 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang berbunyi sebagai berikut:

Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya disitu kepada seorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan.¹¹

Dalam Pasal 506 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), yang dimana di pasal tersebut dituliskan dengan kata “ si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya kesuatu tempat tujuan tertentu”, dan di terangkan juga bahwa konosemen merupakan sebagai tanda terima barang yang telah dimuat diatas

konosemen merupakan sebagai tanda terima barang kapal yang terperinci dan sesuai dengan jumlah koli macam pembungkus, sesuai dengan merk, dan nomor muat

Di dalam pengisian konosemen harus ada pendata barang yang akan diangkut dan dilakukan pencatatan yang se detail terperinci untuk mencegah terjadinya kekurangan, kehilangan dan kerusakan barang pada waktu penyerahan barang. Di halaman belakang konosemen yang berisikan syarat-syarat mengenai hak dan kewajiban atau tanggung jawab pengangkut. Di dalam konosemen tersebut adanya pembatasan-pembatasan yang jelas mengenai siapa yang akan bertanggung jawab atas kerugian, kehilangan dan atau kerusakan barang-barang yang diangkutnya.

Pengirim/penerima barang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi apabila barang yang diangkut berbeda dengan keadaan barang atau jumlah semula pada waktu barang belum diangkut/tidak sesuai dengan data yang dimuat dalam konosemen. Pengajuan tuntutan ganti rugi harus ditujukan di pelabuhan tujuan yang terakhir, yaitu tempat dimana penerima barang menerima barang angkutannya, di karenakan seluruh konosemen yang di gunakan untuk proses penyelesaian sengketa atau pengajuan tuntutan ganti rugi berada di pelabuhan tujuan.

Sebab-sebab terjadinya kekurangan, kerusakan, kehilangan barang angkutan dapat menjadi dasar untuk pengajuan tuntutan ganti rugi, sebagian berakibat adanya kelalaian atau ketidak waspadaan nahkoda kapal atau anak buah kapal dalam hal pemuatan, pengangkutan, dan pembongkaran barang di atas kapal. Dan

apabila terjadinya kekurangan, kerusakan, kehilangan barang tersebut di sebabkan kelalaian nahkoda atau anak buah kapal, maka yang akan mengganti kerugian tersebut adalah pihak pengangkut (*carrier*).

Tuntutan ganti rugi atas kekurangan, kerusakan, kehilangan barang, yang dimintakan kepada PT. PSKA Surabaya untuk mengantikan barang yang kekurangan, kerusakan, dan kehilangan sesuai dengan yang tertera di dalam konosemen. Seperti di dalam konosemen PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya yang terdapat pada Pasal 5 dalam peraturan pengangkutan barang-barang muatan yaitu berbunyi sebagai berikut

“ Apabila terjadi sesuatu kerugian di atas kapal oleh karena barang rusak dan sebagainya. Maka pihak nahkoda atau pengangkut/pelayaran hanya dapat membayar ganti rugi sebesar 10 x (sepuluh kali) uang tambang berdasarkan konosemen yang dibuat pada saat pemberangkatan kapal tersebut, Sedangkan barang rusak yang telah diganti menjadi hak pengangkut “

Setelah tuntutan ganti rugi diajukan/dimohonkan, maka tuntutan ganti rugi di selesaikan berdasarkan konosemen. Tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penerima barang disetujui atau di tolak, tergantung dari sebab-sebab yang menimbulkan kekurangan, kerusakan atas barang-barang.

Dari sebab-sebab tersebut dapat disimpulkan apakah pengangkut bertanggung jawab atau tidak atas kekurangan atau kerusakan barang tersebut.

Ada beberapa dasar penolakan tuntutan ganti rugi :

- Kejadian yang tidak dapat diatasi

Pada konosemen telah terdapat syarat yang menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kekurangan atau kerusakan barang akibat suatu kejadian yang tidak mungkin dapat dicegah oleh pengangkut seperti yang tertera

di dalam konosemen PT. PSKA Surabaya yang terdapat pada Pasal 11 yang berbunyi sebagai berikut yaitu “segala kerugian yang timbul oleh karena situasi alam/kecelakaan di laut atau di sungai, adalah diluar tanggung jawab nahkoda atau pengangkut atau pelayaran, kecuali kerugian yang timbul di karenakan kesalahan nahkoda dan ABK, maka perhitungan ganti ruginya sesuai dengan Pasal 5, yaitu hanya dapat dibayar sebesar 10 x (sepuluh kali) dari uang tambang sesuai dengan konosemen yang dibuat pada saat itu.

- Merek, nomor, dan alamat kurang yang salah atau kurang jelas

Kekurangan, kehilangan, dan kerusakan barang-barang yang diakibatkan oleh kesalahan pengirim barang (*shipper*) dalam kurang teliti/kurang jelas dalam memberikan merek, nomor, dan alamat pada pembungkus/pengemasan bukan merupakan tanggung jawab PT. PSKA Surabaya, misalnya barang yang akan diangkut tersebut tidak jelas dalam pemberian merek, nomor, alamat, tanda-tanda perlindungan dan peringatan yang menjadi petunjuk bagi pengangkut untuk memperlakukan barang tersebut sebagaimana layaknya menjaga keselamatan barang dan keutuhannya. Pengirim barang yang membuat tanda-tanda dalam pembungkus/pengemasan. Jadi yang bertanggung jawab atas kehilangan, kekurangan barang adalah pengirim barang sendiri, yang disebabkan oleh kesalahan dalam pembuatan tanda-tanda pada pembungkus/pengemas barang.

- Pengemasan yang lemah dan keausan pengemas yang wajar

Kekurangan/kerusakan pada barang yang diakibatkan oleh pengemas atau pembungkus yang tidak cukup kuat atau pembungkus tersebut tidak cocok untuk jenis barang yang demikian dan akibat dari keausan pengemas yang wajar tidak

menjadi tanggung jawab PT. PSKA Surabaya, dan yang bertanggung jawab atas pengemasan yang lemah dan keausan yang wajar yaitu pengirim barang (*shipper*) disebabkan yang membuat/mengemas tersebut adalah pengirim barang.¹² Mengenai ganti rugi yang diakibatkan kekurangan, kerusakan, kehilangan barang diberikan hanya 10 x (sepuluh kali) dari uang tambang saja sesuai dengan klausula yang ada di dalam konosemen PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya, dan tidak berdasarkan pada harga barang yang rusak dan hilang, ini merupakan adanya pembatasan tanggung jawab dari pengangkut PT. PSKA Surabaya.

3. Sifat Perjanjian Pengangkutan Barang melalui laut

Dalam melaksanakan pengangkutan barang melalui laut didasarkan pada perjanjian antar para pihak, yaitu pihak PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya (sebagai pengangkut) dengan pihak pengirim barang. Supaya adanya pembatasan antara hak dan kewajiban dari masing-masing pihak, maka perjanjian yang dibuat tersebut harus sah. Perjanjian dinyatakan sah menurut Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPdt) adanya 4 syarat yaitu:

1. Sepakat bagi mereka yang mengikatkan diri
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian
3. Mengenai suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Kedua syarat yang pertama disebut sebagai syarat subyektif, karena kedua syarat tersebut mengenai subyek atau orang-orang yang mengadakan perjanjian. Dan dua

¹² Purba, Radiks., *op.cit.*,h.206

syarat yang terakhir merupakan syarat obyektif, karena mengenai perjanjian yang dibuatnya.

Dalam mengadakan perjanjian pengangkutan saja sudah dapat dikatakan sah, walaupun hanya cukup dengan kata sepakat diantara para pihak. Dengan adanya kata sepakat tersebut, maka pada saat itu timbul adanya hak dan kewajiban pada masing-masing pihak secara timbal balik. Menurut Prof. Soekardono, S.H memberikan definisi perjanjian pengangkutan adalah sebagai berikut:

Perjanjian timbal balik (*wederkering*), yang mana kedua belah pihak harus menepati isi perjanjian yang mereka adakan. Di dalam perjanjian tersebut Pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/orang sampai pada tempat tujuan dan pihak pengirim barang berkeharusan untuk membayar biaya pengangkutan dimuka.¹³

Definisi perjanjian pengangkutan menurut pendapat Prof. R. Soekardono dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pengirim barang sehingga menimbulkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak.

Dalam praktek perjanjian pengangkutan barang melalui laut di PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung yang disebut sebagai pengangkut, tidak terdapat ketentuan khusus yang mengaturnya. Ketentuan yang berlaku di dalam perjanjian pengangkutan tersebut ditentukan oleh pihak pengangkut, sesuai yang tertera di balik konosemen.

¹³ Soekardono, R, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Dian Rakyat, 1993, h. 116

Pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan barang, terdiri dari beberapa pihak yaitu:

a. Pihak pengangkut:

Pengertian pengangkut menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) di dalam bab VA Pasal 466 yaitu:

Pengangkut adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan *carter* menurut-waktu atau *carter*, menurut-perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.¹⁴

Jadi yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan barang melalui laut adalah suatu perusahaan pelayaran yang mengikatkan dirinya untuk dapat menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dengan berdasarkan pada perjanjian.

b. Pihak pengirim barang:

Pegirim barang adalah bukan pemilik barang, sebab pada kenyataannya pemilik barang tersebut menyerahkan barang-barangnya kepada ekspediter. Jadi yang dimaksud ekspediter dalam Pasal 86 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) adalah: Orang yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruhkan kepada orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya, melalui daratan atau perairan.¹⁵

Dalam pengiriman barang dengan menggunakan jasa ekspediter dikarenakan pemilik barang tidak mengetahui pengangkutan terutama dalam

¹⁴ Subekti, R dan Tjitrosudibio, R, *op.cit*, h.134

¹⁵ *Ibid*, h.23

memilih perusahaan pengangkutan yang *bonafide* dan memilih pengangkutan yang murah, aman, utuh sampai tempat tujuan.

c. Pihak penerima barang

Penerima barang adalah mereka yang namanya tercatat di dalam konosemen, dan kepada siapa barang tersebut harus diserahkan oleh pengangkut. Penerima barang merupakan pihak ketiga yang menerima penyerahan barang dari pengangkut di tempat tujuan, dan penerima barang juga disebut sebagai pemilik barang. Dalam penyerahan barang, pihak pengangkut dan penerima barang mengadakan pemeriksaan secara bersama-sama terhadap barang tersebut, untuk memastikan bahwa barang tersebut sesuai dengan yang tercatat didalam konosemen, misalnya mengenai jumlah (*volume*) serta mengenai keadaan barang tersebut sesuai dengan pada saat barang itu diserahkan.

Dalam praktek pengangkutan barang melalui laut, maka PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya dalam pembuatan perjanjian pengangkutan dengan pengirim barang meliputi adanya kata sepakat dalam pengangkutan barang, biaya pengangkutan barang, pembayaran uang tambang (*vracht*), dan membayar ongkos-ongkos kapal apabila barang-barang tidak dapat dibongkar atau diterima dipelabuhan tempat barang itu menurut alamat harus diturunkan oleh karena penerima barang tidak dikenal di tempat tersebut.

Pembuatan perjanjian pengangkutan barang dengan PT Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya dapat menghubungi dengan cara via telepon atau dengan datang langsung ke perusahaan pelayaran, dan untuk menentukan perjanjian pemuatan barang-barang dari pengirim barang sampai tempat tujuan

juga diadakan kesepakatan. Di dalam konosemen tercantum isi ketentuan peraturan pengangkutan barang-barang muatan secara keseluruhan

4. Hak-kewajiban Pengangkut dan Pengirim Barang

Pengangkutan barang melalui laut secara umum diatur dalam bab V A KUHD, buku kedua tentang pengangkutan barang. Dalam praktek hak dan kewajiban para pihak dalam setiap pengangkutan berbeda, meskipun pada dasarnya hampir sama. Dalam bab ini akan membahas hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan secara garis besarnya saja.

- Kewajiban pengangkut

1. Menyelenggarakan pengangkutan dari satu tempat ke tempat tujuan dengan sebaik-baiknya atau sesuai dengan yang diperjanjikan sebelumnya.
2. Kapal yang digunakan harus layak laut, Maksudnya kondisi kapal harus memenuhi segala persyaratan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut secara baik.
3. Pengangkut wajib menjaga keselamatan barang-barang yang akan diangkutnya, mulai di terimanya hingga saat diserahkan, seperti yang tercantum dalam Pasal 468 ayat 1 KUHD.¹⁶
4. Pengangkut berkewajiban untuk mengganti segala kerugian yang di karenakan kerusakan pada barang yang diangkutnya, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak dapat diserahkan barang tersebut di

¹⁶ Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Barang*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, h.120

BAB III
TANGGUNG JAWAB PT. PSKA SURABAYA

Multi Jasa

BAB III

TANGGUNG JAWAB PT. PSKA SURABAYA

1. Prosedur Pembuatan Konosemen pada PT. PSKA Surabaya

Prosedur dalam penerimaan muatan dan pengisian konosemen, yaitu yang pertama pengirim barang yang hendak mengirimkan barang melalui PT. PSKA Surabaya terlebih dahulu mendatangi pengangkut tersebut untuk menanyakan mengenai informasi tentang jadwal keberangkatan dan apabila jurusan yang ditempu telah sesuai dengan perjalanan kapal milik PT. PSKA Surabaya, maka pengirim segera untuk mempersiapkan barang-barang yang akan diangkut tersebut dengan dimulai dengan pengemasan/pengepakan barang yang akan diangkut oleh kapal merupakan tugas dan tanggung jawab pengirim barang.

Kedatangan kapal laut dan trayek mana saja yang akan dilalui oleh PT. PSKA Surabaya. Dalam hal ini pengirim barang yang memerlukan ruang kapal untuk dapat memindahkan barang-barang dari suatu tempat ketempat tujuan, maka terlebih dahulu pengirim barang mengadakan perjanjian atau kontrak terlebih dahulu dengan pihak pengangkut yaitu PT. PSKA Surabaya secara tertulis.

Pengirim akan mendapatkan informasi mengenai tanggal pemberangkatan kapal yang akan diumumkan baik suatu pelabuhan tertentu atau beberapa pelabuhan, atau pengangkut sendiri yang mengumumkan jadwal pelayaran kapal-kapalnya di PT. PSKA Surabaya itu sendiri, untuk pengirim barang apabila jurusan yang ditempu telah sesuai dengan perjalanan kapal milik PT. PSKA Surabaya, maka pengirim segera untuk mempersiapkan barang-barang yang akan

diangkut tersebut dengan dimulai dengan pengemasan/pengepakan barang yang akan diangkut oleh kapal merupakan tugas dan tanggung jawab pengirim barang.

Kerusakan barang yang dikemas tidak menjadi tanggung jawab pengangkut jika kerusakan tersebut yang diakibatkan oleh kesalahan pada saat pengemasan. Cara pengemasan barang harus disesuaikan dengan sifat-sifat barang yang akan dikemas, dikarenakan ada jenis barang yang mempunyai sifat yang dapat merusak jenis barang lain atau dirusak barang yang lain (sifat *intern*) seperti kacang tanah yang dikemas dengan kantung kertas yang lama kelamaan kantung kertas tersebut akan basah dan mudah sobek, yang akibatnya kacang tersebut yang dikemas menjadi tumpah. Dalam pengemasan barang diperlukan untuk memberikan tanda sebagai pembeda seperti: nama orang yang atau perusahaan yang akan dituju, alamat, atau merk pada masing-masing barang, dan setelah selesai maka pihak pengirim harus juga mempersiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk segera mengurusnya pada PT. PSKA Surabaya seperti daftar pengemasan, kemudian pengirim membukukan barang-barang tersebut pada pengangkut, dan setelah itu pengirim barang menerima dokumen-dokumen izin pengapalan, surat muatim, resu gudang, dan konosemen.¹⁷

Semua formulir yang disediakan oleh PT Pelayaran Sumber kalimas Agung Surabaya sebagai pengangkut akan di isi oleh pengangkut barang dan kemudian diserahkan kepada bagian muatan keluar untuk dicocokkan dengan apa yang tercantum di dalam konosemen untuk memperhitungkan jumlah uang tambang yang harus dibayar oleh pengirim barang di dasarkan atas pematatan

¹⁷ Wawancara dengan staf bagian gudang PT PSKA Surabaya Tanggal 8 Mei 2003

barang-barang di dalam ruangan kapal laut dan juga di dasarkan atas harga/nilai barang yang akan diangkutnya, dan untuk uang tambang berdasarkan pada *rate* pelayaran tersebut ditentukan oleh pengangkut sesuai dengan situasi persaingan dan harga barang-barang.

Sedangkan untuk resu gudang di kembalikan kepada pengirim barang setelah dicatat oleh seksi izin pengapalaan dari PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya, setelah terpenuhi proses tersebut maka pengangkut menunjukkan tempat letak gudang, maka pengangkut melakukan pengangkutan terhadap barang-barang yang telah disiapkan untuk diangkut dan diserahkan pada kepala gudang, apabila barang-barang yang diserahkan ke kepala gudang telah sesuai dengan dengan apa yang tercatat di dalam pada resu gudang, maka kepala gudang langsung menanda tangani resu gudang tersebut.

Apabila tidak sesuai dengan apa yang tercatat dalam resu gudang tersebut, maka kepala gudang akan membuatkan data yang menerangkan bahwa ada perbedaan seperti yang tercatat dalam dalam resu gudang dan keterangan tersebut disisipkan menjadi satu dengan resu gudang, dan ditanda tangani oleh kepala gudang. Kepala gudang menyerahkan resu gudang yang asli kepada pengirim barang yang asli dan oleh pengirim barang diserahkan kepada bagian muatan yang keluar. Sedangkan untuk pemuatan yang secara langsung, maka barang yang akan dikirim tidak perlu untuk masuk ke dalam gudang melainkan langsung masuk ke dalam kapal.

Konosemen dibuat dan isi oleh bagian muatan keluar, yang merupakan konosemen yang di dikeluarkan oleh pengangkut untuk barang-barang yang telah

diterima oleh pengangkut. Setelah melalui prosedur yang sesuai, maka tinggal menunggu tanggal pemuatan barang ke dalam kapal laut, setelah tanggal pemuatan barang ke kapal laut telah tiba, maka pengangkut segera melakukan pengangkutan barang dari gudang ke pelabuhan muat barang dengan menggunakan kapal laut. Sebelum diadakan pengangkutan barang dari gudang ke pelabuhan muat barang, pemilik barang harus menyelesaikan dulu mengenai pembayaran keseluruhan mengenai biaya sewa gudang, uang dermaga, ongkos buruh pada saat memuat barang ke dalam kapal laut.

Mengenai pembayaran ongkos pengangkutan pada PT. Pelayaran Sumber Kalimas Agung Surabaya ini selalu dilakukan di muka, baik uang untuk pengangkutan sampai pada tujuan (uang tambang) akan di bayar sesuai dengan yang ada dalam konosemen, dan harus dibayar di muka. Hal ini dilakukan untuk menghindari atau menanggulangi banyaknya tagihan dari ongkos pengangkutan, dan efisiensinya dalam menjalankan pengangkutan yang sesuai dan dikehendaki baik oleh pengangkut barang maupun pengirim barang.¹⁸

Setelah barang-barang telah termuat dalam kapal, maka pengangkut mengeluarkan konosemen yang merupakan sebagai tanda bukti bahwa barang-barang telah termuat dalam ke dalam kapal dan yang dijadikan dasar dari pengisian konosemen yaitu mengenai jenis, macam jumlah dan ukuran koli barang dan lain-lain. Setelah itu konosemen tersebut harus segera dikirim kepada penerima barang di pelabuhan yang dituju, agar konosemen yang dikirim lebih

¹⁸ Wawancara dengan staf bagian Ekspedisi Muatan pada PT PSKA Tanggal 8 Mei 2003

cepat tibanya ke penerima barang yang ada di pelabuhan tujuan dibandingkan dengan kedatangan kapal yang mengangkut barang.

2. Prosedur Tuntutan Ganti Rugi

Tuntutan ganti rugi disini adalah tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh pengirim barang kepada pengangkut, disebabkan adanya kekurangan atau kerusakan barang muatan yang terjadi selama proses pengangkutan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan. Tuntutan ganti rugi harus diajukan kepada pengangkut, walaupun kesalahan yang terjadi diakibatkan oleh kesalahan bongkar muat barang. Hal ini terjadi karena pengangkut yang memiliki hubungan hukum dengan pengirim barang.

Dalam tuntutan ganti rugi terdapat dua jenis tuntutan ganti rugi yang biasa di pakai sebagai dasar untuk menuntut ganti rugi yaitu:

1. Tuntutan ganti rugi atas kerusakan, adalah tuntutan ganti rugi yang mendasarkan atas terjadinya kerusakan barang muatan yang dapat berupa kerusakan yang bersifat fisik, seperti pecah, patah, lecet, retak, dan kerusakan yang bersifat ekonomis yaitu merosotnya kualitas barang dan harga barang tersebut
2. Tuntutan ganti rugi atas kekurangan barang, adalah tuntutan ganti rugi yang didasarkan atas terjadinya kekurangan jumlah barang muatan. Kekurangan jumlah barang muatan disebabkan karena kehilangan secara tidak di sengaja atau tidak di ketahui maupun yang di ketahui tetapi tidak mampu di cegah, misalnya tertimpa perampokan selama dalam perjalanan di laut.

Dalam praktek adakalahnya terjadi barang-barang yang dibongkar dari kapal tidak sesuai dengan *manifest* yang ada. *Manifest* adalah suatu daftar barang-barang yang di muat di kapal dan dapat digunakan sebagai dokumen pelindung selama dalam perjalanan.¹⁹

Prosedur penuntutan ganti rugi di mulai dengan permintaan bukti kekurangan dan bukti kerusakan barang kepada pengangkut, bukti tersebut dapat di peroleh dari *survey* gabungan yang di lakukan pada saat penyerahan barang kepada penerima. *Survey* gabungan tersebut di saksikan oleh pengangkut, petugas bongkar muat, petugas gudang, dan pihak asuransi bila barang tersebut di asuransikan.²⁰

Prosedur pemberitahuan tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut biasanya diatur dalam konosemen yang intinya memuat syarat-syarat bahwa pemberitahuan tuntutan ganti rugi atas kehilangan, dan kerusakan barang-barang harus diajukan secara tertulis kepada pengangkut atau perwakilan yang ada di pelabuhan di tempat tujuan, sesuai yang tercantum dalam konosemen dalam hal kekurangan dan kerusakan.

Jangka waktu Pemberitahuan tuntutan ganti rugi paling lambat 2 (dua) hari semenjak penyerahan barang. Apabila dalam jangka waktu 2 (dua) hari tidak ada pemberitahuan keadaan barang, maka barang-barang tersebut dinyatakan tidak ada kerusakan atau kekurangan pada pengangkutan, dan keadaan barang tersebut sesuai yang tercantum dalam konosemen.

¹⁹ Wawancara dengan Kasubag Dokumentasi PT PSKA Surabaya, Tanggal 20 Mei 2003

²⁰ Ibid

Adapun ketentuan-ketentuan untuk mengajukan tuntutan ganti rugi pada PT. PSKA Surabaya adalah sebagai berikut: penerima barang setelah mengetahui adanya kekurangan atau kerusakan pada barang yang kelihatan dari luar harus memberitahukan seketika itu juga kepada pengangkut.

Dalam hal kekurangan atau kerusakan pada barang yang tidak kelihatan dari luar, maka di berikan jangka waktu 2 hari kepada pihak penerima untuk menyampaikan pemberitahuan perihal kekurangan atau kerusakan tersebut terhitung sejak saat di terimanya barang. Dalam menyampaikan pengaduan tersebut harus dilampirkan:

1. *Packing list* (daftar barang)
2. Surat bukti yang mengajukan bahwa barangnya hilang, dan kerusakan
3. Kwitansi yang telah di tentukan oleh pengirim atau penerima, sesuai dengan harga barang yang telah hilang, ataupun rusak
4. Copy dari konosemen, untuk memudahkan pengangkutan mengadakan penelitian apakah barang-barang tersebut di atas dek atau tidak.
5. Polis Pertanggunggaan, barang-barang tersebut dipertanggunggaan atau diasuransikan dan sesuai dengan Pasal 487 KUHD.

3. Pembatasan dan Pembebasan tanggung jawab

Pada dasarnya pembatasan dan pembebasan tanggung jawab pengangkut diperbolehkan sepanjang telah diatur dalam Undang-undang nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran Pasal 86 ayat 3 atau peraturan-peraturan yang berlaku khusus

yang sesuai dengan jenis angkutan maupun atas dasar janji-janji yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.

Khusus untuk pembatasan dan pembebasan tanggung jawab pengangkut atas dasar janji-janji yang di sepakati kedua belah pihak harus merupakan pencerminan dari Pasal 470 KUHD. Hal tersebut untuk menjaga jangan sampai adanya janji-janji yang dapat merugikan pihak pengirim. Sehubungan dengan hal tersebut maka pembuatan janji-janji untuk membatasi dan membebaskan tanggung jawab angkutan harus memenuhi beberapa syarat:

- a. Adanya kesepakatan tentang janji-janji pembatasan dan pembebasan tanggung jawab pengangkut.
- b. Janji-janji tersebut diatur oleh undang-undang atau peraturan-peraturan yang mengatur jenis angkutan
- c. Janji-janji tersebut tidak di gunakan oleh pengangkut untuk memenuhi kewajiban secara tidak jujur.
- d. Adanya janji-janji tersebut tidak boleh menghilangkan tanggung jawab pengangkut .

Adanya beberapa syarat di atas maka harus diperhatikan juga ketentuan-ketentuan yang ada dalam Pasal 470 KUHD sebagai berikut:

1. Pengangkut diperbolehkan membuat janji-janji yang dimaksudkan untuk membatasi tanggung jawabnya hingga batas tertentu, kecuali untuk kerugian yang disebabkan kurang di usahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan menurut perjanjian, salah memperlakukan atau penjagaan terhadap barang, kurang di usahakan

kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan menurut perjanjian.

2. Pengangkutan diperkenankan untuk membuat suatu perjanjian yang bermaksud untuk membebaskan diri dari tanggung jawab ganti rugi apabila sifat dan harga barang sengaja diberitahukan secara keliru.²¹

Selain ketentuan Pasal 470 KUHD, maka harus juga memperhatikan ketentuan Pasal-pasal yang lainnya seperti Pasal 470a, 471, dan Pasal 517b KUHD di karenakan pasal-pasal tersebut berfungsi menjelaskan ketentuan-ketentuan dalam Pasal 470 KUHD.

Dalam Pasal 470a KUHD yang menentukan timbulnya kerugian yang di sebabkan karena suatu kondisi kapalnya, meskipun ada janji-janji yang membatasi tanggung jawab dalam hal tersebut pengangkut berkewajiban untuk membuktikan telah di usahakannya pemeliharaan peralatan dan pernak buahan, dan kapal yang bersangkutan telah memiliki kesanggupan untuk melakukan pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang di sepakati oleh kedua belah pihak. Apabila ketentuan tersebut disimpangi atau dilanggar maka perjanjian tersebut menjadi batal.

Dalam Pasal 471 KUHD menentukan bahwa pengangkut tidak dapat bebas dari tanggung jawab, apabila lalai dalam melakukan pengangkutan, hal tersebut dapat di simpangi apabila telah di perjanjikan sebelumnya.

Pembatasan dan pembebasan tanggung jawab pengangkut atas Undang-undang atau peraturan-peraturan yang berlaku antara lain diatur dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD. Dalam Pasal tersebut ada beberapa akibat dari kerugian yang

²¹ Subekti, R, dan Tjitrosudibio, *op.cit*, h.135

menjadi tanggung jawab pengangkut, seperti: pengangkut harus dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut di akibatkan oleh terjadinya bahaya yang di sebutkan dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD.

Bahaya yang di sebutkan dalam pasal 468 ayat 2 KUHD adalah sebagai berikut:

1. Kesalahan pengirim

Kesalahan yang dilakukan dalam melaksanakan kewajiban pengangkutan barang, misalnya peengirim kurang menyiapkan barang menjadi siap angkut.

2. Cacat sendiri barang yang diangkut

Cacat yang ditimbulkan oleh sifat barang itu sendiri.

3. Keadaan memaksa (*overmacht*)

Suatu keadaan yang terjadi di luar kemampuan manusia untuk mencegahnya.²²

Menurut Soekardono, *Overmacht* harus betul-betul suatu keadaan yang tidak dapat dicegah, dan pengertian *overmacht* tersebut dapat membebaskan pengangkut dari kewajiban membayar tuntutan ganti rugi. Sebaliknya walaupun terjadi *overmacht* tetapi pengangkut tidak berdaya upaya untuk dapat mencegah, maka pengangkut tetap bertanggung jawab atas kerugian pada barang yang di angkutnya.²³

²² Sardjono, Supto, Hukum dagang laut bagi Indonesia, Simplex, Jakarta, h.79

²³ Soekardono, Hukum Dagang Indonesia, Jilid II, Jakarta, 1983, h.36

4. Peranan Asuransi pada klaim tuntutan ganti rugi

Adanya asuransi yang bersedia menanggung barang-barang selama dalam pengangkutan dari pelabuhan muatan sampai pelabuhan tujuan sangat meringankan pengirim barang dalam persoalan tuntutan ganti rugi terhadap pengangkut, misalnya : apabila klaim tuntutan ganti rugi yang diajukan pemilik barang ditolak oleh pengangkut, maka persoalan tersebut dapat dialihkan kepada asuransi yang menanggung barang-barangnya.

Asuransi disini bergerak dalam pertanggung jawaban sumber penghasilan dari premi asuransi, maka asuransi perlu menyediakan para ahli dalam melaksanakan penyelesaian setiap klaim tuntutan ganti rugi. Berbeda dengan pengangkut yang bergerak dalam penjualan transportasi, dan mengenai klaim tuntutan ganti rugi pengangkut memasukan syarat-syarat dalam konosemen yang dapat membebaskan dari tanggung jawabnya sebagai pengangkut.

Pembebasan tanggung jawab dari pengangkut dapat di tanggung oleh asuransi seperti tanggung jawab atas kejadian yang menimbulkan kerusakan atau kerugian barang, misalnya dalam pengangkutan barang terjadi perampokan dan perampasan barang-barang angkutan. Asuransi bersedia menanggung hal tersebut apabila pengirim barang membayar asuransi untuk bahaya perampokan, perampasan, dan kerugian yang di akibatkan oleh tindakan perang, malapetaka laut, dan sebagainya.

Tidak semua kerugian di tanggung oleh asuransi, tetapi hanya sebatas pada kejadian yang dicantumkan pada polis asuransi saja. Syarat-syarat yang

harus dipenuhi oleh pemilik barang dalam pengajuan klaim tuntutan ganti rugi sebagai berikut:

1. Pemilik barang harus membuktikan bahwa dia mempunyai kepentingan atas barang-barang yang di asuransikan. Dalam Pasal 250 KUHD ditetapkan sebagai berikut:

Apabila seseorang yang telah mengadakan suatu pertanggungan untuk diri sendiri, atau apabila seorang yang untuknya telah diadakan suatu pertanggungan itu tidak mempunyai suatu kepentingan terhadap barang yang di pertanggungkan itu, maka si penanggung tidaklah wajib memberikan ganti rugi.

2. Pemilik barang harus membuktikan bahwa barang yang di asuransikan benar-benar mengalami kerusakan atau kerugian. Pembuktian barang-barang yang mengalami kerusakan atau kerugian dapat diperoleh dari hasil pemeriksaan penguasa (Pasal 481 dan 483 KUHD) dan di tambah dengan laporan kerusakan (*damage report*).²⁴
3. Pemilik barang harus dapat membuktikan kejadian yang mengakibatkan kerusakan atau kerugian atas barang dalam suatu bencana. Dalam memenuhi syarat ketiga ini, pemilik barang yang mengajukan klaim tuntutan ganti rugi cukup menunjukkan kejadian yang tercantum pada polis asuransi.
4. Pemilik barang yang mengajukan tuntutan ganti rugi harus dapat membuktikan bahwa telah mengajukan tuntutan ganti rugi pada pengangkut tetapi di tolak.

²⁴ Purba, Radiks, *op.cit*, h.220

5. Pemilik barang harus membuktikan besarnya kerusakan atau kerugian barang yang di asuransikan.
6. Pemilik barang yang mengajukan klaim tuntutan ganti rugi harus membuktikan harga barang yang di asuransikan.

Dalam Praktek, tidak mutlak ke-6 (enam) syarat di atas dipengaruhi oleh situasi dan kondisi, dan disamping adanya hubungan baikantara asuransi dan pemilik barang.

Setelah pengajuan klaim tuntutan ganti rugi maka tibalah giliran pihak asuransi untuk menyelesaikan tuntutan ganti rugi guna memperoleh kepastian mengenai :

- a. Apakah pemilik barang telah memenuhi kewajibannya seperti menyediakan bukti-bukti dan keterangan-keterangan yang di perlukan untuk surat tuntutan ganti rugi.
- b. Kebenaran bukti dan keterangan barang-barang yang dituntut ganti rugi oleh pemilik barang.
- c. Apakah pemilik barang benar-benar berhak menuntut ganti rugi yang di asuransikan .
- d. Kerusakan atau kerugian barang-barang tersebut selama dalam perjalanan kapal, seperti tertulis dalam polis.
- e. Kerusakan atau kerugian barang-barang di asuransikan oleh polis yang beersangkutan, maksudnya kejadian yang mengakibatkan kerusakan atau kerugian atas barang tercantum pada polis.

Setelah syarat-syarat yang diperlukan dipenuhi, maka asuransi membuat suatu pernyataan ganti rugi yang di dalamnya memuat keterangan mengenai besarnya kerusakan atau kerugian dan perhitungan ganti rugi yang akan di bayar oleh asuransi kepada pemilik barang.

Pemilik barang telah memperoleh tuntutan ganti rugi, maka pemilik barang wajib membuat surat *subrograsi* dan diserahkan kepada asuransi. Dalam praktek di PT. PSKA Surabaya tidak mewajibkan setiap pengirim untuk mengasuransikan barangnya, tetapi untuk barang yang berharga PT. PSKA Surabaya menganjurkan untuk menggunakan asuransi, baik diasuransikan sendiri maupun melalui asuransi yang di sediakan oleh PT. PSKA Surabaya, asuransi yang digunakan PT. PSKA Surabaya adalah AIA.

BAB IV
PENUTUP

BAB IV

PENUTUP

1. Kesimpulan

Setelah membahas latar belakang dan permasalahan yang di jadikan obyek penulisan skripsi ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a.1 Dalam praktek perjanjian pengangkutan barang melalui laut di PT. PSKA Surabaya tidak berlaku ketentuan khusus, dan ketentuan yang berlaku adalah ketentuan pengangkut yang tercantum dalam konosemen yang umumnya di ambil dari ketentuan-ketentuan yang ada pada buku II KUHD titel VA tentang pengangkutan barang.
- a.2 Dalam praktek di PT. PSKA Surabaya untuk tuntutan ganti rugi hanya dapat di ganti kerugian sebesar 10 X (sepuluh kali) berdasarkan uang tambang yang di buat dalam konosemen.
- b. Barang-barang muatan dapat mengalami kerusakan dalam pengangkutan, hal tersebut dapat mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang. Sebab terjadinya kerugian adalah kelalaian salah satu pihak dalam menjalankan tanggung jawabnya atau kerugian dapat terjadi walaupun para pihak telah melaksanakan tanggung jawabnya dengan baik tetapi adanya kerusakan barang yang diakibatkan keadaan yang memaksa, dimana PT. PSKA Surabaya tidak dapat mencegah/mengatasi. Kerusakan dapat terjadi karena cacat dari barang itu sendiri yaitu karena sifat pembawaan dari barang.

2. Saran

- a. Klaim tuntutan ganti rugi bagi pengirim barang atau kerusakan barang sering menimbulkan masalah sehingga perlu diadakan penyusunan konosemen yang secara terperinci, sehingga tidak merugikan kedua belah pihak.
- b. Mengingat Semakin berkembangnya kemajuan dan meningkatnya dunia pengangkutan barang melalui laut, maka perlu kiranya segera untuk membentuk Undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan laut, yang secara menyeluruh memuat penyelesaian tuntutan ganti rugi, tanggung jawab pengangkut, pembebasan dan pembatasan tanggung jawab pengangkut.

DAFTAR PUSTAKA



Pasal 1. Muatan-muatan diterima dilambung kapal dan diterimanya dikapal, barulah nakhoda atau pengangkut mulai bertanggung jawab terhadap barang-barang yang dimuat itu.

Pasal 2. Sesudahnya sampai ditempat yang dituju maka barang-barang boleh diterima dikapal atau diturunkan diperahu atau digudang yang ditunjukkan oleh yang menerima atau pemerintah atas tanggungan sipenerima, tanggung jawabnya nakhoda atau pengangkut berakhir sesudah barang diterima sendiri dikapal atau diturunkan dari lambung kapal.

Pasal 3. Pengangkut hanya bertanggung jawab atas jumlah potongan tetapi tidak atas macam keadaan beratnya ukurannya dan jumlahnya.

Pasal 4. Pengoperan barang-barang sipenerima hanya dapat diselenggarakan dengan menyerahkan surat itu yang ditanda tangani oleh nakhoda atau Agent P. ngangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh sipenerima yang diakibatkan oleh kelambatan penerimaan barang-barang meskipun kelambatan itu disebabkan oleh apa saja.

Pasal 5. Apabila terjadi sesuatu kerugian atas kapal oleh karena naas, rusak dan sebagainya. Maka pihak Nakhoda atau pengangkut/pelayaran hanya dapat membayar ganti rugi sebesar 10x Uang Tambang berdasarkan konosemen yang dibuat pada saat pemberangkatan kapal tersebut. Sedangkan barang rusak yang telah diganti menjadi Hak Pelayaran/Pengangkutan.

Pasal 6. Nakhoda atau pengangkut ada hak suruh menetapkan harga isi ukuran atau beratnya barang yang dikirim. Jika ternyata satu dengan yang lain tidak cocok dengan yang dibentahukan oleh sipengirim maka nakhoda atau agen berhak meminta ongkosnya (vracht) muatan 2 (dua) kali ongkos yang seharusnya dibayar. Selanjutnya itu si pengirim harus bertanggung jawab atas segala kerugian pada kapal dan/atau barang-barang lain yang berada dikapal dan tuntutan pemerintah dan/atau Pabean yang mungkin terjadi oleh karena sipengirim tidak memberitahukan dengan sebenarnya isinya dan lain-lain keterangan pembentahan yang tidak cocok selalu dianggap dilakukan dengan sengaja kecuali jika sebaliknya dibuktikan.

Pasal 7. Tiap-tiap potong (peti, karung, dll) harus memakai seterang-terangnya tanda-tanda dan nama negeri, tempat, barang-barang itu harus diturunkan. Begitupun ukuran beratnya dan harganya harus diterangkan dengan jelas di dalam surat muatan Nakhoda tidak bertanggung jawab atas barang-barang yang dengan tidak disebut atau disembunyikan, diantara barang-barang lain. Begitupun Nakhoda tidak bertanggung jawab atas kerusakan isinya jikalau pembungkusan (peti, karung, dll) tidak semestinya dan tidak kuat, hal mana akan diterangkan oleh nakhoda atau wakilnya dalam surat konos ini. Seterusnya tidak ditanggung kalau menaka tanda-tanda dan nama negeri lujan yang tidak jelas sehingga barang-barang tersebut diturunkan ditempat yang lain dari pada yang dimaksud.

Pasal 8. Jika karena kekuasaan alam kapal tidak dapat menurunkan atau membongkar barang-barang dipelabuhan yang dialamati barang-barang itu maka nakhoda berhak membawa barang-barang kepelabuhan berikutnya atau membiarkannya dalam kapal sampai kembali ke tempat itu. Demikian juga kalau disebabkan oleh perintah yang berwajib karena ada penyakit atau lain-lain hal seperti (pemogokan, dll). Sehingga dilarang membongkar barang-barang maka nakhoda berhak membongkar barang-barang dipelabuhan yang berikut atau ditempat yang ditunjukkan oleh Pemerintah. Semua hal itu adalah atas ongkos dan tanggung jawabnya si pengirim atau si penerima.

Pasal 9. Agen atau nakhoda berkuasa menahan barang-barang yang belum dibayar ongkos-ongkos kapalnya dan ongkos-ongkos lain untuk barang-barang yang dikirim itu. Kapal dan atau barang tiba atau tidak tiba ditempat yang dituju, ongkos-ongkosnya (sewa kapal, dll) yang telah dibayar tidak akan dikembalikan ongkos-ongkos yang belum dibayar tetapi harus dibayar apa sekalipun yang terjadi dengan kapal dan/atau barang-barang yang dimuat itu.

Pasal 10. Kalau barang-barang tidak dapat dibongkar atau diterima dipelabuhan tempat barang itu menurut alaman harus diturunkan oleh karena si penerima tidak dikenal ditempat itu dan ditempat itu tidak ada gudang Pemerintah atau partikelir atau si penerima tidak mengizinkan perahu-perahu SKRIBS untuk muatannya kedarat maka NAKHODA/GUDANG JAWAB boleh membawa terus barang-barang itu ke tempat lain atau memindahkannya ke kapal lain atau membiarkannya dikapal sampai kembali lagi ke tempat

itu atau dikembalikan kepada sipengirim, dengan menuntut pembayar ongkos-ongkos kapal dan ongkos ongkos lainnya menurut tarip yang berlaku.

Pembongkaran boleh dimulai dengan tidak usah dibentahukan lebih dulu kepada si pengirim.

Nakhoda atau pengangkut ada hak sewaktu menurunkan barang-barang kedarat dengan mempergunakan perahu-perahu atau lain-lain menurut pilihannya sendiri dan/atau menimbun barang-barang di kade atau lain-lain tempat, dengan ditutup atau tidak satu dan lain atas resiko dan ongkos ongkos dari si pengirim.

Setelah kapal siap untuk melakukan pembongkaran, maka barang-barang boleh dibongkar dan harus diterima oleh si pengirim, baik dikapal maupun didarat, seperti yang tersebut dalam pasal 2 satu dan lain dalam waktu secepat-cepatnya adak diperdalka keadaan udara siang atau malam, termasuk juga hari Minggu dan hari-hari besar juga jika bertentangan dengan apa yang lazim berlaku dipelabuhan yang berkenaan.

Jika sipenerima laka untuk menerima barangnya seperti tersebut diatas maka persetu, dan pengangkutan, ini dianggap telah dilaksanakan oleh pengangkut dan penariknya, maka sipenerima harus membayar ongkos untuk pelabuhan lebih lama dan/atau membongkar barang-barang yang diangkut dan menaikan barang-barang itu seperti tersebut diatas dan/atau membawa terus barang-barang itu seperti disebutkan dalam ayat 1 dan pasal ini.

Jika disesuatu pelabuhan oleh Pemerintah disitu ditempatkan pegawai-pegawai untuk mengontrol jumlah berat atau besarnya barang-barang yang diturunkan disitu, maka oleh sipenerima atau dari pihak pengangkut (nakhoda) bisa diminta pengawasan pegawai-pegawai itu pada waktu menghitung menimbang atau mengukur barang sebelum diterimakan kepada si penerima. Akan tetapi apa yang ditentukan tadi tidak berlaku jika pengawasan yang dimaksudkan diatas akan menyebabkan kelambatan dalam pembongkaran barang-barang.

Pasal 11. Segala kerugian yang timbul oleh karena situasi alam / kecelakaan dilaut atau di sungai, adalah diluar tanggung jawab nakhoda atau pengangkutan atau pelayaran, kecuali kerugian yang timbul di karenakan kesalahan nakhoda dan A.B.K., maka perhitungan ganti ruginya sesuai dengan ketentuan pasal 5, yaitu hanya dapat dibayar sebesar 10 x uang tambang sesuai dengan konosemen yang dibuat pada saat itu.

Didalam keadaan bahaya, maka nakhoda berhak untuk membuang barang-barang sebagaimana yang tertera didalam konosemen untuk keselamatan kapal dan jiwa manusia.

Pasal 12. Ongkos-ongkos kapal harus dibayar sebelum kapal berangkat atau boleh juga dibayar ditempat barang-barang itu akan dibongkar dan barang-barang belum boleh diterima sebelum ongkos-ongkos kapal dan ongkos-ongkos lain dari barang-barang itu dibayar. Barang-barang yang tidak diterima sesudah 3 (tiga) bulan didalam gudang akan dijual dan hasilnya dipakai untuk membayar ongkos membongkar, ongkos gudang dll dan jika ada sisanya diserahkan kepada si pengirim.

Pasal 13. Barang-barang yang berbahaya, artinya yang lekas terbakar atau yang dapat merusakkan barang-barang yang lain akan dimuat diatas Palka (dek) atas tanggung jawab si pengirim. Barang-barang seperti yang tersebut diatas harus disebut dengan jelas didalam surat muatan. Nakhoda berhak membuang barang-barang tersebut dilaut dengan tidak membayar kerugian apa-apa jika barang-barang itu membahayakan kapal atau muatan yang lain.

Pasal 14. Barang-barang yang lekas busuk atau berharga murah akan dijual atas tanggung jawab si pengirim jika ternyata barang-barang itu tidak diterima didalam tempo seharusnya untuk menghindarkan pembayaran gudang ongkos-ongkos yang mungkin terjadi.

Pasal 15. Binatang-binatang yang dimuat adalah atas tanggung jawab si pengirim dan nakhoda hanya memberikan air minum secukupnya. Penjaganya harus dilakukan oleh si pengirim dan atau pegawainya.

Pasal 16. Semua hal-hal yang tidak tersebut diatas ini, harus menurut semua aturan dalam undang-undang perniagaan yang berlaku di Indonesia. Berlainan dengan aturan yang tersebut dalam pasal 700 maka wajib diberikan dalam muatan yang diangkut oleh kapal atau karena kerusakan mesin dan lain-lain, dipandang sebagai kerusakan yang tidak disengaja.



Pasal 1. Muatan-muatan diterima dilambung kapal dan selernamanya dikapal, barulah nakhoda atau pengangkut mulai bertanggung jawab terhadap barang-barang yang dimuat itu.

Pasal 2. Sesudahnya sampai ditempat yang dituju maka barang-barang boleh diterima dikapal atau diturunkan diperahu atau digudang yang ditunjukkan oleh yang menerima atau pemerintah atas tanggungan sipenerima, tanggung jawabnya nakhoda atau pengangkut berakhir sesudah barang diterima sendiri dikapal atau diturunkan dari lambung kapal.

Pasal 3. Pengangkut hanya bertanggung jawab atas jumlah potongan tetapi tidak atas macam keadaan beratnya ukurannya dan jumlahnya.

Pasal 4. Pengoperan barang-barang sipenerima hanya dapat diselenggarakan dengan menyerahkan surat itu yang ditanda tangani oleh nakhoda atau Agent Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh sipenerima yang diakibatkan oleh kelambatan penyerahan barang-barang meskipun kelambatan itu disebabkan oleh apa juga.

Pasal 5. Apabila terjadi sesuatu kerugian diatas kapal oleh karena angin, rusak dan sebagainya. Maka pihak Nakhoda atau pengangkut/pelayaran hanya dapat membayar ganti rugi sebesar 10x Uang Tambang berdasarkan konosemen yang dibuat pada saat pemberangkatan kapal tersebut. Sedangkan barang rusak yang telah diganti menjadi Hak Pelayaran/Pengangkutan.

Pasal 6. Nakhoda atau pengangkut ada hak suruh menetapkan harga isi ukuran atau beratnya barang yang dikirim. Jika ternyata satu dengan yang lain tidak cocok dengan yang diberitahukan oleh sipengirim maka nakhoda atau agen berhak meminta ongkosnya (vracht) muatan 2 (dua) kali ongkos yang seharusnya dibayar. Selanjutnya itu si pengirim harus bertanggung jawab atas segala kerugian pada kapal dan/atau barang-barang lain yang berada dikapal dan tuntutan pemerintah dan/atau Pabean yang mungkin terjadi oleh karena sipengirim tidak memberitahukan dengan sebenarnya isinya dan lain-lain keterangan pemberitahuan yang tidak cocok selalu dianggap dilakukan dengan sengaja kecuali jika sebaliknya dibuktikan.

Pasal 7. Tiap-tiap potong (peti, karung, dll) harus memakai seterang-terangnya tanda-tanda dan nama negeri, tempat, barang-barang itu harus diturunkan, begitupun ukuran beratnya dan harganya harus diterangkan dengan jelas di dalam surat muatan Nakhoda tidak bertanggung jawab atas barang-barang yang dengan tidak disebut atau disembunyikan antara barang-barang lain. Begitupun Nakhoda tidak bertanggung jawab atas kerusakan isinya jikalau pembungkusan (peti, karung, dll) tidak semestinya dan tidak kuat, hal mana akan diterangkan oleh nakhoda atau wakilnya dalam surat konos ini. Seterusnya tidak ditanggung kalau memakai tanda-tanda dan nama negeri tujuan yang tidak jelas sehingga barang-barang tersebut diturunkan ditempat yang lain dari pada yang dimaksud.

Pasal 8. Jika karena kekuasaan alam kapal tidak dapat menurunkan atau membongkar barang-barang dipelabuhan yang dialamat barang-barang itu, maka nakhoda berhak membawa barang-barang kepelabuhan berikutnya atau membiarkan dalam kapal sampai kembali ke tempat itu. Demikian juga kalau disebabkan oleh perintah yang berwajib karena ada penyakit atau lain-lain hal seperti (pemogokan, dll). Sehingga dilarang membongkar barang-barang maka nakhoda berhak membongkar barang-barang dipelabuhan yang berikut atau ditempat yang ditunjukkan oleh Pemerintah. Semua hal itu adalah atas ongkos dan tanggung jawabnya si pengirim atau si penerima.

Pasal 9. Agen atau nakhoda berkuasa menahan barang-barang yang belum dibayar ongkos-ongkos kapalnya dan ongkos-ongkos lain untuk barang-barang yang dikirim itu. Kapal dan atau barang tiba atau tidak tiba ditempat yang dituju, ongkos-ongkosnya (sewa kapal, dll) yang telah dibayar tidak akan dikembalikan ongkos-ongkos yang belum dibayar tetapi harus dibayar apa sekalipun yang terjadi dengan kapal dan/atau barang-barang yang dimuat itu.

Pasal 10. Kalau barang-barang tidak dapat dibongkar atau diterima dipelabuhan tempat barang itu menurut alamat harus diturunkan oleh karena si penerima tidak dikenal ditempat itu dan ditempat itu tidak ada gudang Pemerintah atau partikelir atau si penerima tidak mengirim perahu-perahu mengambil muatannya kedarat maka nakhoda boleh membawa terus barang-barang itu ketempat lain atau memindahkannya kekapal lain atau membiarkannya dikapal sampai kembali lagi ketempat

itu atau dikembalikan kepada sipengirim, dengan menuntut pembayar ongkos-ongkos kapal dan ongkos-ongkos lainnya menurut tarif yang berlaku.

Pembongkaran boleh dimulai dengan tidak usah diberitahukan lebih dulu kepada si pengirim.

Nakhoda atau pengangkut ada hak sewaktu menurunkan barang-barang kedarat dengan mempergunakan perahu-perahu atau lain-lain menurut pilihannya sendiri dan/atau menimbun barang-barang di kade atau lain-lain tempat, dengan ditutup atau tidak satu dan lain atas resiko dan ongkos-ongkos dari si pengirim.

Setelah kapal siap untuk melakukan pembongkaran, maka barang-barang boleh dibongkar dan harus diterima oleh si pengirim, baik dikapal maupun didarat, seperti yang tersebut dalam pasal 2 satu dan lain dalam waktu secepat-cepatnya tidak diperdulikan keadaan udara siang atau malam, termasuk juga hari Minggu dan hari-hari besar juga jika bertentangan dengan apa yang lazim berlaku dipelabuhan yang berkenaan.

Jika sipenerima lalai untuk menerima barangnya seperti tersebut diatas, maka persetujuan pengangkutan ini dianggap telah dilaksanakan oleh pengangkut dan pengangkut berhak minta ongkos untuk pelabuhan lebih lama dan/atau membongkar barang-barang yang diangkut dan menurunkan barang-barang itu seperti tersebut diatas dan/atau membawa terus barang-barang itu seperti disebutkan dalam ayat 1 dari pasal ini.

Jika disesuatu pelabuhan oleh Pemerintah disitu ditempatkan pegawai-pegawai untuk mengontrol jumlah berat atau besarnya barang-barang yang diturunkan disitu, maka oleh sipenerima atau dari pihak pengangkut (nakhoda) bisa diminta pengawasan pegawai-pegawai itu pada waktu menghitung menimbang atau mengukur barang sebelum diterimakan kepada si penerima. Akan tetapi apa yang ditentukan tadi tidak berlaku jika pengawasan yang dimaksudkan diatas akan menyebabkan kelambatan dalam pembongkaran barang-barang.

Pasal 11. Segala kerugian yang timbul oleh karena situasi alam / kecelakaan dilaut atau di sungai, adalah diluar tanggung jawab nakhoda atau pengangkutan atau pelayaran, kecuali kerugian yang timbul dikarenakan kesalahan nakhoda dan A.B.K., maka perhitungan ganti ruginya sesuai dengan ketentuan pasal 5, yaitu hanya dapat dibayar sebesar 10 x uang tambang sesuai dengan konosemen yang dibuat pada saat itu.

Didalam keadaan bahaya, maka nakhoda berhak untuk membuang barang-barang sebagaimana yang tertera didalam konosemen untuk keselamatan kapal dan jiwa manusia.

Pasal 12. Ongkos-ongkos kapal harus dibayar sebelum kapal berangkat atau boleh juga dibayar ditempat barang-barang itu akan dibongkar dan barang-barang belum boleh diterima sebelum ongkos-ongkos kapal dan ongkos-ongkos lain dari barang-barang itu dibayar. Barang-barang yang tidak diterima sesudah 3 (tiga) bulan didalam gudang akan dijual dan hasilnya dipakai untuk membayar ongkos membongkar, ongkos gudang dll dan jika ada sisanya diserahkan kepada si pengirim.

Pasal 13. Barang-barang yang berbahaya, artinya yang lekas terbakar atau yang dapat merusakkan barang-barang yang lain akan dimuat diatas Paika (dek) atas tanggung jawab si pengirim. Barang-barang seperti yang tersebut diatas harus disebut dengan jelas didalam surat muatan. Nakhoda berhak membuang barang-barang tersebut dilaut dengan tidak membayar, kerugian apa-apa jika barang-barang itu membahayakan kapal atau muatan yang lain.

Pasal 14. Barang-barang yang lekas busuk atau berharga murah akan dijual atas tanggung jawab si pengirim jika ternyata barang-barang itu tidak diterima didalam tempo seharusnya untuk menghindarkan pembayaran gudang ongkos-ongkos yang mungkin terjadi.

Pasal 15. Binatang-binatang yang dimuat adalah atas tanggung jawab si pengirim dan nakhoda hanya memberikan air minum secukupnya. Penjagaan harus dilakukan oleh si pengirim dan atau pegawainya.

Pasal 16. Semua hal-hal yang tidak terdapat diatas ini, harus menurut semua aturan dalam undang-undang perniagaan yang berlaku di Indonesia. Berdasarkan dengan aturan yang tersebut dalam pasal 700 maka segala kerusakan dalam muatan yang disebabkan oleh kapal atau karena kesalahan mesin, dan lain-lain, dipikul oleh si pengirim yang tidak disengaja.

IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 82 TAHUN 1999

TENTANG

ANGKUTAN DI PERAIRAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa angkutan di perairan selain mempunyai peranan yang strategis dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional, juga sebagai kegiatan usaha yang dapat meningkatkan ekonomi negara;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut pada huruf a, dan sebagai pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, dipandang perlu mengatur lebih lanjut ketentuan mengenai angkutan di perairan dengan Peraturan Pemerintah.
- Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan "United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982" (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3319);
3. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3379);
4. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 79, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);

MEMUTUSKAN

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG ANGKUTAN DI PERAIRAN

/ BAB 1.....

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Angkutan di perairan adalah angkutan yang meliputi angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan;
2. Angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
3. Angkutan laut dalam negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
4. Angkutan laut luar negeri adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
5. Angkutan laut khusus adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan khusus untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya serta tidak melayani pihak lain;
6. Pelayaran rakyat adalah kegiatan angkutan laut yang ditujukan untuk mengangkut barang dan/atau hewan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor tradisional dan kapal motor dengan ukuran tertentu;
7. Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.
8. Angkutan sungai dan danau khusus adalah kegiatan angkutan sungai dan danau yang dilakukan untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya serta tidak melayani pihak lain;
9. Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan, untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya;
10. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah;
11. Kapal berbendera Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
12. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang, barang dan/atau hewan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya;
13. Trayek tetap dan teratur atau liner adalah pelayanan angkutan yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah;
14. Trayek tidak tetap dan tidak teratur atau tramper adalah pelayanan angkutan yang dilakukan secara tidak tetap dan tidak teratur;
15. Usaha penunjang angkutan laut adalah kegiatan usaha yang bersifat menunjang kelancaran proses kegiatan angkutan laut;
16. Usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dan/atau hewan dari dan ke kapal;

/ 17. Usaha

17. Usaha jasa pengurusan transportasi (freight forwarding) adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang dan/atau hewan melalui angkutan darat, laut dan/atau udara;
18. Usaha ekspedisi muatan kapal laut adalah kegiatan usaha mengurus dokumen dan melaksanakan pekerjaan yang berkaitan dengan penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui laut;
19. Usaha angkutan di perairan pelabuhan adalah kegiatan usaha untuk memindahkan penumpang, barang dan/atau hewan dari darat ke kapal atau sebaliknya dan dari kapal ke kapal, di perairan pelabuhan;
20. Usaha penyewaan peralatan angkutan laut/alat apung adalah kegiatan usaha untuk menyediakan dan menyewakan peralatan penunjang angkutan laut dan/atau alat-alat apung untuk pelayanan kapal;
21. Usaha tally adalah kegiatan usaha jasa menghitung, mengukur, menimbang dan membuat catatan mengenai muatan-muatan untuk kepentingan pemilik muatan dan pengangkut;
22. Usaha depo peti kemas adalah kegiatan usaha yang meliputi penyimpanan, penumpukan, membersihkan dan memperbaiki peti kemas serta kegiatan lain yang berkaitan dengan pengurusan peti kemas;
23. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab dalam bidang pelayaran.

BAB II

PENYELENGGARAAN ANGKUTAN LAUT DI PERAIRAN

Bagian Pertama

Jenis Kegiatan Angkutan di Perairan

Pasal 2

Kegiatan angkutan di perairan terdiri dari :

- a. angkutan laut ;
- b. pelayaran rakyat ;
- c. angkutan sungai dan danau;
- d. angkutan penyeberangan;
- e. angkutan perintis di perairan.

Bagian Kedua

Angkuta Laut

Paragraf 1

Angkutan Laut Dalam Negeri

Pasal 3

- (1) Penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan :
 - a. oleh perusahaan angkutan laut nasional;
 - b. dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia;
 - c. untuk menghubungkan pelabuhan laut antar pulau atau angkutan laut lepas pantai di wilayah perairan Indonesia.

/ (2) Penyelenggaraan

- (2) Penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat melakukan kegiatan turun naik penumpang / hewan dan bongkar muat barang dari dan ke kapal.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dan kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 4

- (1) Dalam hal kurangnya jumlah dan kapasitas ruang kapal berbendera Indonesia, dalam jangka waktu tertentu penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dapat menggunakan kapal asing yang laik laut dan dioperasikan secara nyata oleh perusahaan angkutan laut nasional
- (2) Untuk mengetahui kekurangan jumlah dan kapasitas ruang kapal berbendera Indonesia, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pergerakan kapal dan muatan dengan mengikutsertakan para asosiasi pemilik kapal dan asosiasi pemilik muatan.
- (3) Pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan :
 - a. kebutuhan ruang kapal bagi angkutan laut dalam negeri;
 - b. kemampuan perusahaan angkutan laut nasional dan perusahaan angkutan laut khusus;
 - c. pengembangan armada nasional.
- (4) Penggunaan kapal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan :
 - a. memiliki perjanjian sewa / charter kapal;
 - b. kapal dikelaskan pada badan klasifikasi yang diakui Pemerintah.
- (5) Penggunaan kapal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilaporkan kepada Menteri sebelum dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan angkutan laut khusus.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai penggunaan kapal asing, persyaratan dan tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (4) dan ayat (5) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 5

- (1) Penyelenggaraan kegiatan angkutan khusus dilakukan :
 - a. untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan usaha pokoknya ;
 - b. tidak untuk melayani kepentingan pihak lain; dan
 - c. tidak mengangkut barang-barang umum (*general cargo*).
- (2) Dalam keadaan tertentu, untuk kepentingan umum, Menteri dapat memberi izin penyelenggaraan kegiatan angkutan laut khusus untuk melayani kepentingan pihak lain.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan keputusan Menteri.

/ Paragraf 2

Paragraf 2

Angkutan Laut Luar Negeri

Pasal 6

- (1) Penyelenggaraan angkutan laut luar negeri dilakukan :
 - a. oleh perusahaan angkutan laut nasional dan perusahaan angkutan laut asing;
 - b. dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan kapal berbendera asing;
 - c. dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri;
 - d. tidak melakukan kegiatan angkutan laut antar pulau.
- (2) Perusahaan angkutan laut nasional yang menyelenggarakan angkutan laut luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat melakukan kegiatan turun naik penumpang / hewan dan bongkar muat barang dari dan ke kapal.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan laut luar negeri dan kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 7

- (1) Kapal yang melaksanakan angkutan laut luar negeri dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur hanya dapat melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.
- (2) Kegiatan bongkar muat barang-barang tertentu untuk tujuan ekspor / impor yang dilakukan di pelabuhan yang belum terbuka bagi perdagangan luar negeri, dapat dilaksanakan dengan ketentuan :
 - a. kapal yang akan membongkar barang impor atau kapal yang sudah memuat barang ekspor wajib menyinggahi pelabuhan terdekat yang terbuka bagi perdagangan luar negeri untuk melapor (check point), atau
 - b. perusahaan angkutan laut mendaratkan petugas Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina ke pelabuhan tempat kapal melakukan kegiatan bongkar muat.

Pasal 8

- (1) Perusahaan angkutan laut nasional atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan angkutan laut asing atau Badan Hukum Asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan angkutan laut nasional.
- (2) Perusahaan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki kapal berbendera Indonesia yang laik laut sekurang-kurangnya 1 (satu) unit dengan ukuran GT. 5.000 (lima ribu).
- (3) Kerjasama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan :
 - a. peningkatan kualitas sumber daya manusia;
 - b. peningkatan kualitas pelayanan;
 - c. penguasaan informasi angkutan.

Pasal 9

- (1) Perusahaan angkutan laut asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional yang memenuhi persyaratan yang ditentukan sebagai agen umum.

- (2) Perusahaan angkutan laut nasional yang dapat ditunjuk sebagai agen umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran sekurang-kurangnya GT. 5.000 (lima ribu).
- (3) Kegiatan agen umum untuk kapal-kapal angkutan laut lintas-batas dapat dikecualikan dari ketentuan yang diatur pada ayat (2).
- (4) Kegiatan agen umum bagi kapal yang digunakan untuk angkutan laut khusus dapat dilakukan oleh penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang sesuai dengan bidang usaha pokoknya.
- (5) Agen umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melakukan kegiatan mengurus kepentingan kapal yang diageninya selama berada di Indonesia.
- (6) Agen umum sebagaimana dimaksud pada ayat (5) tidak diperkenankan menggunakan ruangan kapal yang diageninya, baik secara sebagian maupun keseluruhan, untuk kepentingan angkutan laut dalam negeri.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan perusahaan angkutan laut nasional sebagai agen umum, kegiatan agen umum angkutan laut lintas-batas, kegiatan agen umum bagi kapal yang digunakan untuk angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3), ayat (4) dan ayat (6) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 10

- (1) Perusahaan angkutan laut asing yang menyelenggarakan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilan di Indonesia dengan memenuhi persyaratan yang ditentukan.
- (2) Perwakilan perusahaan angkutan laut asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya melakukan kegiatan pengurusan administrasi sebagai wakil dari pemilik kapal di luar negeri.
- (3) Perwakilan perusahaan angkutan laut asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang melakukan kegiatan keagenan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan perwakilan perusahaan angkutan laut asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 11

Kapal angkutan laut lintas batas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) adalah kapal dengan ukuran setinggi-tingginya GT. 175 yang melayari trayek lintas batas antar negara dengan jarak tidak lebih dari 150 mil laut.

Bagian Ketiga

Pelayaran Rakyat

Pasal 12

- (1) Perusahaan pelayaran rakyat melakukan kegiatan angkutan laut di wilayah perairan Indonesia.
- (2) Penyelenggaraan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan :
 - a. oleh perusahaan pelayaran rakyat;
 - b. dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor tradisional dan kapal motor dengan ukuran tertentu.
- (3) Penyelenggaraan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) termasuk di dalamnya kegiatan bongkar muat serta kegiatan ekspedisi muatan kapal laut.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan pelayaran rakyat sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

- (1) Menteri melakukan pembinaan untuk mengembangkan pelayaran rakyat.
- (2) Penyelenggaraan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui
 - a. peningkatan ketrampilan bagi pengusaha dan awak kapal di bidang manajemen, permesinan, operator radio dan pengetahuan kepelautan.
 - b. standarisasi bentuk, konstruksi dan tipe kapal ; atau
 - c. pemberian kemudahan dalam pendirian usaha dan operasional serta keringanan tarif jasa kepelabuhanan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan dan pengembangan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Keempat

Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 14

- (1) Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau dilakukan :
 - a. oleh perusahaan angkutan sungai dan danau ;
 - b. dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan dan diperuntukkan bagi angkutan sungai dan danau ; dan
 - c. di wilayah operasi perairan daratan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 15

- (1) Penyelenggaraan kegiatan angkutan sungai dan danau khusus dilakukan :
 - a. untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya ;
 - b. tidak untuk melayani kepentingan pihak lain; dan / atau
 - c. tidak mengangkut barang-barang umum (general cargo).
- (2) Dalam keadaan tertentu untuk kepentingan umum, Menteri dapat memberikan izin penyelenggaraan kegiatan angkutan sungai dan danau khusus untuk melayani kepentingan pihak lain.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan sungai dan danau khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kelima

Angkutan Penyeberangan

Pasal 16

- (1) Penyelenggaraan angkutan penyeberangan dilakukan :
 - a. oleh perusahaan angkutan penyeberangan ;
 - b. dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan dan diperuntukkan bagi angkutan penyeberangan ;
 - c. dalam jadwal yang tetap dan teratur ;
 - d. untuk melayani lintas penyeberangan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Keenam

Angkutan Perintis

Pasal 17

- (1) Angkutan perintis di perairan meliputi :
 - a. angkutan laut perintis ;
 - b. angkutan sungai dan danau perintis ;
 - c. angkutan penyeberangan perintis.
- (2) Penyelenggaraan angkutan laut perintis dilakukan untuk :
 - a. menghubungkan daerah-daerah terpencil dan / atau belum berkembang ;
 - b. menghubungkan daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai ;
 - c. menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani oleh penyelenggara angkutan laut ;
- (3) Kriteria daerah terpencil dan / atau belum berkembang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi :
 - a. daerah yang belum dilayani oleh perusahaan angkutan di perairan yang ber-operasi secara tetap dan teratur; atau
 - b. daerah tersebut secara komersial belum menguntungkan untuk peyayanan angkutan; atau
 - c. daerah yang tingkat pendapatan perkapita sangat rendah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan perintis di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 18

- (1) Penyelenggaraan angkutan laut perintis di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Dalam menyelenggarakan angkutan perintis di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri dapat menunjuk perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan angkutan sungai dan danau serta perusahaan angkutan penyeberangan.
- (3) Dalam penyelenggaraan angkutan perintis di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah memberikan kompensasi / subsidi terhadap biaya pengoperasian kapal angkutan perintis.
- (4) Besarnya kompensasi / subsidi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) adalah selisih biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan dengan pendapatan / penghasilan dari pengoperasian angkutan perintis tersebut.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan angkutan perintis di perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB III

PENGUSAHAAN ANGKUTAN DI PERAIRAN

Bagian Pertama

Pengusahaan Angkutan Laut

Pasal 19

- (1) Usaha angkutan laut dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi khusus untuk usaha itu.

- (2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 20

- (1) Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud dalam pasal 19 ayat (2), harus dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran GT. 175 (seratus tujuh puluh lima) ;
 - b. memiliki tenaga ahli sesuai dengan bidangnya ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon berbentuk Badan Hukum Indonesia yang mengajukan permohonan izin usaha angkutan laut ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Untuk memperoleh izin usaha perusahaan patungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1), berlaku juga ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) butir b, c, d dan e.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 21

- (1) Permohonan izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (1), diajukan kepada Menteri.
- (2) Izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Menteri, setelah memenuhi semua persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20.
- (3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Penolakan permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tatacara permohonan, persetujuan, penolakan izin usaha angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 22

Usaha angkutan laut yang telah mendapat izin usaha wajib untuk :

- a. Memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha angkutan laut ;
- b. Melakukan kegiatan operasional secara nyata dan terus menerus selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha diterbitkan ;
- c. Memenuhi peraturan perundang-undangan dibidang pelayaran dan peraturan perundang-undangan lainnya ;
- d. Menyediakan fasilitas untuk angkutan pos ;
- e. Melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada pemberi izin ; dan
- f. Melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab atau pemilik perusahaan, domisili perusahaan dan kepemilikan kapal.

/ Bagian Kedua

Bagian Kedua

Peraturan Pelayaran Rakyat

Pasal 23

- (1) Usaha pelayaran rakyat, dilakukan oleh Warga Negara Indonesia, Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 24

- (1) Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2), harus dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal layar berbendera Indonesia yang laik laut, atau sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal layar motor atau kapal motor berbendera Indonesia yang laik laut berukuran sekurang-kurangnya GT. 7 (tujuh) ;
 - b. memiliki tenaga ahli sesuai dengan bidangnya ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon berbentuk Badan Hukum Indonesia atau Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia per-orangan yang mengajukan permohonan izin usaha perusahaan pelayaran rakyat ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 25

- (1) Permohonan izin usaha pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1), diajukan kepada Menteri.
- (2) Izin usaha perusahaan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi semua persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24.
- (3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Penolakan permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan, persetujuan, penolakan izin usaha perusahaan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 26

Usaha pelayaran rakyat yang telah mendapat izin usaha wajib :

- a. memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha pelayaran rakyat ;

/ b. melakukan

- b. melakukan kegiatan operasional secara nyata dan terus menerus selama enam bulan (enam) bulan setelah izin usaha diterbitkan ;
- c. mematuhi peraturan perundang-undangan dibidang pelayaran dan peraturan perundang-undangan lainnya ;
- d. melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada pemberi izin ; dan
- e. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab atau pemilik perusahaan, domisili perusahaan dan pemilikan kapal.

Bagian Ketiga

Pengusahaan Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 27

- (1) Usaha angkutan sungai dan danau dilakukan oleh Warga Negara Indonesia, Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan usaha angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha angkutan sungai dan danau diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 28

- (1) Untuk memperoleh izin usaha angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), harus dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan yang diperuntukkan bagi angkutan sungai dan danau ;
 - b. memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon berbentuk Badan Hukum Indonesia atau Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia perorangan yang mengajukan permohonan izin usaha angkutan sungai dan danau ;
 - c. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - d. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 29

- (1) Permohonan izin usaha angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2), diajukan kepada Menteri.
- (2) Izin usaha angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28.
- (3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Penolakan permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.

/ (5) Ketentuan.....

- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan, persetujuan, penolakan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 30

Usaha angkutan sungai dan danau yang telah mendapat izin usaha wajib :

- a. memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha ;
- b. melakukan kegiatan operasional secara nyata dan terus menerus selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha diterbitkan ;
- c. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan peraturan perundang-undangan lainnya ;
- d. melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada pemberi izin ; dan
- e. melaporkan apabila terjadi perubahan nama penanggung jawab atau pemilik perusahaan, dan pemilikan kapal.

Bagia Keempat

Pengusahaan Angkutan Penyeberangan

Pasal 31

- (1) Usaha angkutan penyeberangan dilakukan oleh Warga Negara Indonesia, Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan usaha angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha angkutan penyeberangan diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 32

- (1) Untuk memperoleh izin usaha angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2), harus dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan yang di peruntukkan bagi angkutan penyeberangan ;
 - b. memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon berbentuk Badan Hukum Indonesia atau Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia per-orangan yang mengajukan permohonan izin usaha angkutan penyeberangan ;
 - c. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - d. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 33

- (1) Permohonan izin usaha angkutan penyeberangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32, diajukan kepada Menteri.
- (2) Izin usaha angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32.

- (3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Penolakan permohonan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan, persetujuan atau penolakan izin usaha angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 34

Usaha angkutan penyeberangan yang telah mendapat izin usaha wajib :

- a. memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha ;
- b. melakukan kegiatan operasional secara nyata dan terus menerus selambat lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha angkutan penyeberangan diterbitkan ;
- c. memenuhi peraturan perundang-undangan dibidang pelayaran dan peraturan perundang-undangan lainnya ;
- d. melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada pemberi izin , dan
- e. melaporkan apabila terjadi perubahan nama penanggung jawab perusahaan dan kepemilikan kapal.

Bagian Kelima

Pencabutan Izin Usaha Angkutan di Perairan

Pasal 35

- (1) Izin Usaha angkutan laut nasional, izin usaha pelayaran rakyat, izin usaha angkutan sungai dan danau, dan izin usaha angkutan penyeberangan dapat dicabut oleh pemberi izin apabila melanggar kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22, Pasal 26, Pasal 30 dan Pasal 34.
- (2) Pencabutan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila dalam waktu 1 (satu) bulan setelah peringatan ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha.
- (4) Jika dalam waktu 1 (satu) bulan setelah pembekuan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak ada upaya untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan persyaratan, izin usaha dicabut.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian peringatan, pembekuan dan pencabutan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 36

Izin usaha angkutan laut nasional, izin usaha pelayaran rakyat, izin usaha angkutan sungai dan danau dan izin usaha angkutan penyeberangan dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara ;
- b. melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup ;
- c. memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah ; atau
- d. atas permintaan sendiri.

Kegiatan Angkutan Laut Khusus dan Angkutan Sungai dan Danau Khusus

Pasal 37

- (1) Untuk dapat melakukan kegiatan angkutan laut khusus dan angkutan sungai dan danau khusus wajib memiliki izin operasi.
- (2) Izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 38

- (1) Untuk memperoleh izin operasi angkutan laut khusus dan izin operasi angkutan sungai dan danau khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan ;
 - b. memiliki izin usaha dari instansi pembina usaha pokoknya ; dan
 - c. memiliki tenaga ahli dibidang pelayaran.

Pasal 39

- (1) Permohonan izin operasi angkutan laut khusus, dan angkutan sungai dan danau khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (1), diajukan kepada Menteri.
- (2) Izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Menteri setelah memenuhi semua persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38.
- (3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Penclakan permohonan izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tatacara permohonan, persetujuan, penolakan izin operasi angkutan laut khusus dan angkutan sungai dan danau khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 40

Perusahaan yang telah mendapat izin operasi angkutan laut khusus atau angkutan sungai dan danau khusus diwajibkan :

- a. memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin operasinya ;
- b. melakukan kegiatan operasional secara nyata dan terus menerus selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin operasi diterbitkan ;
- c. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan perundang-undangan lainnya ;
- d. melaporkan kegiatan operasinya setiap tahun kepada pemberi izin ; dan
- e. melaporkan apabila terjadi perubahan nama penanggung jawab atau pemilik perusahaan, domisili perusahaan dan pemilikan kapal.

/ Bagian Ketujuh.....

Bagian Ketujuh

**Pencabutan Izin Operasi Angkutan Laut Khusus
dan Izin Operasi Angkutan Sungai dan Danau Khusus**

Pasal 41

- (1) Izin operasi angkutan laut khusus dan izin operasi angkutan sungai dan danau khusus dapat dicabut oleh pemberi izin apabila tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40.
- (2) Pencabutan izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila dalam waktu 1 (satu) bulan setelah peringatan ke tiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin operasi.
- (4) Jika dalam waktu 1 (satu) bulan setelah pembekuan izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak ada upaya untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan persyaratan, izin operasi dicabut.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian peringatan, pembekuan dan pencabutan izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 42

Izin operasi angkutan laut khusus dan izin operasi angkutan sungai dan danau khusus dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara ;
- b. melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup ;
- c. memperoleh izin operasi dengan cara tidak sah ; atau
- d. atas permintaan sendiri.

BAB IV

USAHA PENUNJANG ANGKUTAN LAUT

Bagian Pertama

Jenis Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Laut

Pasal 43

Jenis kegiatan usaha penunjang angkutan laut terdiri dari :

- a. usaha bongkar muat barang ;
- b. usaha jasa pengurusan transportasi ;
- c. usaha ekspedisi muatan kapal laut ;
- d. usaha angkutan perairan pelabuhan ;
- e. usaha penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut ;
- f. usaha taily ; dan
- g. usaha depo petikemas.

/ Bagian Kedua.....

Bagian Kedua
Usaha Bongkar Muat
Pasal 44

- (1) Kegiatan usaha bongkar muat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 45

- (1) Untuk memperoleh izin usaha bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 ayat (2), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi ;
 - b. memiliki tenaga ahli yang sesuai ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Ketiga
Usaha Jasa Pengurusan Transportasi

Pasal 46

- (1) Kegiatan usaha jasa pengurusan transportasi dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 47

- (1) Untuk memperoleh izin jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi ;
 - b. memiliki tenaga ahli yang sesuai ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

/ Bagian Keempat.....

Bagian Keempat
Usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Pasal 48

- (1) Kegiatan usaha ekspedisi muatan kapal laut dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha ekspedisi muatan kapal laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha ekspedisi muatan kapal laut sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 49

- (1) Untuk memperoleh izin ekspedisi muatan kapal laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 ayat (2), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki modal yang cukup ;
 - b. memiliki tenaga ahli yang sesuai ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kelima

Usaha Angkutan Perairan Pelabuhan

Pasal 50

- (1) Kegiatan usaha angkutan perairan dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia yang didirikan khusus untuk usaha itu atau perusahaan angkutan laut.
- (2) Kegiatan usaha angkutan perairan pelabuhan yang dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk usaha itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Kegiatan usaha angkutan perairan pelabuhan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), izin usahanya melekat pada usaha pokoknya.
- (4) Izin usaha angkutan perairan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 51

- (1) Untuk memperoleh izin usaha angkutan perairan pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (2), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki modal dan menguasai sarana angkutan perairan pelabuhan yang memenuhi persyaratan kelaikan ;
 - b. memiliki tenaga ahli yang sesuai ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.

/ (2) Ketentuan.....

- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Keenam

Usaha Penyewaan Peralatan Angkutan Laut/Peralatan Penunjang Angkutan Laut

Pasal 52

- (1) Kegiatan usaha penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 53

- (1) Untuk memperoleh izin usaha penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat (2), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki modal dan menguasai peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut ;
 - b. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Ketujuh

Usaha Tally

Pasal 54

- (1) Kegiatan tally dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk usaha itu, perusahaan angkutan laut, perusahaan bongkar muat, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi.
- (2) Izin usaha untuk kegiatan tally yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut, perusahaan bongkar muat, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), melekat pada usaha pokoknya.
- (3) Kegiatan usaha tally yang dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha itu.
- (4) Izin usaha tally sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 55

- (1) Untuk memperoleh izin tally sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (3), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :

/ a. memiliki.....

- a. memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi ;
 - b. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - c. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - d. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kedelapan **Usaha Depo Peti Kemas**

Pasal 56

- (1) Kegiatan usaha depo peti kemas dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- (2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha.
- (3) Izin usaha depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 57

- (1) Untuk memperoleh izin depo peti kemas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (2), wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi ;
 - b. memiliki tenaga ahli yang sesuai ;
 - c. memiliki Akte Pendirian Perusahaan ;
 - d. memiliki surat keterangan domisili perusahaan ; dan
 - e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara untuk memperoleh izin usaha dan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kesembilan

Permohonan Izin Usaha Penunjang Angkutan Laut

Pasal 58

- (1) Permohonan izin usaha penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 46, Pasal 48, Pasal 50, Pasal 52, Pasal 54 dan Pasal 56 diajukan kepada Menteri
- (2) Izin usaha penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Menteri, setelah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45, Pasal 47, Pasal 49, Pasal 51, Pasal 53, Pasal 55 dan Pasal 57.
- (3) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (4) Penolakan permohonan izin usaha penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan, persyaratan, persetujuan dan penolakan izin usaha penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

/ Pasal 59.....

Pasal 59

Perusahaan penunjang angkutan laut, yang telah mendapat izin usaha diwajibkan :

- a. memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usahanya;
- b. melakukan kegiatan operasional secara nyata dan terus menerus selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah izin usaha diterbitkan.
- c. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan peraturan perundang-undangan lainnya.
- d. melaporkan kegiatan usahanya setiap tahun kepada pemberi izin; dan
- e. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggungjawab atau pemilik perusahaan dan domisili perusahaan.

Bagian Kesepuluh**Pencabutan Izin Usaha Penunjang Angkutan Laut****Pasal 60**

- (1) Izin usaha penunjang angkutan laut dapat dicabut oleh pemberi izin apabila perusahaan melanggar kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59.
- (2) Pencabutan izin usaha penunjang angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
- (3) Apabila dalam waktu 1 (satu) bulan setelah peringatan ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha.
- (4) Jika dalam waktu 1 (satu) bulan setelah pembekuan izin usaha sebagaimana pada ayat (3) tidak ada upaya untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan persyaratan, izin usaha dicabut.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian peringatan, pembekuan dan pencabutan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 61

Izin usaha penunjang angkutan laut dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- b. melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup;
- c. memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah; atau
- d. atas permintaan sendiri.

BAB V**JARINGAN DAN TRAYEK ANGKUTAN DI PERAIRAN****Bagian Pertama****Jaringan dan Trayek Angkutan Laut****Pasal 62**

- (1) Kegiatan angkutan laut terdiri dari :
 - a. Angkutan laut dalam negeri
 - b. Angkutan laut luar negeri.
- (2) Kegiatan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan :
 - a. Trayek tetap dan teratur atau liner.
 - b. Trayek tidak tetap dan tidak teratur atau tramper.

Paragraf 1

Trayek Angkutan Laut Dalam Negeri

Pasal 63

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri yang melayani trayek tetap dan teratur (liner) diselenggarakan dalam jaringan trayek.
- (2) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari :
 - a. trayek utama;
 - b. trayek pengumpan;
 - c. trayek perintis.

Pasal 64

- (1) Trayek utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 63 ayat (2) huruf a, diselenggarakan dengan memenuhi syarat pokok pelayanan angkutan laut yakni menghubungkan antar pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.
- (2) Trayek pengumpan sebagaimana dimaksud pada pasal 63 ayat (2) huruf b merupakan penunjang trayek utama yang diselenggarakan dengan memenuhi syarat pokok pelayanan angkutan laut, yakni :
 - a. menghubungkan pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi; atau
 - b. menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.
- (3) Trayek perintis sebagaimana dimaksud pada pasal 63 ayat (2) huruf c, diselenggarakan dengan memenuhi syarat pokok pelayanan angkutan laut, yakni menghubungkan daerah terpencil atau daerah yang belum berkembang dengan pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi atau pelabuhan yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai jaringan dan trayek angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 65

Jaringan dan trayek angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ditetapkan dengan memperhatikan :

- a. pengembangan pusat industri, perdagangan dan pariwisata;
- b. pengembangan daerah;
- c. keterpaduan intra dan antar moda transportasi; dan
- d. perwujudan kesatuan wawasan nusantara.

Pasal 66

- (1) Pembukaan trayek baru dilakukan dengan memperhatikan :
 - a. adanya permintaan jasa angkutan laut yang potensial dengan perkiraan faktor muatan yang layak, kecuali trayek perintis; dan
 - b. tersedianya fasilitas pelabuhan yang memadai.
- (2) Penetapan trayek yang terbuka untuk penambahan kapasitas angkutan laut dilakukan dengan memperhatikan :
 - a. faktor muatan yang layak; dan
 - b. tersedianya fasilitas pelabuhan yang memadai.

- (3) Menteri melakukan evaluasi kebutuhan penambahan kapasitas angkutan laut pada tiap-tiap trayek dan mengumumkannya sekurang-kurangnya sekali dalam 6 (enam) bulan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan trayek baru, penambahan kapasitas dan tata cara pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 67

- (1) Penetapan kapal oleh perusahaan angkutan laut nasional pada trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 66 dapat dilakukan perusahaan pelayaran yang bersangkutan.
- (2) Perusahaan angkutan laut nasional yang telah menempatkan kapal pada suatu trayek, wajib melaporkan kepada Menteri dan melayani kegiatan angkutan laut pada trayek dimaksud sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan, serta melaporkan kepada Menteri pelaksanaan kegiatan operasional angkutan di perairan tersebut.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 68

- (1) Perusahaan angkutan laut nasional, selain pelayaran rakyat, yang melakukan kegiatan angkutan laut secara tidak tetap dan tidak teratur (tramper) hanya dapat mengangkut :
 - a. barang-barang curah kering dan curah cair;
 - b. barang-barang yang sejenis; atau
 - c. barang-barang tidak sejenis untuk menunjang kegiatan tertentu.
- (2) Pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan perjanjian sewa/charter atau perjanjian lainnya.
- (3) Penggunaan kapal yang melakukan kegiatan angkutan laut secara tidak tetap dan tidak teratur (tramper) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib dilaporkan kepada Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengangkutan barang dan tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Paragraf 2

Trayek Angkutan Laut Luar Negeri

Pasal 69

- (1) Penetapan trayek angkutan laut dari dan ke luar negeri secara tetap dan teratur (liner) dan penempatan kapal pada trayek tersebut dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan / atau perusahaan angkutan laut asing.
- (2) Kapal-kapal yang ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kriteria untuk ditempatkan pada trayek luar negeri dan wajib dilaporkan oleh perusahaan angkutan laut kepada Menteri.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kedua

Trayek Angkutan Laut Perintis dan Pelayaran Rakyat

Pasal 70

- (1) Trayek angkutan laut perintis ditetapkan oleh Menteri.

/ (2) Menteri.....

- (2) Menteri menetapkan penempatan kapal dan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai peraturan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 71

Pelayaran rakyat dalam melakukan kegiatan angkutan laut secara tidak tetap dan tidak teratur, dapat mengangkut barang umum (*general cargo*), barang-barang curah kering dan curah cair serta barang sejenis dalam jumlah tertentu sesuai dengan kondisi kapal pelayaran rakyat.

Bagian Ketiga

Trayek Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 72

- (1) Angkutan sungai dan danau diselenggarakan dengan menggunakan :
 - a. trayek tetap dan teratur;
 - b. trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (2) Trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri dari :
 - a. trayek utama, yaitu menghubungkan antar pelabuhan sungai dan danau yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi;
 - b. trayek pengumpan, yaitu menghubungkan antar pelabuhan sungai dan danau yang berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi atau antar pelabuhan sungai dan danau yang bukan berfungsi sebagai pusat akumulasi dan distribusi.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 73

Usaha angkutan sungai dan danau yang melayani trayek tidak tetap dan tidak teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (1) huruf a, sesuai izin usaha yang diberikan.

Pasal 74

- (1) Usaha angkutan sungai dan danau yang melayani trayek tidak tetap dan tidak teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (1) huruf b, hanya dapat mengangkut penumpang dan barang berdasarkan sewa/charter atau perjanjian lainnya.
- (2) Usaha angkutan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan kegiatannya kepada Menteri.

Bagian Keempat

Lintas Penyeberangan

Pasal 75

- (1) Angkutan penyeberangan diselenggarakan dalam suatu lintas penyeberangan.
- (2) Lintas penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Kriteria lintas penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi :
 - a. menghubungkan jaringan jalan dan/atau kereta api yang terputus oleh laut, selat dan teluk ;
 - b. melayani lintas dengan tetap dan teratur ;
 - c. berfungsi sebagai jembatan bergerak ;

- d. menghubungkan antar dua pelabuhan ; dan
 - e. tidak mengangkut barang lepas.
- (4) Penempatan kapal pada lintas penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan penyeberangan yang bersangkutan.
- (5) Perusahaan penyeberangan yang telah menempatkan kapal pada lintas penyeberangan wajib melaporkan kepada Menteri dan melayani kegiatan lintas penyeberangan pada lintasan dimaksud sekurang-kurang 6 (enam) bulan serta melaporkan kepada Menteri pelaksanaan kegiatan operasional angkutan di lintasan tersebut.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria lintas penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 76

Usaha angkutan penyeberangan hanya dapat melayani lintas penyeberangan sesuai dengan izin usaha yang diberikan.

Pasal 77

- (1) Lintas penyeberangan perintis diselenggarakan dengan memenuhi kriteria angkutan penyeberangan yakni menghubungkan daerah terpencil dan / atau daerah belum berkembang dengan daerah terpencil dan / atau daerah yang belum berkembang lainnya atau dengan daerah yang telah berkembang.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai syarat pokok lintas penyeberangan perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB VI

TARIF ANGKUTAN DI PERAIRAN

Bagian Pertama

Tarif Angkutan Penumpang

Pasal 78

- (1) Tarif angkutan penumpang angkutan laut dalam negeri, angkutan sungai dan danau dan angkutan penyeberangan terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non-ekonomi.
- (2) Persyaratan tentang pelayanan dan besarnya perimbangan kapasitas tempat tidur / duduk dalam kapal untuk pelayanan ekonomi dan pelayanan non-ekonomi diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri.

Pasal 79

- (1) Struktur tarif pelayanan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.
- (2) Struktur tarif pelayanan non-ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) terdiri dari tarif dasar, tarif jarak dan tarif pelayanan tambahan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai struktur tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

/ Pasal 80.....

- (1) Tarif dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.
- (2) Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (2) ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan.

Bagian Kedua

Tarif Angkutan Barang, Hewan dan Kendaraan

Pasal 81

- (1) Struktur tarif angkutan barang dan hewan untuk angkutan sungai dan danau serta angkutan kendaraan beserta barang untuk angkutan penyeberangan, merupakan komponen perhitungan biaya sebagai pedoman untuk menentukan besaran tarif.
- (2) Golongan tarif angkutan sungai dan danau merupakan pedoman dalam menentukan besaran tarif yang ditetapkan berdasarkan pengelompokan jenis barang yang diangkut.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai struktur dan golongan tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 82

- (1) Besaran tarif angkutan barang dan hewan untuk angkutan laut dalam negeri, ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa.
- (2) Besaran tarif angkutan barang dan hewan untuk angkutan sungai dan danau ditetapkan atas dasar kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan struktur tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81.
- (3) Besaran tarif angkutan kendaraan beserta muatannya untuk angkutan penyeberangan ditetapkan oleh Menteri berdasarkan struktur tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1).

Bagian Ketiga

Tarif Usaha Penunjang Angkutan Laut

Pasal 83

Tarif usaha penunjang angkutan laut terdiri dari :

- a. tarif bongkar muat barang;
- b. tarif jasa pengurusan transportasi;
- c. tarif ekspedisi muatan kapal laut;
- d. tarif angkutan perairan pelabuhan;
- e. tarif penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan penunjang angkutan laut;
- f. tarif tally;
- g. tarif depo peti kemas.

Pasal 84

- (1) Struktur tarif usaha penunjang angkutan laut merupakan komponen dasar untuk pedoman perhitungan besaran tarif.
- (2) Jenis tarif usaha penunjang angkutan laut adalah tarif yang diberlakukan untuk barang-barang umum (*general cargo*), barang kemasan, barang mengganggu (*harmful substances*), barang berbahaya dan barang yang memerlukan penanganan dan peralatan khusus.

- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai fasilitas dan jenis tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 85

Besaran tarif usaha penunjang angkutan laut ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan jenis dan struktur tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84.

**BAB VII
PELAYANAN PENGANGKUTAN UNTUK
PENYANDANG CACAT DAN ORANG SAKIT**

Pasal 86

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib menyediakan fasilitas dan memberikan pelayanan khusus bagi penumpang penyandang cacat atau orang sakit.
- (2) Penyediaan fasilitas dan pemberian pelayanan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa :
 - a. pemberian prioritas untuk mendapatkan tiket angkutan;
 - b. memberikan pelayanan untuk memudahkan naik ke dan turun dari kapal;
 - c. menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat selama di kapal.
 - d. menyediakan tempat untuk orang sakit yang mengharuskan diangkat dalam posisi tidur serta tempat dan fasilitas bagi penumpang yang mengidap penyakit menular.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai fasilitas dan pelayanan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB VIII

**PENGANGKUTAN BARANG KHUSUS
DAN BARANG BERBAHAYA**

Pasal 87

- (1) Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya harus memenuhi persyaratan :
 - a. penumpukan dan penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat serta penumpukan dan penyimpanan selama berada di kapal ;
 - b. kapal pengangkut barang berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan peraturan-peraturan standar nasional maupun internasional ;
 - c. barang berbahaya yang diangkut wajib diberi tanda-tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.
- (2) Barang khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi antara lain :
 - a. kayu gelondongan (logs) ;
 - b. barang curah ;
 - c. balokan rel ;
 - d. ternak.
- (3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terbagi menurut kelas-kelas sebagai berikut :
 - a. bahan peledak ;
 - b. gas yang dikempa, dicairkan atau dilarutkan dibawah tekanan ;
 - c. cairan yang mudah menyala ;

- d. barang padat yang mudah menyala ;
 - e. bahan yang dapat terbakar sendiri ;
 - f. bahan yang jika terkena air mengeluarkan gas yang mudah menyala ;
 - g. peroxida organik ;
 - h. zat beracun ;
 - i. bahan yang menimbulkan infeksi ;
 - j. bahan radio aktif ;
 - k. bahan/zat yang mengakibatkan korosi dan berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 88

- (1) Penanganan pengangkutan, penumpukan, penyimpanan dan bongkar muat dari dan ke kapal, terhadap barang khusus dan barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (2) dan ayat (3) dilakukan dengan kelengkapan fasilitas keselamatan dan oleh tenaga kerja yang mempunyai kualifikasi tertentu.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kelengkapan fasilitas keselamatan dan kualifikasi tenaga kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 89

- (1) Pemilik, operator dan / atau agen, perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang khusus atau barang berbahaya, wajib menyampaikan pemberitahuan kepada instansi yang berwenang di pelabuhan sebelum kapal tiba di pelabuhan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberitahuan kapal tiba sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB IX WAJIB ANGKUT

Pasal 90

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang, hewan dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.
- (2) Sebelum melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1), perusahaan angkutan di perairan harus memastikan bahwa :
 - a. sarana angkutan telah memenuhi persyaratan kelaikan dan tetap memperhatikan keselamatan pelayaran sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku ;
 - b. sarana angkutan telah diawaki, diperlengkapi dan diberi pasokan logistik ;
 - c. ruang penumpang, ruang muatan, ruang pendingin, dan tempat penyimpanan lain di kapal memadai dan aman untuk ditempati penumpang dan/atau dimuati barang ;
 - d. pemuatan, penanganan, penyimpanan, penumpukan dan pembongkaran barang dan/atau naik/turun penumpang, hewan dilakukan secara cermat dan berhati-hati.

Pasal 91

- (1) Pada saat menyerahkan barang untuk diangkut, pemilik / pengirim barang harus :
 - a. memberitahu pengangkut mengenai ciri-ciri umum barang yang akan diangkut dan cara penanganannya, apabila pengangkut menghendaki demikian ;

- b. memberi tanda atau label secara memadai terhadap barang yang berbahaya dan beracun, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;
- (2) Perusahaan angkutan di perairan berhak menolak untuk mengangkut barang apabila pemilik barang tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

BAB X

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

Pasal 92

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa :
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut ;
 - b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut ;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut ;
 - d. kerugian pihak ketiga.
- (2) Tanggung jawab perusahaan angkutan di perairan terhadap penumpang dan barang wajib diasuransikan.
- (3) Batas tanggung jawab untuk pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Batas tanggung jawab keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyedia jasa dan pengguna jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (5) Batas tanggung jawab atas kerugian pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, c dan d bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

BAB XI

SISTEM INFORMASI ANGKUTAN DI PERAIRAN

Pasal 93

- (1) Dalam rangka penentuan arah kebijaksanaan nasional dan pengembangan angkutan di perairan, setiap penyelenggara / pengusaha angkutan di perairan wajib menyampaikan laporan tentang :
 - a. kinerja usaha dan penunjang angkutan di perairan ;
 - b. kegiatan operasional angkutan di perairan.
- (2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sekurang-kurangnya memuat :
 - a. potensi dan kegiatan operasional kapal yang dimiliki atau d charter ;
 - b. potensi dan kegiatan operasional kapal yang diageni ;
 - c. potensi dan kegiatan operasional usaha penunjang angkutan di perairan ;
 - d. potensi sumber daya manusia yang dimiliki oleh perusahaan.
- (3) Untuk pengolahan hasil laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), Menteri menyelenggarakan sistem informasi angkutan di perairan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

/ BAB XII.....

**PENJELASAN
ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 82 TAHUN 1999
TENTANG
ANGKUTAN DI PERAIRAN**

U M U M

Angkutan di perairan, sebagaimana halnya dengan moda angkutan lainnya, memiliki peranan yang sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian, memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, meningkatkan ketahanan nasional, serta mempererat hubungan antar bangsa.

Pentingnya peranan angkutan di perairan tersebut tercermin dari penyelenggaraan angkutan di perairan yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, dan dari semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam negeri maupun ke luar negeri.

Selain itu, angkutan di perairan memiliki fungsi yang strategis, yaitu sebagai sarana untuk mewujudkan wawasan nusantara, sebagai penghasil devisa negara, dan membuka kesempatan kerja, sehingga angkutan di perairan diselenggarakan sebagai bagian terpadu dari sistem transportasi nasional dan dikuasai negara serta dibina oleh Pemerintah. Pengertian dikuasai oleh negara adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan angkutan di perairan yang perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Penyelenggaraan angkutan di perairan diarahkan dengan tujuan untuk :

- a. menyediakan sarana, prasarana dan jasa angkutan di perairan yang aman, cepat, lancar, tertib, nyaman dan efisien dengan biaya yang terjangkau masyarakat ;
- b. memberikan kepastian usaha di bidang angkutan di perairan, sehingga kelangsungan usaha tersebut dapat dipertahankan untuk menunjang pembangunan bidang usaha sektor lainnya ;
- c. mengembangkan potensi usaha angkutan di perairan sesuai dengan perkembangan nasional dan internasional, serta mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa bahari dan profesional.

Angkutan di perairan mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri yang perlu dikembangkan karena mampu mengangkut barang dalam jumlah yang besar dengan biaya yang lebih rendah dengan memperhatikan sifat sarananya yang padat modal, serta mampu menggunakan teknologi maju, walaupun masih ada pelayanan angkutan di perairan yang mempunyai karakteristik ytradisional, yang mampu menjangkau pulau / daerah terpencil yang dikelola secara sederhana oleh Warga Negara Indonesia secara perorangan.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka dipandang perlu untuk menyusun Peraturan Pemerintah yang mengatur tentang usaha angkutan di perairan yang merupakan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas

Pasal 2

Cukup jelas