

Tinjauan Hukum Perjanjian Penitipan Barang yang Dilakukan melalui Anak Buah Kapal: Studi Kasus di Pelabuhan Punggur Kota Batam (*Legal Review of Goods Custody Agreements Made by Ship Crew: Case Study at Punggur Port, Batam City*)

Lia Nuriani^{1*}, Suryadi Suryadi², Eka Rus Budiyan³

Universitas Maritim Raja Ali Haji, Kepulauan Riau^{1,2,3}

lianurani23@umrah.ac.id^{1*}, suryadi@umrah.ac.id², ekarusb@gmail.com³



Riwayat Artikel

Diterima pada 13 September 2023

Revisi 1 pada 5 Oktober 2023

Revisi 2 pada 18 Oktober 2023

Disetujui pada 20 Oktober 2023

Abstract

Purpose: This research was conducted to find out about the phenomenon of safekeeping of goods with Ship's Crew (ABK) in Punggur Harbor, Batam City.

Methodology : This study uses a type or method of normative legal research, in which the research is carried out by examining legal materials related to cases of safekeeping of goods against Ship's Crews (ABK). Then after that it was continued by examining additional data in the form of interviews conducted with Ship's Crew (ABK) at Punggur Port, Batam City, which later became Normative-Empirical legal research.

Result: The result is reveals that agrarian policies in Bintan have led to the loss of land ownership rights for many coastal communities due to lack of consultation, inadequate compensation, and insufficient protection of traditional land tenure systems.

Limitation: The ship's crew is the other crew than the captain. The phenomenon of entrusting goods to ship crew is very common for people who are used to life in the port. So it is not uncommon for many Ship's Crew to be reluctant to reject things that are considered normal by the people around them.

Contribution: The analysis aims to contribute to the ongoing debate on land rights and coastal development in Indonesia by providing a legal perspective on the issue. It also highlights the need for greater recognition of the rights of coastal communities in agrarian policies and regulatory frameworks.

Keywords: *safekeeping of goods, Ship's Crew, Legal Protection*

How to cite: Nuriani, L., Suryadi, S., Budiyan, E, R. (2023). Tinjauan Hukum Perjanjian Penitipan Barang yang Dilakukan melalui Anak Buah Kapal: Studi Kasus di Pelabuhan Punggur Kota Batam. *Kajian Ilmiah Hukum dan Kenegaraan*, 2(2), 103-114.

1. Pendahuluan

Secara geografis, bumi ini sebagian besar ialah air atau lebih banyak prosentase laut daripada daratan. Oleh karena itu laut memegang peranan penting bagi kehidupan manusia (Chotimah, Iswardhana, & Rizky, 2021). Sehingga tidak dapat dipungkiri lagi bahwa laut merupakan salah satu penyedia sumber kebutuhan hidup terbesar bagi manusia. Terlebih lagi adanya perebutan kekuasaan laut yang besar oleh negara-negara di dunia ini dikarenakan laut bisa dijadikan lading untuk mensejahterakan rakyatnya, atau dengan kata lain laut dapat menjadi sumber terbesar bagi kehidupan manusia baik dalam mencukupi kebutuhan pokok seperti sumber makanan yang tersedia di laut ataupun juga sebagai sumber mata pencaharian warga negara. Laut menjadi salah satu jalan untuk sarana transportasi terbesar di dunia meskipun ada jalur transportasi yang lebih cepat seperti di udara dengan menggunakan pesawat ataupun jalur darat dengan menggunakan jasa kereta, tidak menyurutkan minat bagi pelaku usaha untuk

tetap menggunakan jasa pengiriman lewat kapal.¹ Bahkan sangat tidak dipungkiri bahwa pengiriman barang dengan menggunakan kapal masih menjadi andalan atau primadona bagi para pelaku bisnis terlebih lagi untuk pengiriman barang yang dipisahkan oleh lautan. Selain itu pengiriman barang melalui transportasi laut juga lebih disukai karena kapasitas yang disediakan oleh kapal lebih banyak berkali-kali lipat daripada jasa transportasi yang disediakan di darat ataupun udara. Meskipun demikian transportasi laut juga memiliki beberapa kelemahan diantaranya, waktu pengiriman yang lebih lama, adanya resiko dari cuaca yang buruk, serta sering adanya perompakan dan kelompok bersenjata di dalam laut yang mungkin saja dapat merugikan pihak pengguna jasa pengiriman laut. Tapi tetap saja, hal tersebut tidak menyurutkan minat bagi pengguna layanan jasa kirim melalui transportasi laut. Dikarenakan selalu banyaknya peminat transportasi laut maka perlu diketahui terlebih dahulu tentang pembagian wilayah laut yang secara horizontal diatur dalam *United Nations Convention on the Law Of the Sea* 1982 (*UNCLOS* 1982). Untuk mempermudah pemahaman tentang kelautan maka terlebih dahulu harus memahami tentang ruang lingkup kemaritiman dan kelautan, dimana laut dibedakan menjadi tiga kategori permukaan laut, bagian pertengahan laut, dan juga dasar laut. Dari gambaran singkat tersebut dapat diketahui bahwa kelautan merupakan suatu istilah yang dihubungkan dengan segala kegiatan di laut yang meliputi masalah kedaulatan dan juga kewenangan suatu Negara. Dengan kata lain bahwa laut mengatur segala sumber daya alam terbesar. Sedangkan kemaritiman lebih mengacu pada pelayaran perdagangan, urusan kepelabuhan dan segala macam kegiatan yang berhubungan dengan jasa maritim.

Salah satu kota yang memiliki kegiatan transportasi laut yang paling ramai adalah di Batam. Hal ini dikarenakan Batam merupakan salah satu kota yang memiliki mobilitas masyarakat yang tinggi, sarana laut merupakan salah satu penopang perekonomian masyarakat Batam, letak geografis Batam yang sebagian wilayahnya berupa laut memunculkan fenomena penitipan barang melalui kapal. Fenomena terjadinya penitipan di dasari karena semakin banyaknya kebutuhan individu sehingga banyak menimbulkan kebutuhan lainnya. Jika pada zaman dahulu, titip-menitip adalah hal yang biasa dilakukan oleh sesama masyarakat. Namun, permintaan menitip biasanya disampaikan seseorang ke saudara atau kolega yang sudah dikenal ketika hendak berpergian. Seiring perkembangan teknologi maka mengubah kegiatan titip-menitip dengan memanfaatkan berbagai macam hal, sekarang banyak orang yang hendak berpergian atau hendak melakukan sesuatu tidak segan-segan menitipkan kepada orang yang tidak dikenal dengan sebelumnya telah menyetujui ketentuan-ketentuan yang sudah disepakati para pihak. Dalam hal ini biasanya yang menerima untuk penitipan barang adalah anak buah kapal. Anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda. Awak kapal sendiri memiliki pengertian orang yang bekerja atau dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Sedangkan siji awak kapal adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal (Hutagalung, 2019).

Di dalam praktik penyelenggaraan penitipan barang tidaklah mudah dan terkadang mempunyai risiko yang cukup besar, seperti menitipkan barang tanpa ada perjanjian sebelumnya, kemudian barang yang dititipkan itu dijual atau dipergunakan atau dipakai oleh orang yang telah menerima titipan barang tersebut, bahkan jika isi barang yang dititipkan merupakan barang terlarang yang sifatnya melanggar hukum sehingga dapat merugikan orang yang menerima titipan. Maka diperluanlah kejelasan yang lebih mendalam terhadap penitipan barang yang dilakukan. Mengenai Perjanjian penitipan barang telah diatur didalam Buku ke III BAB XI KUHPerdara mulai Pasal 1694-1729. Perjanjian Penitipan Barang merupakan salah satu jenis perjanjian bernama yang diatur dalam KUHPerdara. Hubungan kedua orang yang bersangkutan mengakibatkan timbulnya suatu ikatan yang berupa hak dan kewajiban kedua belah pihak atas suatu prestasi.

Penitipan adalah suatu perjanjian riil yang berarti bahwa ia baru terjadi dengan dilakukannya suatu perbuatan yang nyata, yaitu di serahkan nya barang yang dititipkannya, jadi tidak seperti perjanjian-perjanjian lain pada umumnya yang lazimnya disebut konsensuil, yaitu sudah dilahirkan pada saat tercapainya kata sepakat tentang hal-hal yang pokok dari perjanjian itu. Sama seperti halnya kasus yang terjadi pada salah satu Anak buah Kapal (ABK) sebuah kapal Very penumpang Batam-Dabo, menurut

ceritanya ada seseorang yang telah menitipkan barang kepadanya melalui kapal dari pulau Dabo menuju Batam. Karena hal tersebut sudah dianggap biasa bagi para awak kapal maka dia menerimanya dan tanpa melakukan pengecekan barang yang dititipkan kepadanya, selain itu si penitip juga menyampaikan bahwa barang tersebut adalah daging ayam mentah yang di packing dengan menggunakan Styrofoam putih. Kemudian si penitip barang memberikan nomor handphone orang yang akan mengambil barang titipan tersebut, dengan maksud bahwa jika kapal sudah hampir tiba di tempat maka Anak Buah Kapal tersebut diminta untuk menghubungi si penerima. Tanpa rasa curiga kepada si pengirim Anak Buah Kapal itupun menerima tip sebesar 50.000,00 yang diberikan kepadanya. Karena hal ini sudah sangat biasa bagi kalangan Anak Buah Kapal dan sebelumnya tidak pernah terjadi hal yang membawa dampak negatif baginya atau Anak Buah Kapal yang lain maka diapun membawa barang tersebut dan diletakkan di depan pintu masuk kapal. Akhirnya sekitar 10-15 menit setelah kapal sampai di pelabuhan Pungur – Batam tiba-tiba ada tim BNN (Badan Narkotika Nasional) naik ke kapal dan menanyakan perihal barang titipan yang diberikan kepada Anak Buah Kapal tersebut. Kemudian tim BNN menjelaskan bahwa isi dari barang tersebut adalah sabu-sabu dan ia pun terkejut lalu menunjukkan dimana barang itu diletakkan. Namun Anak Buah Kapal tersebut tidak menyadari bahwa barang titipan tersebut sudah diambil oleh si penerima tanpa sepengetahuannya. Maka terjadilah kejar-kejaran dan tembakan peluru karet yang dilakukan oleh tim BNN tersebut hingga akhirnya si penerima bisa lolos dan Anak Buah Kapal tersebut dijadikan sebagai saksi yang harus dibawa serta oleh tim BNN untuk diselidiki. Walaupun posisinya disini dia adalah orang yang tidak ada sangkut-paut dengan barang tersebut, namun dia adalah satu-satunya orang yang berinteraksi langsung dengan si pengirim sehingga kesaksiannya sangat dibutuhkan walau ini akan sedikit merugikan Anak Buah Kapal tersebut. Dimana seharusnya setelah sampai di pelabuhan Batam dia pulang dan berkumpul dengan keluarga malah harus ikut serta dengan Tim BNN.

2. Tinjauan pustaka

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki beribu – ribu pulau, sebagai negara kepulauan (archipelago state) yang terbesar di dunia dengan daratan seluas 1.904.569 km dan lautan seluas 3.288.687 km yang membentang sepanjang garis khatulistiwa dan terletak di antara benua Asia dan Australia serta di antara Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia. Oleh karena itu sarana penghubung laut menjadi hal yang sangat penting. Sehingga secara geografis sebagian besar bumi ini terdiri dari lautan. Maka sejak abad ke-15 banyak Negara yang telah berebut akses ke laut guna pemanfaatan laut untuk kesejahteraan bangsanya. Disamping sebagai penyedia sumber daya alam, peran laut yang tak kalah pentingnya adalah sebagai sarana transportasi yang menghubungkan belahan bumi yang satu dengan belahan bumi yang lainnya (Putri, Respationo, Erniyanti, & Parameshwara, 2022; Supeno, 2022).

Transportasi sendiri merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dimana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun negara (Fatimah, 2019). Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*) karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal. Jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang dideversi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat (Bismar et al., 2022).

Oleh karena banyaknya aktifitas di laut maka diperlukan adanya hukum yang mengaturnya. Secara umum hukum laut dapat dibagi menjadi dua yakni hukum publik internasional dan hukum laut perdata internasional (Pebrianto, 2023; Sunyowati & Narwati, 2013). Sejarah perkembangan laut dimulai dari pendapat para sarjana di abad pertengahan. Pada saat setelah berakhirnya perang Dunia I, banyak negara-negara mulai berkeinginan untuk menata kondisi ekonomi negaranya dan salah satu yang digunakan sebagai sarana meningkatkan ekonomi negaranya adalah melalui eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam yang ada di laut (Subagyo).

Berikut beberapa aturan hukum yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang:

- 1) Pasal 467
“Pengangkut dalam batas-batas yang layak, bebas dalam memilih alat pengangkutannya, kecuali bila diperjanjikan suatu alat pengangkutan tertentu. Pengangkut dalam batas-batas yang layak, bebas dalam memilih alat pengangkutannya, kecuali bila diperjanjikan suatu alat pengangkutan tertentu.”
- 2) Pasal 477
“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”
- 3) Pasal 468
“Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”
- 4) Pasal 479
“Pengangkut mempunyai hak atas penggantian kerugian yang dideritanya akibat diberikan kepadanya pemberitahuan yang tidak betul atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat-sifat barang, kecuali bila ia telah mengenal atau seharusnya mengenal watak dan sifat-sifat itu. *Pengangkut setiap waktu dapat melepaskan dirinya dari barang-barang yang menimbulkan bahaya bagi muatan atau kapalnya, juga dengan cara menghancurkannya tanpa diharuskan mengganti kerugian karena hal itu.* Hal ini berlaku jika terhadap barang-barang yang dianggap sebagai barang selundupan, bila kepada pengangkut diberikan pemberitahuan yang tidak betul dan tidak lengkap mengenai barang-barang itu.”
- 5) Pasal 483
“Baik pengangkut maupun penerima berwenang untuk minta agar diadakan pemeriksaan oleh hakim tentang keadaan sewaktu barang diserahkan atau telah diserahkan, beserta anggaran penaksiran kerugian yang ditimbulkannya. Pengangkatan ahli-ahli dilakukan oleh ketua raad van justitie, bila dalam wilayah tempat terjadinya penyerahan ada pengadilan tinggi, atau kalau tidak ada, oleh residentierechter atau bila ia tidak hadir, terhalang atau tidak ada, oleh kepala Pemerintahan Daerah setempat, dan dalam semua hal, setelah pihak lain atau wakilnya didengar atau dipanggil secukupnya. Pemeriksaan yang dimaksud dalam pasal ini tidak boleh dilakukan sedemikian rupa, sehingga peraturan dinas kapal pelayaran terganggu karenanya.” Perjanjian penitipan barang secara hukum merupakan perjanjian yang dilakukan dengan cuma-cuma. Apabila tidak diperjanjikan adanya biaya penitipan, maka penitipan bisa dilakukan tanpa biaya. Namun apabila penerima penitipan menghendaki adanya biaya, maka harus diperjanjikan. Perjanjian penitipan terjadi secara sukarela maupun secara terpaksa, sedangkan penitipan karena sukarela dapat dibagi dua yaitu penitipan sejati dan sekestrasi.
- 6) Pasal 1694
“Penitipan adalah terjadi apabila seseorang menerima sesuatu barang dari orang lain, dengan syarat bahwa ia akan menyimpannya dan mengembalikannya dalam wujud asalnya.” Pasal ini menjelaskan pengertian perjanjian penitipan yakni perjanjian dimana seseorang menerima barang dari orang lain yang akan menyimpan dan mengembalikannya dalam wujud asalnya.
- 7) Pasal 1695
“Adalah dua macam penitipan barang, yaitu penitipan yang sejati dan sekestrasi.”
Pasal ini menerangkan dua macam penitipan yakni penitipan sejati dan penitipan sekestrasi, yakni penitipan sukarela tanpa sengketa dan penitipan karena terjadinya suatu hal yang menjadi alasan penitipan tersebut, yaitu terjadinya perselisihan atau sengketa antara pihak atas barang yang dititipkan tersebut.
- 8) Pasal 1696
“penitipan barang yang sejati dianggap telah dibuat dengan cuma-cuma, jika tidak diperjanjikan sebaliknya. Penitipan ini hanya mengenai barang-barang yang bergerak. Penitipan secara sukarela selalu dianggap secara cuma-cuma atau gratis kecuali jika secara tegas diperjanjikan adanya upah/imbalan. Sedangkan objek perjanjian penitipan hanya barang bergerak.
- 9) Pasal 1701
“penitipan barang dengan sukarela hanyalah dapat terjadi antara orang-orang yang mempunyai kecakapan untuk membuat perikatan-perikatan.”

Diartikan secara langsung bahwa penitipan barang merupakan bagian dari hukum perikatan (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Buku Ke-3 Tentang Perikatan), sebagai berikut :

1) Pasal 1234

“Perikatan ditujukan untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu.”

2) Pasal 1235

“Dalam perikatan untuk memberikan sesuatu, termasuk kewajiban untuk menyerahkan barang yang bersangkutan dan untuk merawatnya sebagai seorang kepala rumah tangga yang baik, sampai saat penyerahan. Luas tidaknya kewajiban yang terakhir ini tergantung pada persetujuan tertentu; akibatnya akan ditunjuk dalam bab-bab yang bersangkutan.”

3) Pasal 1237

“Pada suatu perikatan untuk memberikan barang tertentu, barang itu menjadi tanggungan kreditur sejak perikatan lahir. Jika debitur lalai untuk menyerahkan barang yang bersangkutan, maka barang itu semenjak perikatan dilakukan, menjadi tanggungannya.”

Lebih lanjut Peraturan tentang pelayaran di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, diantaranya sebagai berikut :

Pasal 5

- 1) Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- 2) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pengaturan;
 - b. pengendalian; dan
 - c. pengawasan.
- 3) Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan.
- 4) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
- 5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundangundangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
- 6) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk :
 - memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat;
 - meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Kebebasan berkontrak yang merupakan ‘roh’ dan ‘napas’ sebuah kontrak atau perjanjian, secara implisit memberikan panduan bahwa dalam berkontrak para pihak diasumsikan mempunyai kedudukan yang seimbang. Dengan demikian diharapkan akan terjalin kontrak yang adil dan seimbang bagi para pihak. Namun dalam praktiknya masih banyak ditemukan model kontrak standar (kontrak baku) yang cenderung dianggap berat sebelah, tidak seimbang maupun tidak adil. Kontrak demikian sering kali disebut dengan pertarungan antara “**David vs. Goliath**”, dimana berhadapan dengan dua kekuatan yang tidak seimbang antara pihak yang mempunyai *bargaining position* kuat (baik karena penguasaan modal/dana, teknologi maupun skill – yang diposisikan sebagai Goliath) dengan pihak yang *bargaining position* nya hanya sekedar menerima segala isi kontrak dengan terpaksa (*taken for granted*), sebab apabila ia mencoba menawar dengan alternatif lain kemungkinan besar akan menerima konsekuensi kehilangan apa yang dibutuhkan. Jadi hanya ada dua alternatif pilihan bagi pihak yang lemah *bargaining positionnya* untuk menerima atau menolak (*take it or leave it*) (Prasnowo & Badriyah, 2019).

Adapun beberapa prinsip yang dapat diterapkan dalam hal barang titipan bagi pengangkut barang, diantaranya (Amin, 2020) :

1. Prinsip Tanggung Jawab berdasarkan unsur kesalahan (*Fault Liability/ Liability Based On fault*). Pada dasarnya prinsip ini memiliki pengertian bahwa seorang dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika adanya unsur kesalahan.
2. Prinsip Praduga untuk selalu bertanggung jawab (*Presumption of Liability Principle*). Definisi dari prinsip ini adalah tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai dia dapat membuktikan dia tidak bersalah. Empat variasi doktrin ini adalah :
 - a. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan bahwa kerugian di timbulkan oleh hal-hal diluar kekuasaan.
 - b. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan, bahwa dia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian bagi dirinya ataupun bagi orang lain.
 - c. Pengangkut dapat membebaskan dirinya dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
 - d. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian yang ditimbulkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang atau karena kualitas atau mutu barang yang di angkut tidak baik.
3. Prinsip Praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*Presumption Of Non Liability Principle*). Maksudnya bahwa Tergugat selalu dianggap tidak bertanggung jawab sampai dia benar-benar dinyatakan bersalah dibawah putusan pengadilan.
4. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*). Secara absolut dari prinsip ini memiliki arti bahwa Pelaku usaha harus bertanggung jawab secara langsung tanpa mensyaratkan unsur kesalahan tetapi pada kerugian yang ditimbulkan (*liability based on risk*).

3. Metode Penelitian

Menurut Sugiyonoo, metode penelitian adalah cara-cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid, dengan tujuan dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan suatu pengetahuan tertentu, sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah (Putra & Herawati, 2017; Sugiyono, 2013). Metode penelitian yang digunakan penulis ialah penelitian hukum doktriner atau penelitian perpustakaan. Dinamakan penelitian hukum doktriner dikarenakan penelitian ini hanya ditujukan pada peraturan tertulis sehingga penelitian ini sangat erat hubungannya dengan perpustakaan karena akan membutuhkan data yang bersifat sekunder pada perpustakaan. Dalam penelitian hukum normatif hukum yang tertulis dikaji dari berbagai aspek seperti aspek teori, filosofi, perbandingan, struktur/ komposisi, konsistensi, penjelasan umum dan penjelasan pada tiap pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang serta bahasa yang digunakan adalah bahasa hukum. Sehingga dapat kita simpulkan pada penelitian hukum normatif mempunyai cakupan yang luas. Penelitian hukum normative bisa dikatakan juga mencakup hal-hal sebagai berikut, diantaranya (Pramono & Indriyani, 2019; Putra & Suprpti, 2019; Soekanto, 2006) :

- Penelitian terhadap azas-azas hukum
- Penelitian terhadap sistematika hukum
- Penelitian sejarah hukum
- Penelitian perbandingan hukum.

Metode penelitian dalam tulisan ini, memuat hal-hal seperti: Rancangan penelitian, sumber data, metode seleksi, teknik pengumpulan data, analisis data. Jenis Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum Normatif, atau bisa disebut juga sebagai penelitian hukum doctrial. Pada penelitian ini sering kali hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis di Undang-Undang atau hukum yang dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku masyarakat terhadap apa yang dianggap pantas. Namun sesungguhnya hukum juga dapat dikonsepkan sebagai apa yang ada dalam tindakan. Hukum tertulis adalah hukum yang seharusnya berjalan sesuai harapan, keduanya seiring berbeda, artinya hukum dalam buku sering berbeda dengan hukum dalam kehidupan masyarakat (Efendi & Ibrahim, 2018).

Penelitian ini merupakan penelitian lapangan. Penulis menggunakan studi kasus langsung di tempat dimana kasus tersebut terjadi, yakni di Pelabuhan Pungur Kota Batam. Studi kasus adalah salah satu

metode penelitian dalam ilmu sosial. Dalam riset yang menggunakan metode ini, dilakukan pemeriksaan longitudinal yang mendalam terhadap suatu keadaan atau kejadian yang disebut sebagai kasus dengan menggunakan cara-cara yang sistematis dalam melakukan pengamatan, pengumpulan data, analisis informasi, dan pelaporan hasilnya. Sebagai hasilnya, akan diperoleh pemahaman yang mendalam tentang mengapa sesuatu terjadi dan dapat menjadi dasar bagi riset selanjutnya. Studi kasus dapat digunakan untuk menghasilkan dan menguji hipotesis.

3.1 Sumber Data

Untuk menunjang metode penelitian normatif, maka penulis menggunakan sumber data *Primer* (UUD 1945, atau peraturan perundang-undangan lain), dan *Sekunder* (seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum, penulis juga menggunakan jurnal dari penelitian yang sebelumnya telah dilakukan).

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam Penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data meliputi bahan hukum primer dan sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan cara mempelajari buku-buku, undang-undang, KUHD, KUH Perdata dan sumber-sumber lainnya yang memiliki kaitan dengan permasalahan dalam penulisan ini. Penulis juga menggunakan wawancara sebagai teknik pengumpulan data. Penulis melakukan wawancara langsung dengan Anak Buah Kapal yang mengalami kasus penitipan barang dikapal very di Pelabuhan Pungur Kota Batam.

3.3 Teknik Analisis Data

Analisis Data yang dipergunakan dalam dalam tulisan ini adalah menggunakan analisis deduktif dan analisis induktif. Analisis Induktif yakni mengkaji hal-hal yang bersifat khusus yaitu berupa ketentuan dalam KUHD berkaitan dengan pengangkutan laut dan Undang-undang lainnya kemudian dikembangkan secara umum oleh peraturan yang ada hubungannya dengan pengangkutan laut kemudian setelah itu diambil kesimpulan. Analisis deduktif merupakan analisis dengan memulai kajian dari hal yang bersifat umum seperti ketentuan dalam KUH Perdata dan ketentuan di bidang pelayaran kemudian diarahkan pada ketentuan yang bersifat khusus seperti yang terdapat dalam KUHD tentang pengangkutan laut dan perairan (Pelayaran).

4. Hasil dan pembahasan

Sebenarnya tujuan adanya hukum ini adalah untuk mengatur kegunaan rangkap dari laut yakni sebagai jalan raya dan sebagai sumber kekayaan serta sebagai sumber tenaga. Oleh karena itu laut hanya dapat digunakan oleh kendaraan khusus seperti kapal. Hukum laut pun harus menetapkan pula status kapal-kapal tersebut. Selain itu hukum laut juga harus mengatur kompetisi antar negara dalam mencari dan menggunakan kekayaan yang diberikan laut terutama antara negara maju dan negara berkembang. Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yakni pembangunan ekonomi dan pembangunan non-ekonomi. Tujuan ekonomi yaitu bisa meningkatkan pendapatan nasional, menciptakan dan memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sedangkan untuk manfaat non-ekonomi yakni untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional. Sehingga hal tersebut sudah menunjukkan betapa pentingnya transportasi di Indonesia, terlebih lagi pada transportasi laut. Sehingga dengan adanya hal tersebut sudah sepantasnya para pelaku pengadaan jasa transportasi meningkatkan kualitas pelayanan secara mutlak. Seperti kasus yang terjadi kepada Anak Buah Kapal yang menerima barang titipan dalam perjalanannya menuju ke pelabuhan Pungur Kota Batam.

Jika ditinjau dari beberapa sudut pandang bahwa Anak Buah Kapal tersebut dalam posisi salah dan juga tidak dapat di salahkan. Bisa menjadi salah karena ia sebenarnya mengetahui bahwa untuk menerima barang yang pada dasarnya dia pun tidak tahu benar apa isinya dan dia menerimanya tanpa melakukan pengecekan terhadap barang yang hanya di dasarkan atas rasa percaya dan juga dia menerima imbalan dari penitipan barang tersebut tanpa merasa curiga sama sekali, padahal di alam bawah sadarnya pun dia pasti akan mengira-ira apa yang sebenarnya ada di dalam kotak Styrofoam tersebut. Kemudian posisi Anak Buah Kapal tersebut bisa juga tidak disalahkan karena ia menganggap bahwa untuk hal menitipkan barang seperti itu ialah hal yang sangat lumrah dan wajar terjadi setiap harinya di pelabuhan.

Sebagai Anak Buah Kapal ia menyadari betul bahwa pelayanannya akan berdampak bagi penilaian secara tidak langsung bagi seluruh awak kapal. Selain itu bahwa ia mendapatkan tip adalah hal yang sangat sulit kemudian untuk dapat menolaknya. Karena seperti yang sudah ada dalam kajian teori bahwa laut merupakan lading yang luas bagi manusia untuk mencukupi kebutuhannya. Bukan hanya untuk memanfaatkan apa yang ada di dalam laut, namun mencakup segala aktivitas yang terkait di dalamnya. Pun disisi lain bahwa selama ia bekerja dan sering menerima barang yang dititipkan kepadanya belum pernah sama sekali terjadi hal yang serupa atau kasus yang kemudian dapat merugikan dirinya atau awak kapal yang lain (Hermawan, Respationo, Erniyanti, & Fadlan, 2022; Sunyowati & Narwati, 2013).

Pengangkut dalam pengertian hal ini ialah orang yang mengikat diri, baik dengan carter berdasarkan waktu atau carter berdasarkan perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya dan atau sebagian melalui laut. ” Ia yang mengikatkan diri dengan perjanjian carter waktu, carter perjalanan dan pengangkutan barang potongan (Amin, 2020). Sesuai dengan teori yang ada, bahwa secara tidak langsung ketika Anak Buah Kapal tersebut menyetujui untuk membawa barang yang dititipkan tersebut untuk kemudian diserahkan kepada penerima ketika tiba di tempat ia telah terikat dalam perjanjian secara sukarela. Ketika akad yang dia ucapkan menunjukkan bahwa ia menyetujui berarti bahwa ia menerima segala resiko yang akan terjadi kepadanya yang berkaitan dengan barang titipan tersebut.

Pasal 453 (3) KUH Dagang . “Pencarteran menurut perjalanan adalah perjanjian di mana pihak yang satu mengikatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk untuk seluruhnya atau untuk sebagian bagi pihak lainnya, agar dapat diangkut orang atau barang melalui laut dengan satu perjalanan atau lebih dengan membayar harga tertentu untuk pengangkutan ini.” Dengan adanya pasal tersebut maka sudah jelas bahwa jika adanya akad antara seseorang sebagai penerima barang dengan seseorang sebagai penitip barang sudah mengikat satu sama lain.

Pada Pasal 468 (1) KUH Dagang, “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya”

- a. Mengusahakan kesanggupan kapalnya untuk dipakai sesuai perjanjian.
- b. Harus benar dalam memperlakukan muatan, dan melakukan penjagaan terhadap barang yang diangkutnya
- c. Yang diutamakan adalah barang/muatan/cargonya sebagai objek perjanjian

Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Dagang diatas dapat kita pahami bahwa ketika Anak Buah Kapal tersebut menyanggupi untuk membawa barang yang dititipkan dengan menerima sejumlah imbalan maka ia memiliki kewajiban untuk menjaga barang tersebut sampai barang tersebut berada di tangan penerima barang (keluar dari konteks bahwa barang yang dititipkan tersebut ialah barang yang tidak boleh untuk diperjual belikan atau dilarang oleh Negara). Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut dan Wajib Angkut yang tertera dalam Pasal 38, menyatakan:

- 1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- 2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
- 3) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Selain itu dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebutkan:

“Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang maka berlaku juga sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan tersebut tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Pasal ini menerangkan tentang asas kebebasan dalam membuat kontrak atau perjanjian dalam pengangkutan sekalipun. Dikarenakan si penitip barang dianggap memiliki itikad atau maksud baik dan tidak ada maksud terselubung maka Anak Buah Kapal merasa untuk harus menjalankan kewajibannya mengantarkan barang tersebut dengan tanpa kurang sedikitpun sampai kepada si penerima. Dan karena Anak Buah Kapal sudah menerima uang tip maka itu membuatnya merasa untuk dengan kesungguhan hati menjaga barang yang telah dititipkan.

Pasal 1706 “Penerima titipan wajib memelihara barang titipan itu dengan sebaik-baiknya seperti memelihara barang-barang kepunyaan sendiri” Pasal ini menegaskan kewajiban si penerima titipan/pengangkut agar merawat barang yang diangkutnya dan hal ini sudah termasuk dalam perjanjian. Pasal 1714 “Penerima titipan wajib mengembalikan barang yang sama dengan yang diterimanya. Dengan demikian, jika titipan itu berupa uang tunai maka wajib dikembalikan berupa uang tunai dalam jumlah dan jenis mata uang yang sama seperti semula biarpun mata uang itu sudah naik atau turun nilainya.” Pasal ini mewajibkan agar si penerima titipan atau pengangkut menyerahkan barang titipan nya secara utuh, tetap senilai seperti pada saat barang tersebut diserahkan untuk pertama kalinya.

4.1 Perlindungan terhadap anak buah kapal dalam kasus barang titipan

Sebagaimana dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 479 yang berbunyi:

“Pengangkut mempunyai hak atas penggantian kerugian yang dideritanya akibat diberikan kepadanya pemberitahuan yang tidak betul atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat-sifat barang, kecuali bila ia telah mengenal atau seharusnya mengenal watak dan sifat-sifat itu. *Pengangkut setiap waktu dapat melepaskan dirinya dari barang-barang yang menimbulkan bahaya bagi muatan atau kapalnya, juga dengan cara menghancurkannya tanpa diharuskan mengganti kerugian karena hal itu.* Hal ini berlaku jika terhadap barang-barang yang dianggap sebagai barang selundupan, bila kepada pengangkut diberikan pemberitahuan yang tidak betul dan tidak lengkap mengenai barang-barang itu.”

Dari pasal tersebut dapat kita simpulkan bahwa jika Anak Buah Kapal sebagai si perantara pengiriman barang (bisa dibilang sebagai orang yang memiliki jasa pengiriman) maka ia boleh-boleh saja untuk memeriksa isi barang tersebut ketika dalam perjalanan tanpa sepengetahuan si penitip barang. Jika informasi atau gelagat orang yang menjadi penitip barang mencurigakan sejak awal maka sebagai pengirim barang posisi Anak Buah Kapal tersebut tidak salah, ia boleh melakukan pengecekan secara pribadi terhadap barang yang menjadi tanggung jawabnya. Kemudian jika ada hal yang mencurigakan dari barang tersebut dapat dilaporkan kepada pihak yang berwenang untuk menanganinya.

Dalam hal perlindungan terhadap Anak Buah Kapal yang terbawa masuk dalam kasus tersebut sebenarnya sangat mudah untuk kemudian dibebaskan dari terseretnya ia ke dalam jaringan kasus yakni para penyelidik BNN dapat menerapkan asas praduga tak bersalah untuk Anak Buah Kapal tersebut. Disamping itu bahwa sebenarnya walau akad penitipan barang tersebut mengikat kontrak masih dapat untuk dianggap tidak sah mengingat adanya asas dalam Hukum Perdata yakni Asas itikad baik.

Iktikad baik bermakna melaksanakan perjanjian dengan maksud (iktikad) yang baik. Berdasarkan Simposium Hukum Perdata Nasional, iktikad baik hendaknya diartikan sebagai:

1. Kejujuran saat membuat kontrak (sejak awal kontrak di akad-kan);
2. Pada tahap pembuatan ditekankan, apabila kontrak dibuat di hadapan pejabat, maka para pihak dianggap beriktikad baik; dan
3. Sebagai kepatutan dalam tahap pelaksanaan, yaitu terkait suatu penilaian, baik terhadap perilaku para pihak dalam melaksanakan kesepakatan dalam kontrak; atau semata-mata untuk mencegah perilaku yang tidak seharusnya dalam pelaksanaan kontrak.

Dalam hal ini sudah dapat kita ketahui bahwa sedari awal penitip barang memiliki itikad yang tidak baik untuk melakukan pengiriman barang yang dilarang oleh negara, selain itu bahwa penitip barang tersebut juga sudah melakukan kebohongan kepada si anak buah kapal yang berstatus sebagai pengirim/perantara barang yang dititipkan. Maka bisa saja perjanjian atau kontrak yang secara mutlak terikat itu dapat untuk dianggap batal atau rusak karena tidak memenuhi unsur atau melanggar asas dari hukum perdata tentang perjanjian.

Pasal 1338 “Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan *itikad baik*”. Sehingga dalam hal ini Anak Buah kapal dapat dilepaskan dari prasangka (keterlibatan) dikarenakan Anak buah kapal tersebut benar-benar tidak mengetahui bahwa isi di dalam paket tersebut barang terlarang. Jika pun ia mengetahui nya maka ia tidak akan mau jika hanya dibayar sebesar 50.000. dalam artian jumlah ini termasuk jumlah yang sangat

kecil untuk resiko yang sangat besar. Dikarenakan di Indonesia sabu-sabu adalah barang yang sudah jelas sangat dilarang peredarannya dalam pemerintahan. Sehingga sangat tidak memungkinkan bahwa anak buah kapal tersebut terlibat ataupun telah mengetahui isi dalam barang yang dititipkan tersebut.

4.2 Kebijakan yang seharusnya diterapkan oleh perusahaan pelayaran maritim dalam hal jasa transportasi barang (penitipan barang) yang dilakukan secara sukarela

Mengingat kasus yang dialami oleh anak buah kapal tersebut tampak spele namun akibatnya dapat berdampak besar bagi awak kapal, maka Pemerintah sudah seharusnya untuk memperketat aturan tentang barang yang dititipkan dan tentunya pemerintah harus menerjunkan personilnya untuk pemeriksaan barang-barang agar tidak ada yang diselundupkan melalui anak buah kapal yang sebenarnya pun tidak mengetahui barang apa yang ia terima untuk kemudian diteruskan kepada penerima barang.

Pasal 1317

“Dapat pula diadakan perjanjian untuk kepentingan orang ketiga, bila suatu perjanjian yang dibuat untuk diri sendiri, atau suatu pemberian kepada orang lain, mengandung syarat semacam itu. Siapa pun yang telah menentukan suatu syarat, tidak boleh menariknya kembali, jika pihak ketiga telah menyatakan akan mempergunakan syarat itu.”

Secara implisit bahwa sebenarnya tentang hal perjanjian ini sudah diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata, pada pasal ini salah satunya telah dijelaskan bahwa guna kepentingan pihak ketiga dapat membuat suatu perjanjian dengan pihak pertama maupun pihak kedua. Dengan tujuan supaya terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan seperti yang terjadi kepada Anak Buah Kapal tersebut. kemudian untuk kedepannya hal ini dapat ditekan oleh pemerintah untuk kemudian diberitahukan oleh Perusahaan layar kepada para awak kapal (Hernoko, 2010).

Pasal 1338

“Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Kemudian pada pasal ini telah dijelaskan pula bahwa setiap persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang yang berlaku maka akan terhitung berkekuatan hukum. Sehingga jika sejak awal Anak Buah Kapal tersebut mengetahui tentang hal ini ia tidak akan terseret dalam kasus pengejaran dan penangkapan pengedar sabu-sabu dan harus ikut bersama para petugas BNN.

Selain itu bahwa para pengirim barang dapat menggunakan salah satu point dari Prinsip Praduga untuk selalu bertanggung jawab (Presumption of Liability Principle) yakni Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan, dia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian. Sehingga petugas pengirim barang yang dititipkan dapat melakukan pengecekan terhadap barang yang dibawanya jika hal ini diperlukan karena dikhawatirkan adanya kebohongan atau hal lain yang dilakukan oleh penitip barang. Walau hal tersebut lumrah atau biasa bagi orang-orang disana akan lebih baik jika para awak kapal mengetahui hal ini dan menerapkannya. Sehingga pemerintah sebaiknya melakukan penekanan dalam sosialisasi kepada para pemilik usaha jasa angkut supaya kemudian dapat disampaikan kepada pegawainya agar tidak terjadi lagi hal-hal yang sama dikemudian hari.

5. Kesimpulan

Laut menjadi salah satu jalan untuk sarana transportasi terbesar di dunia meskipun ada jalur transportasi yang lebih cepat seperti di udara dengan menggunakan pesawat ataupun jalur darat dengan menggunakan jasa kereta, tidak menyurutkan minat bagi pelaku usaha untuk tetap menggunakan jasa pengiriman lewat kapal. Bahkan sangat tidak dipungkiri bahwa pengiriman barang dengan menggunakan kapal masih menjadi andalan atau primadona bagi para pelaku bisnis terlebih lagi untuk pengiriman barang yang dipisahkan oleh lautan. Selain itu pengiriman barang melalui transportasi laut juga lebih disukai karena kapasitas yang disediakan oleh kapal lebih banyak berkali kali lipat daripada jasa transportasi yang disediakan di darat ataupun udara. Meskipun demikian transportasi laut juga

memiliki beberapa kelemahan diantaranya, waktu pengiriman yang lebih lama, adanya resiko dari cuaca yang buruk, serta sering adanya perompakan dan kelompok bersenjata di dalam laut yang mungkin saja dapat merugikan pihak pengguna jasa pengiriman laut. Tapi tetap saja, hal tersebut tidak menyurutkan minat bagi pengguna layanan jasa kirim melalui transportasi laut.

Kebebasan berkontrak yang merupakan ‘roh’ dan ‘napas’ sebuah kontrak atau perjanjian, secara implisit memberikan panduan bahwa dalam berkontrak para pihak diasumsikan mempunyai kedudukan yang seimbang. Dengan demikian diharapkan akan terjalin kontrak yang adil dan seimbang bagi para pihak. Namun dalam praktiknya masih banyak ditemukan model kontrak standar (kontrak baku) yang cenderung dianggap berat sebelah, tidak seimbang maupun tidak adil. Hukum tentang barang titipan melalui jasa transportasi sebenarnya sudah sangat baik, namun hanya saja dalam praktiknya masih banyak para pekerja khususnya dalam hal ini para awak kapal yang belum memahami dan lebih mempercayai terhadap isu kenormalan yang wajar dan telah menjadi kebiasaan dalam kegiatan titip-menitip barang. Sehingga sebaiknya untuk semua awak kapal berhati-hati dan lebih waspada saat mendapati barang titipan terlebih lagi hal tersebut adalah illegal atau bukan barang resmi yang dititipkan dan tercatat atau terdaftar sehingga dapat dipertanggung jawabkan karena telah lolos pemeriksaan sebelumnya.

Kemudian bagi pemerintah ada baiknya untuk melakukan sosialisasi kepada para penyedia jasa kirim barang khususnya dalam hal ini jasa kirim barang atau transportasi yang berkemungkinan dapat mejadi sarana untuk “barang titipan”. Pengetahuan tentang hukum perjanjian, perikatan, ataupun kontrak ini sangat penting untuk selalu ditekankan supaya kemudian tidak terjadi kesalahpahaman ataupun untuk menghindari hal burk yang bisa saja terjadi dikarenakan adanya ketidaktahuan peraturan atau tentang suatu hukum.

references

- Amin, M. (2020). Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia. *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum*, 9(2), 191-207.
- Bismar, W. O., Respationo, S., Erniyanti, E., Fadlan, F., Ramlan, R., & Parameshwara, P. (2022). Analysis of licensing law on business services based on the Online Single Submission (OSS) system. *Annals of Justice and Humanity*, 2(1), 1-10.
- Chotimah, H. C., Iswardhana, M. R., & Rizky, L. (2021). Model Collaborative Governance dalam Pengelolaan Sampah Plastik Laut Guna Mewujudkan Ketahanan Maritim di Indonesia. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 27(3), 348-376.
- Efendi, J., & Ibrahim, J. (2018). Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar transportasi*: Myria Publisher.
- Hermawan, W., Respationo, S., Erniyanti, E., & Fadlan, F. (2022). Juridical analysis of the involvement of the Indonesian National Army in countering criminal acts of terrorism criminal acts of terrorism. *Dynamics of Politics and Democracy*, 2(1), 11-21.
- Hernoko, A. Y. (2010). *Hukum perjanjian asas proporsionalitas dalam kontrak komersial*: Kencana.
- Hutagalung, R. E. (2019). *Perbudakan Modern Anak Buah Kapal Ikan (ABKI) Asal Indonesia: Penanganan Tindak Pidana Perdagangan Orang dalam Perspektif Kepolisian*: Lembaga Kemitraan Pembangunan Sosial-LKPS.
- Pebrianto, R. (2023). Reformulasi Sanksi Pidana bagi Pelaku Eutanasia dalam Hukum Pidana Indonesia. *Kajian Ilmiah Hukum dan Kenegaraan*, 1(2), 87-94.
- Pramono, A., & Indriyani, R. (2019). Pengaruh Motivasi dan Kompetensi Terhadap Kinerja Pegawai pada PDAM Way Rilau Bandar Lampung. *Jurnal Relevansi: Ekonomi, Manajemen dan Bisnis*, 3(1), 20-29.
- Prasnowo, A. D., & Badriyah, S. M. (2019). Implementasi Asas Keseimbangan Bagi Para Pihak dalam Perjanjian Baku. *Jurnal Magister Hukum Udayana (Udayana Master Law Journal)*, 8(1), 61-75.

- Putra, N. P., & Herawati, H. (2017). Pengaruh Kepemimpinan Dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Provis Garuda Service Di Pelabuhan Bakauheni Lampung Selatan. *Jurnal Relevansi: Ekonomi, Manajemen dan Bisnis*, 1(1), 16-29.
- Putra, N. P., & Suprpti, R. (2019). Pengaruh Kepemimpinan Terhadap Kinerja Pegawai pada Dinas PUPR Kabupaten Pesawaran. *Jurnal Relevansi: Ekonomi, Manajemen dan Bisnis*, 3(1), 39-44.
- Putri, Y. H., Respationo, S., Erniyanti, E., & Parameshwara, P. (2022). Legal analysis of the authority of quarantine officials in handling illegal cattle importation. *Annals of Justice and Humanity*, 2(1), 11-20.
- Soekanto, S. (2006). Pengantar penelitian hukum. (*No Title*).
- Subagyo, P. J. BAB III METODE PENELITIAN.
- Sugiyono, D. (2013). Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D.
- Sunyowati, D., & Narwati, E. (2013). *Buku Ajar Hukum Laut*: Airlangga University Press.
- Supeno, S. (2022). Legal capacity in online loan transactions (The study on legal personal liability theory). *Annals of Justice and Humanity*, 1(2), 51-57.