



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN HUKUM PERDATA: ANALISIS TERHADAP KASUS
CARTER KAPAL LAUT (TONGKANG) YANG DILAKUKAN
ANTARA PT. A DENGAN PT. B**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

**IRWANTO
0505001267**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM SARJANA REGULER
DEPOK
JULI, 2009**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

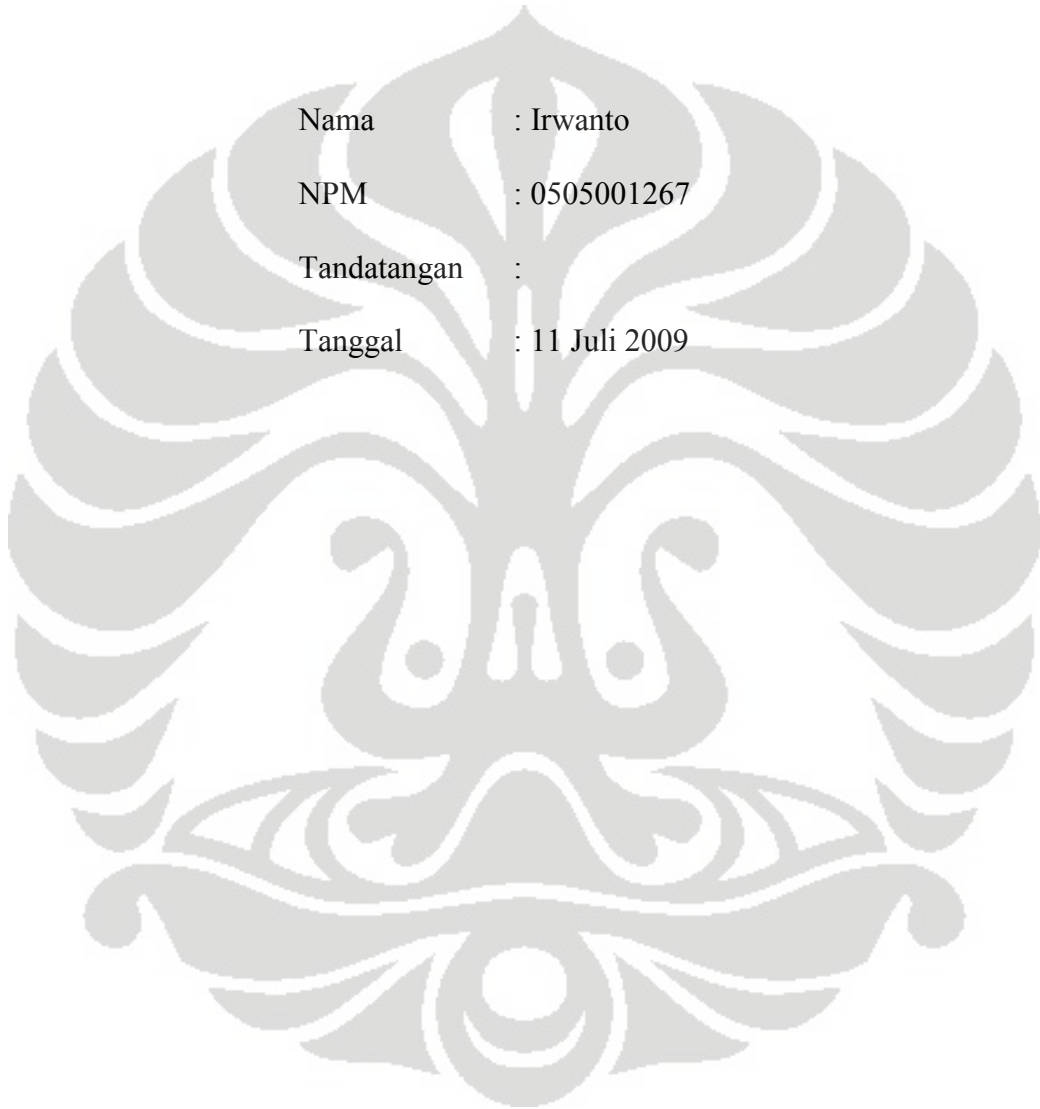
Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Irwanto

NPM : 0505001267

Tandatangan :

Tanggal : 11 Juli 2009



HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh:

Nama : Irwanto
NPM : 0505001267
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : I (Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat)
Judul Skripsi : Tinjauan Hukum Perdata: Analisis Terhadap Kasus Carter Kapal Laut (Tongkang) Yang Dilakukan Antara PT. A dengan PT. B.

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Suharnoko, S.H., M.LI (.....)

Pembimbing II : Akhmad Budi Cahyono, S.H., M.H (.....)

Penguji : Abdul Salam, S.H.,M.H (.....)

Penguji : Henny Marlyna, S.H., M.H., MLI (.....)

Penguji : Surini Ahlan Syarief, S.H., M.H (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 11 Juli 2009

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa dan Sang Triratna, karena atas lindungan-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul: Tinjauan Hukum Perdata: Analisis Terhadap Kasus Carter Kapal Laut (Tongkang) yang Dilakukan Antara PT. A dengan PT. B. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari awal perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

- 1) Suharnoko, S.H., M.LI, selaku dosen pembimbing I yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini;
- 2) Akhmad Budi Cahyono, S.H., M.H, selaku dosen pembimbing II yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini;
- 3) Abdul Salam, S.H., M.H, selaku dosen penguji yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberi masukan guna perbaikan dalam penyusunan skripsi ini;
- 4) Henny Marlyna, S.H., M.H., MLI, selaku dosen penguji yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberi masukan guna perbaikan dalam penyusunan skripsi ini;
- 5) Surini Ahlan Syarief, S.H., M.H, selaku dosen penguji yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberi masukan guna perbaikan dalam penyusunan skripsi ini;
- 6) Prof. Dr. Rosa Agustina, S.H., M.H, selaku Ketua Bidang Studi Hukum Keperdataan yang dengan penuh kearifan telah berkenan memberikan masukan guna kesempurnaan skripsi ini;
- 7) Mutiara Hikmah, S.H., M.H, selaku dosen Pembimbing Akademik yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan bimbingan selama penulis menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Indonesia;

- 8) Seluruh dosen dan staf pengajar di Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pendidikan yang tidak ternilai bagi penulis;
- 9) Seluruh staf perpustakaan pusat Universitas Indonesia beserta seluruh staf perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah membantu dan melayani penulis dalam rangka penelusuran data sekunder, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier yang digunakan untuk penulisan skripsi ini;
- 10) Seluruh staf dan karyawan Biro Pendidikan Program Sarjana Reguler Fakultas Hukum Universitas Indonesia, atas segala bantuan di bidang administrasi selama ini;
- 11) Felix Dalimartha, S.H, selaku *Managing Partner* dari *Law Office Dalimartha & Partner's* yang telah banyak membantu dalam usaha memperoleh data yang penulis perlukan dan juga selalu memberikan dukungan material dan moral kepada penulis;
- 12) Keluarga Besar *Law Office Dalimartha & Partner's* di bawah pimpinan Felix Dalimartha, S.H atas segala bantuan dan dukungan morilnya;
- 13) Bapak Yani, S.H, selaku staf di bagian *legal* PT. A yang bersedia diwawancarai oleh penulis terkait dengan topik skripsi yang penulis teliti ini;
- 14) Ibu Oey Hoey Leng dan Bapak Tirto Angesti yang telah memberikan dukungan material, moral, dan spiritual kepada penulis;
- 15) Orang tua (papa dan mama) tersayang yang tidak pernah lelah dalam mencurahkan kasih sayang, perhatian, doa, dan dukungannya, kedua kakak tercinta penulis (Linawati, S.Kom dan Lianawati, S.H., M.Kn), Ciu Yusdi, dr. Caepy Gomer, dan Davin Sean Yulian yang telah memberikan bantuan dukungan material maupun moral kepada penulis;
- 16) Christine yang selalu setia menemani penulis dalam keadaan suka maupun duka serta selalu memberikan dukungan moral kepada penulis agar penulis selalu bersemangat untuk menyelesaikan skripsi ini;
- 17) Melissa yang membantu penulis dalam usaha pengeditan skripsi ini;
- 18) Sahabat-sahabat penulis yang tidak dapat disebutkan satu per satu (khususnya angkatan 2005 Fakultas Hukum Universitas Indonesia) yang telah banyak

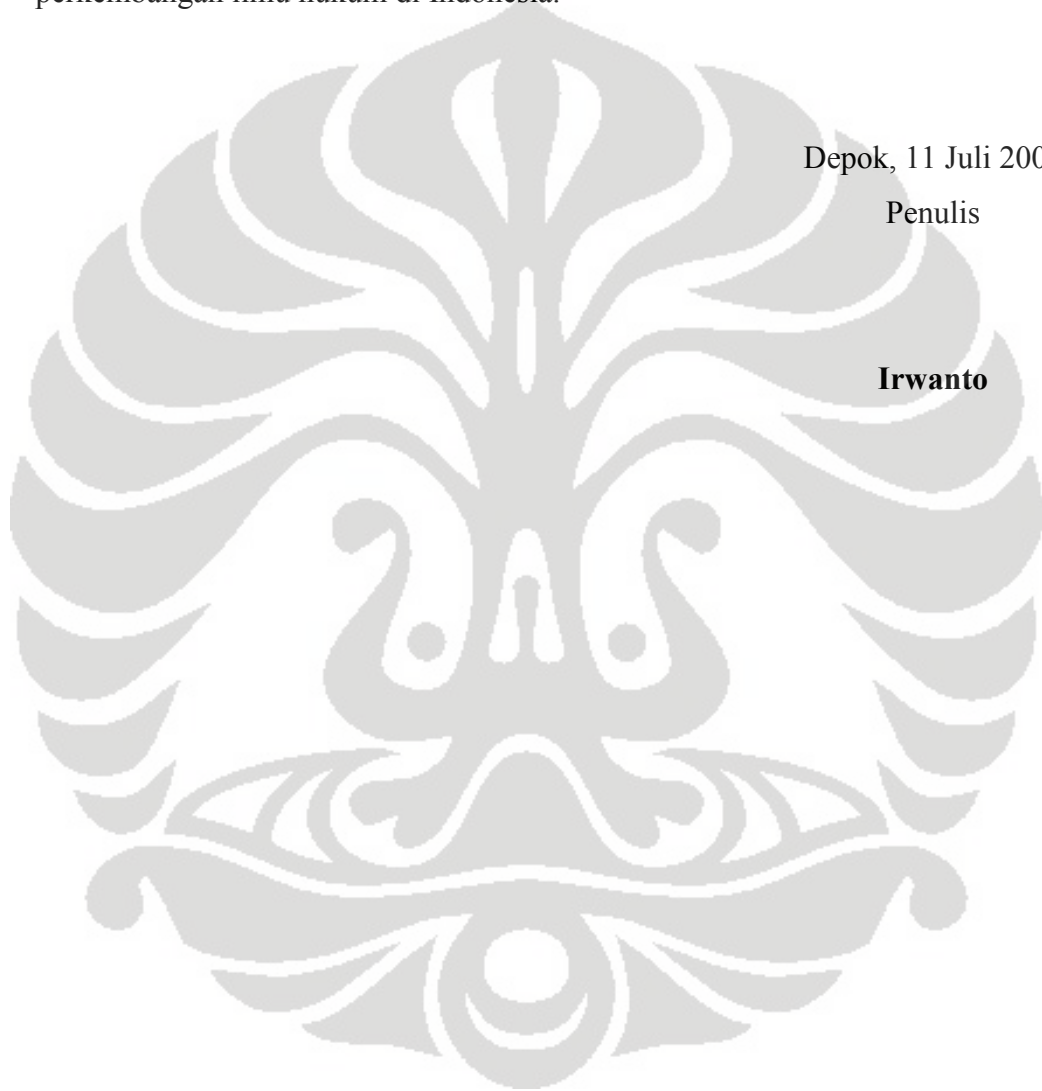
membantu dan mendukung penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, dan selama penulis menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Akhir kata, penulis berharap Tuhan Yang Maha Esa dan Sang Triratna berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu penulis dalam proses penyusunan skripsi ini. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi perkembangan ilmu hukum di Indonesia.

Depok, 11 Juli 2009

Penulis

Irwanto



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Irwanto
NPM : 0505001267
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Tinjauan Hukum Perdata: Analisis Terhadap Kasus Carter Kapal Laut (Tongkang) yang Dilakukan Antara PT. A dengan PT. B

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini maka Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 11 Juli 2009

Yang Menyatakan,

Irwanto

ABSTRAK

Nama : Irwanto
Program Studi : Program Kekhususan Hukum tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat
Judul : Tinjauan Hukum Perdata: Analisis Terhadap Kasus Carter Kapal Laut (Tongkang) yang Dilakukan antara PT. A dengan PT. B

Setiap kegiatan yang dilakukan manusia dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya pasti akan berhubungan dan menggunakan hukum perjanjian. Namun, baik dalam pembuatannya maupun pelaksanaan perjanjian, tidak menutup kemungkinan timbulnya perselisihan atau pertentangan antara manusia yang satu dengan manusia yang lainnya. Oleh karena itu, diperlukan suatu norma hukum agar di dalam proses pergaulan hidup antar manusia terdapat kedamaian dan ketertiban.

Permasalahan yang menarik untuk diangkat di dalam skripsi ini adalah mengenai perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. B dan Bapak C terhadap PT. A. Pada kasus tersebut terdapat hubungan kontraktual yang terjadi antara pihak PT. A dengan pihak PT. B. Namun, menjelang berakhirnya perjanjian itu, muncullah intervensi dari Bapak C yang mengaku sebagai pemilik asli dari kapal (tongkang) yang bersangkutan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah perbuatan pihak PT. B dengan Bapak C dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum dan bagaimana akibat hukum yang ditimbulkannya. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan, sedangkan data yang diperlukan adalah data sekunder yang diperoleh dengan cara studi dokumen. Tipe penelitian yang digunakan adalah identifikasi masalah dan tipe penelitian berfokus masalah. Sebagai kesimpulan, bahwa tindakan pencegahan penyandaraan kapal (tongkang) yang dilakukan oleh Bapak C dan tidak adanya upaya pencegahan dari pihak PT. B akan tindakan yang dilakukan oleh Bapak C tersebut dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum yang juga bertentangan dengan tata krama dan kesusilaan. Perbuatan melawan hukum pihak PT. B dan Bapak C juga bertentangan dengan undang-undang, yaitu pasal 1338 jo 1555 KUH Perdata karena tindakan pencegahan penyandaraan kapal (tongkang) yang sedang dicarter dilarang melanggar asas *pacta sunt servanda*. Perbuatan yang dilakukan oleh pihak PT. B dan Bapak C tersebut menimbulkan kerugian terhadap pihak PT. A, sehingga mewajibkan para pihak yang menimbulkan kerugian tersebut untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pihak PT. A. Oleh karena itu, upaya hukum yang ditempuh oleh pihak PT. A adalah gugatan perbuatan melawan hukum. Hal ini berdasarkan pada Pasal 1365 KUH Perdata.

Kata kunci: Perbuatan melawan hukum, hukum pencarteran kapal, hukum perjanjian.

ABSTRACT

Name : Irwanto
Study Program : Spesific Program of Law about the relationship between
peer of community member
Title : Case Analysis of Cargo Ship Charter Between PT. A And
PT. B: A Civil Law Review

In every human activity is certainly using the laws of the agreement to fulfill their needs. But, in a workmanship or execution of the agreement, it can appear the dispute or conflict between other human as a parties. As the result, we needs law norm, so that in social human intercourse is created the peacefulness and correct conduct.

In this research, the focus in the study is about the *onrechtmatigedaad* by PT. B and Mr. C to PT. A. In that case, there is a contractual relationship between PT. A and PT. B. However, when the implementation would be over, Mr. C came out and claimed him self as the owner of the cargo ship. The objective of this research is knowing whether the deed done by PT. B and Mr. C can be categorized as *onrechtmatigedaad* and how the consequence of the action is. This research uses method of document's research, therefore we need secondary data collected by document's study. The type of this research is problem identification and problem focus. In conclusion, the prohibition to tie up the cargo ship by Mr. C and no action carried out by PT. B to prevent Mr. C, not only can be categorized as *onrechtmatigedaad*, but also incompatible with etiquette and morality. Besides, the deed is also incompatible with ordinance, especially article 1338 jo 1555 article of civil code because the prohibition to tie up the cargo ship chartered is breaking the basis of *pacta sunt servanda*. The action executed by PT. B and Mr. C caused a financial loss for PT. A as well, so the parties causing the loss have to replace it. Thus, the legal remedy claimed by PT. A is regarded as *onrechtmatigedaad*. This matter is based on article 1365 of Civil Code.

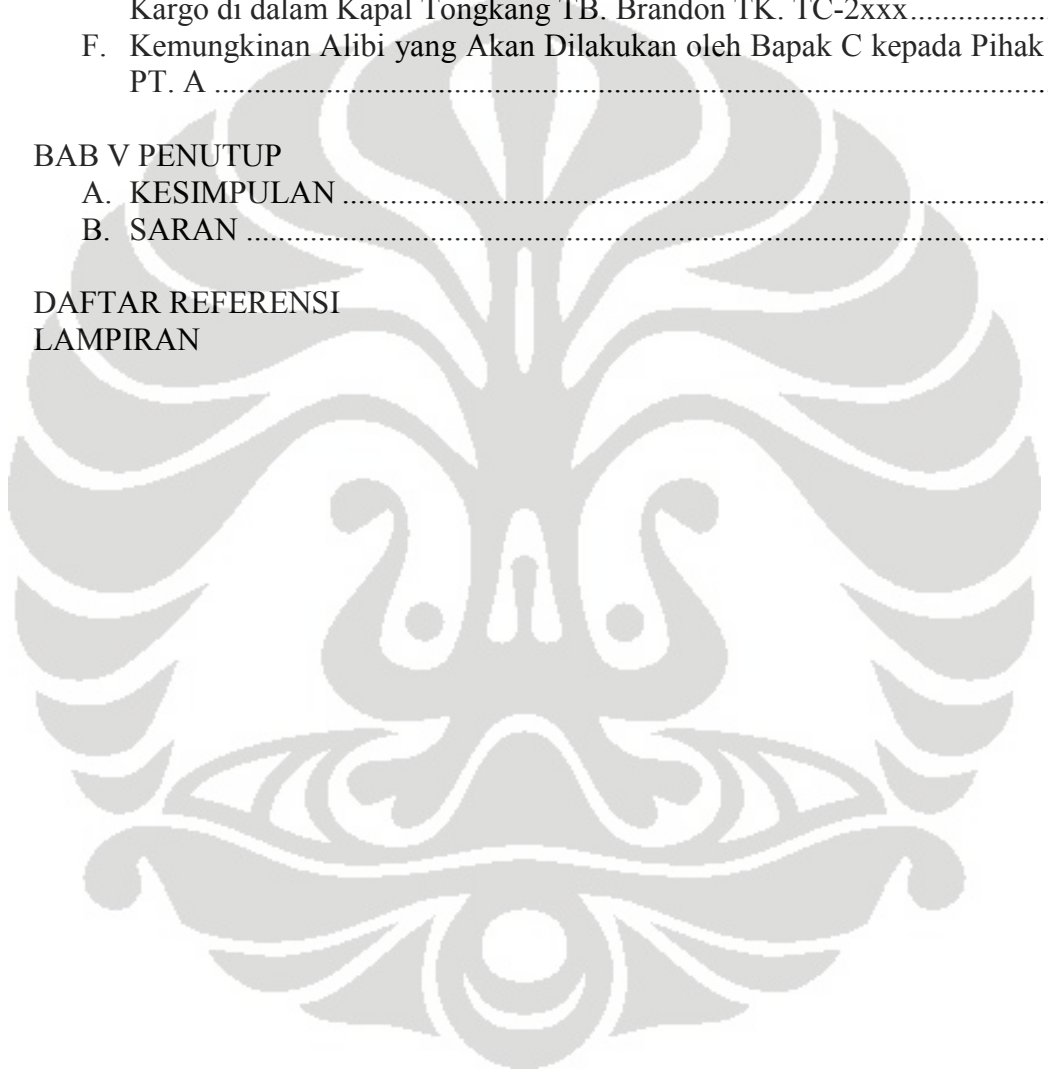
Key words:

Onrechmatigedaad, law of cargo ship charter, law of agreement

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pernyataan Orisinalitas	ii
Lembar Pengesahan	iii
Kata Pengantar	iv
Lembar Persetujuan Publikasi Ilmiah	vii
Abstrak	viii
Daftar Isi	x
Daftar Lampiran	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Pokok Permasalahan	4
C. Tujuan Penulisan	4
D. Kerangka Konseptual	4
E. Metode Penelitian	7
F. Sistematika Penelitian	9
BAB II TINJAUAN UMUM HUKUM PERJANJIAN	11
A. Pengertian, Unsur, Asas, dan Syarat Sahnya Perjanjian	11
1. Pengertian Hukum Perjanjian	11
2. Bagian-bagian Perjanjian	13
3. Asas-asas Umum Hukum Perjanjian	13
4. Syarat Sahnya Perjanjian	20
B. Pihak-pihak yang Terlibat dalam Suatu Perjanjian	21
C. Hak dan Kewajiban Masing-Masing Pihak di dalam Perjanjian Sewa- menyewa	22
1. Hak dan Kewajiban Pihak yang Menyewakan Barang	22
2. Hak dan Kewajiban Pihak Penyewa Barang	25
3. Risiko Perikatan dalam Bentuk Sewa-menyewa	28
D. Tidak Terlaksananya Perikatan	29
1. Wanprestasi	29
2. <i>Overmacht</i>	31
E. Hapusnya Perikatan	32
BAB III TINJAUAN UMUM KAPAL LAUT DAN PERJANJIAN CARTER KAPAL LAUT	36
A. Pengertian Kapal dan Kapal Laut	36
B. Status Hukum Kapal Laut	39
C. Dokumen yang Memuat Perjanjian Pengangkutan	41
D. Pendaftaran Kapal Laut	46
E. Tujuan Pendaftaran Kapal Laut	47
F. Akibat Hukum Pendaftaran Kapal	47
G. Pengertian dan Dasar Hukum Perjanjian Carter Kapal Laut	49
H. Jenis Perjanjian Carter Kapal Laut	50
I. Pihak-Pihak yang Terlibat Dalam Perjanjian Carter Kapal Laut	54

BAB IV ANALISIS TERHADAP KASUS CARTER KAPAL LAUT (TONGKANG) YANG DILAKUKAN ANTARA PT. A DENGAN PT. B.....	58
A. Pengertian tentang Pencarteran Kapal.....	58
B. Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Carter Kapal Menurut KUHD.....	60
C. Hak dan Kewajiban Para Pihak yang Terdapat di dalam Surat Perjanjian Angkutan Laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx	60
D. Kronologi Kasus Terjadinya Penundaan Aktivitas Bongkar Muat Kargo Milik PT. A di dalam Kapal Tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx	64
E. Analisis Hukum Mengenai Terhambatnya Aktivitas Bongkar Muat Kargo di dalam Kapal Tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx.....	67
F. Kemungkinan Alibi yang Akan Dilakukan oleh Bapak C kepada Pihak PT. A	75
 BAB V PENUTUP	
A. KESIMPULAN	77
B. SARAN	78
 DAFTAR REFERENSI	
LAMPIRAN	



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Gambar Kasus Posisi; Gambar Alur Perjalanan Kapal Laut TB. Brandon TK. TC-2xxx; Gambar Perikatan Carter Kapal Laut antara PT. B (Tercarter) dengan PT. A (Pencarter)
- Lampiran 2. Copy Surat Perjanjian Angkutan Laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx
- Lampiran 3. Copy Surat Laporan dari PT. B No: 102/xxx/XXX/XI/08 kepada PT. A
- Lampiran 4. Copy Surat Laporan dari PT. B No: 192/ xxx/XXX /XI/08 kepada PT. A
- Lampiran 5. Copy Surat Laporan dari PT. B kepada PT. C
- Lampiran 6. Copy Surat Laporan dari PT. B No: 011/ xxx/XXX /XII/08 kepada PT. A
- Lampiran 7. Copy Surat Laporan dari PT. A kepada Kapolresta Cirebon tertanggal 18 November 2008
- Lampiran 8. Copy *Cargo Manifest*
- Lampiran 9. Copy *Bill of Lading*
- Lampiran 10. Copy Bukti Setoran Pembayaran dan Pelunasan oleh PT. A.

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perdagangan antar negara ataupun perdagangan antar pulau bukan merupakan hal yang luar biasa pada era globalisasi seperti sekarang ini. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi telah memungkinkan para pihak yang terlibat di dalam perdagangan untuk mengadakan transaksi perdagangan jarak jauh. Hal ini tentunya harus didukung dengan sarana pengangkutan yang memadai, baik di darat, laut, maupun udara, sehingga pendistribusian barang dapat dilakukan sesuai dengan apa yang telah disepakati oleh kedua belah pihak yang mengadakan transaksi perdagangan jarak jauh tersebut.

Negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan maupun sebagai jalur perdagangan internasional, maka angkutan laut mempunyai peranan yang sangat penting dan untuk itu diperlukan kapal sebagai sarannya.¹ Peranan angkutan laut dalam jalur perdagangan yaitu sebagai sarana pendistribusian barang. Alasan historis mengenai peranan angkutan laut yaitu nenek moyang bangsa Indonesia telah menggunakan sarana pengangkutan laut pada saat sarana pengangkutan antar pulau di negara lain belum dikenal. Jadi menggunakan sarana pengangkutan laut sudah menjadi suatu tradisi bagi bangsa Indonesia. Selain itu, alasan ekonomis mengapa pendistribusian barang baik antar pulau maupun perdagangan antar negara cenderung menggunakan sarana pengangkutan laut adalah biaya yang dikeluarkan untuk sarana pengangkutan laut relatif lebih murah bila dibandingkan dengan biaya penggunaan sarana pengangkutan udara. Sedangkan alasan ekonomis lainnya adalah kapasitas angkut yang lebih memadai daripada sarana pengangkutan udara apabila pendistribusian barang dilakukan dalam jumlah yang besar.

¹ Kuntoro, et al., *Analisa Dan Evaluasi Hukum Tentang Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK)*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, 1999), hal. 1.

Untuk menjamin keselamatan pelayaran di laut, diperlukan pranata hukum yang mengatur aspek-aspek hukum dari kapal. Aspek hukum itu bukan saja dari segi keselamatan pelayaran, akan tetapi karena kapal itu bergerak mengarungi samudera yang berada di luar yurisdiksi nasional, maka ia harus memiliki identitas yang jelas yang menunjukkan kebangsaannya, sehingga mendapatkan perlindungan hukum dari negara bendera.²

Saat ini, industri penyewaan kapal laut semakin berkembang di Indonesia. Hal ini disebabkan mahalnya harga sebuah kapal laut, sehingga banyak pengusaha pengangkutan yang cenderung memilih mencarter kapal laut (tongkang) daripada membeli untuk mempergunakan kapal laut tersebut dalam waktu yang tidak rutin untuk keperluan pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat lain. Mahalnya biaya perawatan kapal laut pun menjadi salah satu alasan mengapa industri pencarteran kapal laut semakin berkembang di Indonesia. Untuk merawat sebuah kapal laut saja memerlukan biaya puluhan juta bahkan ratusan juta rupiah.

Kondisi geografis, historis, dan ekonomis di atas sangat menunjang bagi pertumbuhan dan perkembangan industri jasa pencarteran kapal laut. Berbagai macam kapal laut dengan berbagai sarana pelengkap ditawarkan kepada calon pemakai jasa kapal laut. Para calon pemakai jasa kapal laut dapat dengan leluasa memilih kapal laut sesuai dengan kebutuhan mereka. Tetapi dalam praktik kehidupan kita sehari-hari, para calon pemakai jasa tidak selalu berhubungan langsung dengan pemilik kapal, begitu pula sebaliknya para pemilik kapal tidak selalu berhubungan langsung dengan calon pemakai jasa kapal tersebut. Para calon pemakai jasa dan pemilik kapal bisa saja berhubungan melalui perantara ataupun subjek hukum yang dapat mengulang-carterkan kapal. Subjek hukum yang dapat mengulang-carterkan kapal tersebut biasanya berbentuk badan usaha yang menawarkan jasanya untuk mencarterkan kapal-kapal laut sesuai dengan keinginan pihak pencarter.

Badan usaha yang dapat mengulang-carterkan kapal-kapal laut tersebut pada umumnya telah mendapatkan suatu kepercayaan dari pihak pemilik kapal untuk mencarterkan kapal-kapal laut milik pemilik kapal atas nama badan usaha yang mengulang-carterkan tersebut. Jadi kepercayaan dari pemilik kapal tersebut

² *Ibid.*

kepada badan usaha yang dapat mengulang-carterkan kapal dapat berbentuk carter menurut perjalanan atau pun carter menurut jangka waktu yang lebih singkat dibanding dengan carter menurut jangka waktu yang dilakukan antara pemilik kapal dengan badan usaha yang dapat mengulang-carterkan kapal tersebut. Namun, suatu hubungan kepercayaan bisa saja menjadi suatu sengketa bila suatu ketika ada salah satu pihak yang memanfaatkan kepercayaan tersebut. Pihak yang memanfaatkan kepercayaan tersebut dapat saja melakukan ingkar janji atas apa yang telah disepakati, menipu atau pun melakukan suatu tindak pidana lainnya terhadap pemilik kapal yang telah memberikan kepercayaan tersebut atau pun terhadap pencarter kapal.

Lalu bagaimana nasib pencarter kapal yang beritikad baik yang mencarter kapal dari pihak badan usaha yang dapat mengulang-carterkan tersebut, padahal jika perikatan dalam bentuk carter dihubungkan dengan perikatan dalam bentuk sewa-menyewa, maka di dalam Pasal 1559 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengulang-sewakan barang tidak diperbolehkan jika belum mendapatkan izin dari pihak pemilik barang tersebut. Ditambah lagi dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada tanggal 7 Mei 2008 di Jakarta, maka dunia pelayaran di Indonesia diharapkan dapat beroperasi dengan baik sebagaimana diharapkan oleh para pembuat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut. Diharapkan juga kepastian hukum dan ketertiban hukum di bidang pelayaran Indonesia setelah diundangkannya Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut dapat tercipta dengan lebih baik lagi. Oleh karena itu, mengingat menariknya masalah ini untuk dikaji, maka penulis mencoba mengkaji masalah tersebut dalam skripsi penulis, sehingga ditemukan sebuah jawaban dan solusi untuk menghindari terjadinya tindakan yang merugikan bagi pihak-pihak yang memanfaatkan jasa pencarteran kapal laut (tongkang).

B. Pokok Permasalahan

- a. Apakah perjanjian yang telah dibuat oleh PT. A dengan PT. B telah sah dan mengikat secara hukum? Bagaimana akibat hukum dari adanya perjanjian tersebut?
- b. Apakah di dalam perjanjian carter kapal laut diperbolehkan untuk 'mengulang-carterkan' kapal laut?
- c. Bagaimana perlindungan hukum pihak ketiga sebagai pencarter yang beritikad baik?

C. Tujuan Penulisan

Berdasarkan rumusan pokok permasalahan di atas, penulisan skripsi ini memiliki tujuan umum untuk mengetahui mengenai aspek hukum perdata tentang sewa-menyewa dan aspek hukum dagang mengenai carter. Sementara tujuan khusus diadakannya penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk memberikan kejelasan mengenai aspek-aspek hukum perjanjian ditinjau dari sudut pandang hukum perdata barat di Indonesia.
2. Untuk mengetahui aspek yuridis apa yang timbul sebagai akibat adanya pembuatan perjanjian yang salah satu pihaknya melakukan suatu tindakan perbuatan melawan hukum seperti yang telah diatur di dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

D. Definisi Operasional

Suatu definisi operasional merupakan definisi yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang ingin atau akan diteliti.³ Berdasarkan pengertian tersebut, agar tercapai pemahaman dan persepsi yang sama tentang makna dan definisi konsep yang digunakan dalam tulisan ini, dibawah ini akan disajikan penjelasan tentang konsep-konsep tersebut sehingga akan dicapai suatu pemahaman yang mendalam terhadap skripsi ini, demi tercapainya tujuan dari penulisan skripsi ini.

³ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-PRESS, 1986), hal. 132.

- a) Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana ada seorang berjanji kepada seorang lain atau dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal, dari peristiwa ini timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan.⁴
- b) Perikatan adalah hubungan hukum yang terjadi antara 2 (dua) orang atau lebih, yang terletak di dalam lapangan harta kekayaan, di mana pihak yang satu berhak atas suatu prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi tersebut itu.⁵
- c) Azas kebebasan berkontrak memiliki arti bahwa mereka yang tunduk dalam perjanjian, bebas menentukan hak dan kewajibannya serta semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.⁶ Azas ini tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan undang-undang.
- d) Azas konsensualisme memiliki arti bahwa perjanjian terbentuk karena adanya perjumpaan kehendak (konsensus) dari para pihak. Perjanjian pada pokoknya dapat dibuat secara bebas tidak terikat bentuk dan tercapai tidak secara formal, tetapi cukup melalui konsensus belaka.⁷
- e) Carter kapal, yaitu suatu perjanjian timbal balik antara tercarter dengan pencarter, dengan mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan alat perlengkapan serta pelautnya bagi kepentingan pencarter, sedangkan pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang carter.⁸
- f) Perbuatan melawan hukum adalah suatu perbuatan atau kealpaan, yang bertentangan dengan hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku sendiri atau bertentangan baik dengan kesusilaan maupun

⁴ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Cet. 21, (Jakarta: PT Intermasa, 2005), hal. 1.

⁵ Mariam Darius Baddrulzaman, et al., *K.U.H. Perdata Buku III: Hukum Perikatan dengan Penjelasan*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2001), hal. 1.

⁶ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*] diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Cet. 38, (Jakarta Pradnya Paramita, 2007) Ps. 1338.

⁷ Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia: Hukum Perjanjian Berlandaskan Asas-asas Wigati Indonesia*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2006), hal. 95.

⁸ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Cet. 4, (Jakarta: Djambatan, 1993), hal. 175.

dengan sikap hati-hati yang harus diindahkan dalam pergaulan hidup terhadap orang lain atau benda.⁹

Perbuatan melawan hukum sebagai suatu konsep tidak hanya perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang saja, tetapi juga berbuat atau tidak berbuat yang melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum, bertentangan dengan kesusilaan maupun sifat berhati-hati sebagaimana patutnya dalam lalu lintas masyarakat.¹⁰

- g) Kesalahan mempunyai dua pengertian, yaitu: kesalahan dalam arti luas dan kesalahan dalam arti sempit. Kesalahan dalam arti luas yaitu kesalahan yang terjadi bila terdapat unsur kealpaan dan kesengajaan, sedangkan kesalahan dalam arti sempit yaitu kesalahan yang terjadi hanya terdapat unsur kesengajaan.¹¹
- h) Norma kesusilaan yaitu suatu norma moral yang oleh masyarakat diterima sebagai norma hukum yang tidak tertulis.¹²
- i) Kepatutan dimaksudkan apabila perbuatan tersebut sangat merugikan orang lain tanpa kepentingan yang layak atau suatu perbuatan yang tidak berfaedah yang menimbulkan bahaya terhadap orang lain, yang menurut manusia yang normal hal tersebut harus diperhatikan.¹³
- j) Hak subjektif (*subjektief recht*), menurut Meiyers merupakan suatu hak yang diberikan oleh hukum kepada seseorang secara khusus untuk melindungi kepentingannya.¹⁴ Hak-hak subjektif yang berkaitan dengan berdasarkan

⁹ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, Cet. 1, (Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal. 29 dikutip dari M.A. Moegni Djodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1979), hal. 26.

¹⁰ *Ibid.* Dikutip dari Mariam Darus Badruzaman, *KUHPerdata Buku III Hukum Perikatan dengan Penjelasan*, (Bandung: Alumni, 1996), hal. 147-148.

¹¹ *Ibid.*, hal. 64.

¹² *Ibid.*, hal. 31. dikutip dari G.H.A Schut, *Onrechtmatige daad volgens BW en NBW, Studipockets Privaat recht*, (Zwolle: Tjeenk Willink, 1985), hal. 73.

¹³ Rachmat Setiawan, *Tinjauan Elementer Perbuatan Melanggar Hukum*, (Bandung: Binacipta, 1991), hal. 15.

¹⁴ M. A. Moegni Djodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum: Tanggung Gugat (Aansprakelijkheid) untuk Kerugian yang Disebabkan Karena Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1979), hal. 36.

kepada yurisprudensi merupakan hak-hak pribadi yang terdiri dari hak atas kebebasan, nama baik dan kehormatan, dan hak-hak harta kekayaan.¹⁵

- k) Kewajiban hukum (*recht splicht*) adalah suatu kewajiban yang diberikan oleh hukum terhadap seseorang, baik hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis. Jadi selain tidak boleh bertentangan dengan hukum tertulis (*wettelijk plicht*), kewajiban hukum juga tidak boleh bertentangan dengan hak orang lain menurut undang-undang (*wettelijk recht*).¹⁶
- l) Sewa-menyewa adalah suatu perjanjian, dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga, yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya. (Pasal 1548 KUH Perdata).

E. Metode Penelitian

Pada dasarnya penulisan suatu karya ilmiah harus disusun berdasarkan data-data yang bersifat obyektif dan faktual serta secara sistematis dan rasional sehingga karya ilmiah tersebut dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Suatu usaha untuk menganalisa serta mengadakan konstruksi secara metodologis, sistematis, dan konsisten disebut penelitian (*research*).¹⁷ Dalam suatu penelitian perlu adanya metode penelitian yang akan mencerminkan segala gerak dan aktivitas penelitian sehingga hasil yang akan didapat pun sesuai dengan apa yang ingin dicapai. Metodologis artinya, suatu penelitian dilakukan dengan mengikuti metode atau tata cara tertentu; sedangkan sistematis artinya, dalam melakukan penelitian ada langkah-langkah atau tahapan yang diikuti; dan konsisten berarti penelitian dilakukan secara taat asas.¹⁸

Seperti yang sudah diketahui bahwa prinsipnya ilmu pengetahuan mengenal dua macam metode penelitian, yaitu:

¹⁵ Setiawan, *op. cit.*, hal. 12.

¹⁶ Maskur Hidayat, *Tindak Penghinaan sebagai sebuah Perbuatan Melawan Hukum*, Varia Peradilan (22 Juni 2007), hal. 60.

¹⁷ Sri Mamudji, et al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal. 2.

¹⁸ *Ibid.*

1. Metode penelitian hukum normatif (*library research*). Penelitian hukum normatif, yaitu suatu studi penelitian yang dilakukan oleh penulis dengan cara membaca, mempelajari, maupun mengutip literatur atau pendapat para ahli yang berhubungan dengan penelitian untuk dijadikan landasan berpikir dalam memperkuat atau memperjelas kronologi-kronologi di dalam penelitian.
2. Metode penelitian hukum empiris (*field research*). Penelitian hukum empiris, yaitu suatu studi penelitian yang dilakukan penulis dengan cara melakukan wawancara terhadap sejumlah responden yang akan menjadi data dalam suatu penelitian.

Metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode penelitian hukum normatif, hal itu dikarenakan metode tersebut dirasakan sesuai dengan obyek yang akan dibahas. Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, maka data yang diperlukan adalah data sekunder yang diperoleh dengan cara studi dokumen, terutama buku-buku mengenai hukum perjanjian, hukum dagang Indonesia mengenai pelayaran laut dan pelayaran darat, hukum perkapalan di Indonesia, hukum pelayaran di Indonesia dan artikel-artikel yang berkaitan dengan topik yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini. Untuk melengkapi data sekunder tersebut, penulis juga menggunakan data primer berupa wawancara, namun data primer tersebut bukan merupakan data yang paling utama. Data primer berupa wawancara tersebut hanya sebagai pelengkap data sekunder.

Bahan hukum yang digunakan untuk penulisan skripsi ini berupa:

1. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan seperti: Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
2. Bahan hukum sekunder berupa artikel ilmiah yang ditulis oleh para ahli hukum, buku, majalah, skripsi, dan disertasi.
3. Bahan hukum tersier berupa kamus besar bahasa Belanda-Indonesia.

Sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti dari sudut tujuannya, penelitian ini termasuk dalam tipe penelitian identifikasi masalah karena dalam penelitian ini permasalahan yang akan diklasifikasi, sehingga memudahkan dalam proses analisis dan pengambilan kesimpulan. Sedangkan apabila dilihat dari sudut

penerapannya, maka penelitian ini termasuk dalam tipe penelitian berfokus masalah karena dengan penelitian ini, permasalahan yang diteliti didasarkan pada teori atau dilihat kaitannya antara teori dan praktik.

F. Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini dibagi dalam 5 Bab, dimana pembahasan masing-masing Bab berkisar pada hal-hal sebagai berikut:

Bab I membicarakan mengenai latar belakang masalah yang membahas pertumbuhan dan alasan perkembangan kapal laut pengangkut barang (tongkang), sehingga diperoleh apa yang menjadi pokok permasalahan dan apa yang menjadi alasan penulis memilih topik ini. Kemudian dijelaskan mengenai tujuan penulisan, kerangka konseptual, metode penelitian yang digunakan dan sistematika penulisan skripsi ini.

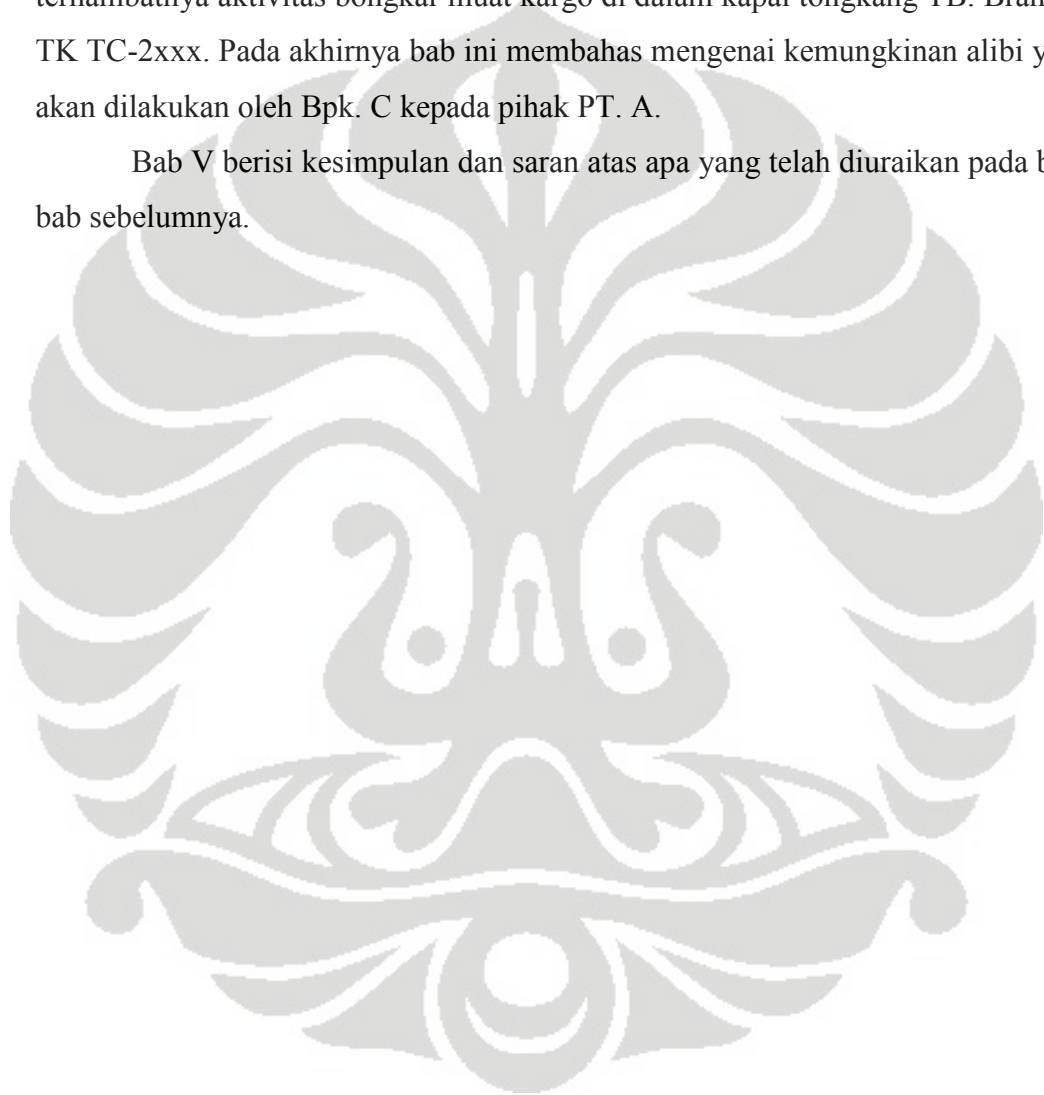
Bab II membahas mengenai tinjauan umum hukum perjanjian. Diuraikan mengenai pengertian hukum perjanjian, yang kemudian dikaitkan dengan bagian-bagian perjanjian, asas-asas hukum perjanjian dan syarat sahnya perjanjian. Kemudian dibicarakan pula mengenai pihak-pihak yang terlibat di dalam suatu perjanjian beserta hak dan kewajiban dari pihak-pihak tersebut. Selanjutnya dibahas mengenai tidak terlaksananya perikatan karena wanprestasi dan *overmacht*. Pada akhirnya diberikan penjelasan mengenai hapusnya perikatan.

Bab III membahas mengenai tinjauan umum tentang kapal laut dan perjanjian carter kapal laut. Pembahasan awal dimulai dari pengertian kapal dan kapal laut, yang kemudian dilanjutkan dengan pembahasan mengenai status hukum kapal laut yang ditinjau dari sudut hukum perdata dan sudut hukum publik. Selanjutnya dibahas mengenai dokumen yang memuat perjanjian pengangkutan, serta dibahas juga mengenai pendaftaran kapal laut. Selain itu dibahas juga mengenai pendaftaran kapal laut serta tujuan pendaftarannya dan akibat hukum dari pendaftaran kapal laut. Setelah itu dibahas mengenai pengertian dan dasar hukum perjanjian carter kapal laut, jenis-jenis perjanjian carter kapal laut dan pihak-pihak yang terlibat di dalam perjanjian carter kapal laut tersebut.

Bab IV berisikan analisis terhadap kasus carter kapal laut (tongkang) yang dilakukan antara PT. A dan PT. B. Analisis dimulai dari pengertian tentang

pencarteran kapal, lalu kewajiban para pihak dalam perjanjian carter kapal menurut KUHD serta hak dan kewajiban para pihak yang terdapat di dalam surat perjanjian angkutan laut No. XXX/SPAL/xxx-xxx/x/xx. Setelah itu diuraikan juga mengenai kronologi kasus terjadinya penundaan aktivitas bongkar muat kargo milik PT. A di dalam kapal tongkang TB. Brandon TK TC-2xxx. Setelah mengetahui kronologi tersebut, maka dilakukanlah analisis hukum mengenai terhambatnya aktivitas bongkar muat kargo di dalam kapal tongkang TB. Brandon TK TC-2xxx. Pada akhirnya bab ini membahas mengenai kemungkinan alibi yang akan dilakukan oleh Bpk. C kepada pihak PT. A.

Bab V berisi kesimpulan dan saran atas apa yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya.



BAB 2

TINJAUAN UMUM HUKUM PERJANJIAN

A. Pengertian, Bagian, Asas, dan Syarat Sahnya Perjanjian

1. Pengertian Hukum Perjanjian

Buku III KUH Perdata mengatur tentang *Verbintenissenrecht*, dimana tercakup pula istilah *overeenkomst*. Berbagai kepustakaan hukum di Indonesia menggunakan berbagai macam istilah untuk menerjemahkan *Verbintenissenrecht*, yaitu perikatan, perutusan dan perjanjian. Sedangkan terjemahan dari *overeenkomst* berdasarkan Kamus Besar Bahasa Belanda-Indonesia karya Prof. Drs. S. Wojowasito adalah perjanjian atau kontrak. Dalam uraian selanjutnya istilah perikatan dipakai sebagai terjemahan dari *verbintenis*, sedangkan istilah perjanjian sebagai terjemahan dari *overeenkomst*.

Perjanjian merupakan sarana sosial yang ditemukan oleh peradaban umat manusia untuk mendukung kehidupannya sebagai makhluk sosial¹⁹. Dalam praktik kehidupan di masyarakat, secara normatif hukum perjanjian telah dilaksanakan sejak dahulu di desa-desa, misalnya dalam transaksi jual beli yang di dalamnya terdapat perjanjian antara pihak penjual dan pihak pembeli secara lisan yaitu dengan adanya kata sepakat antara kedua belah pihak tersebut, dan apa yang menjadi objek perjanjian tersebut harus secara nyata telah tersedia (asas riil). Dalam transaksi jual beli seperti contoh di atas tersebut dilakukan secara terang dan tunai, seperti asas jual beli yang dikenal di dalam hukum adat di Indonesia. Menurut Pasal 1313 KUH Perdata, pengertian perjanjian adalah "suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih."²⁰

Para sarjana hukum perdata pada umumnya berpendapat bahwa pengertian perjanjian menurut Pasal 1313 KUH Perdata tersebut sangat luas dan tidak lengkap, karena yang dirumuskan hanya mengenai perjanjian sepihak saja.

¹⁹ Makhluk sosial maksudnya setiap manusia yang hidup di dunia ini membutuhkan bantuan dari manusia-manusia yang lainnya, jadi seorang manusia tidak bisa hidup sendiri tanpa bantuan dari manusia yang lainnya.

²⁰ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgelijk Wetboek*), *op. cit.*, Ps. 1313.

Penyebab terlalu luasnya pengertian perjanjian tersebut karena dilihat dari kata ”mengikatkan” yang hanya datang dari salah satu pihak dan bukan antara kedua belah pihak. Sedangkan dikatakan terlalu luas perumusan pasal tersebut, karena tidak disebutkan bahwa mengikatkan diri terbatas dalam lapangan hukum kekayaan saja, tetapi dapat pula mencakup perjanjian dalam lapangan hukum keluarga, seperti janji kawin yang merupakan perjanjian juga.

Perjanjian yang berkaitan dengan lapangan hukum kekayaan dan perjanjian perkawinan, kedua sifat perjanjian tersebut berbeda. Perjanjian yang diatur di dalam Buku III KUH Perdata kriterianya dapat dinilai secara materiil atau dapat dinilai dengan uang, sedangkan perjanjian perkawinan yang terdapat dalam hukum keluarga tidak dapat dinilai dengan uang.²¹

Para ahli hukum mengemukakan berbagai pengertian perjanjian yang memiliki makna dan tujuan penyampaian pengertian yang sama, yaitu:

1. Prof. Subekti mengartikan perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal, dan dari peristiwa ini timbullah suatu hubungan di antara kedua orang tersebut yang dinamakan dengan perikatan. Oleh karena itu, perjanjian menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya.²²
2. R. Wirjono Prodjodikoro mengartikan perjanjian adalah suatu perhubungan hukum mengenai harta benda antar dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal atau tidak untuk melakukan sesuatu hal, sedangkan pihak lainnya berhak untuk menuntut perjanjian itu.²³
3. M. Yahya Harahap mengartikan suatu perjanjian adalah suatu hubungan hukum kekayaan atau harta benda antara dua orang atau lebih, yang

²¹ Subekti, *op. cit.*, hal. 1.

²² *Ibid.*

²³ R. Wirjono Prodjodikoro, *Azas-azas Hukum Perjanjian*, Cet. 8, (Bandung: CV. Mandar Maju, 2000), hal. 4.

memberikan kekuatan hak pada suatu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menunaikan prestasi.²⁴

4. Perjanjian menurut Van Dunne adalah suatu hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum.²⁵

2. Bagian-Bagian Perjanjian

Bagian-bagian dari perjanjian terdiri dari:

1. *Essentialia*, yaitu bagian-bagian yang harus ada dalam suatu perjanjian, jika bagian ini tidak ada maka perjanjian tidak akan terjadi. Misalnya: dalam perjanjian sewa-menyewa harus ada kenikmatan barang yang disewa dan harga sewa.
2. *Naturalia*, yaitu kaedah-kaedah dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang dipakai dalam suatu perjanjian. Misalnya: dalam perjanjian sewa-menyewa pihak penyewa tidak boleh mengulang-sewakan dan melepaskan sewa barang yang disewa tanpa seizin pemilik barang sewaan.
3. *Accidentalialia*, yaitu kaedah-kaedah yang dibuat sendiri oleh para pihak yang bersepakat, menyimpang dari kaedah-kaedah yang terdapat dalam KUH Perdata. Misalnya: Di dalam perjanjian sewa-menyewa tertulis pihak penyewa sebelum mengakhiri sewanya harus memberitahukan kepada pemilik barang yang sedang disewa minimal 3 bulan sebelumnya. Sedangkan dalam KUH Perdata dikatakan bahwa perjanjian sewa-menyewa tertulis berakhir demi hukum tanpa pemberitahuan pemberhentian sewanya (Pasal 1570 KUH Perdata).

3. Asas-Asas Umum Hukum Perjanjian

Dalam hukum perjanjian terdapat beberapa asas atau prinsip yang harus diperhatikan bagi para pihak yang mengadakan perjanjian agar lebih mudah memahami berbagai ketentuan undang-undang mengenai sahnya suatu perjanjian.

²⁴ Akhmad Budi Cahyono dan Surini Ahlan Sjarif, *Mengenal Hukum Perdata*, Cet. 1, (Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2008), hal. 120. Dikutip dari M. Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1986), hal. 6.

²⁵ Salim H.S., *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, (Jakarta: Sinar Grafiak, 2006), hal. 4.

Selain itu, asas-asas dalam hukum perjanjian dapat menjadi pedoman dalam proses dan pelaksanaan perjanjian, dan jika terdapat permasalahan hukum berkenaan dengan proses dan pelaksanaan perjanjian tersebut. Asas-asas tersebut antara lain:

a. Asas Kepribadian (*personalitas*)

Asas kepribadian merupakan asas yang menentukan bahwa seseorang yang akan melakukan dan/atau membuat kontrak hanya untuk kepentingan perseorangan saja. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 1315 dan Pasal 1340 KUH Perdata. Pasal 1315 KUH Perdata berbunyi: "Pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perikatan atau perjanjian selain untuk dirinya sendiri." Inti ketentuan ini bahwa seseorang yang mengadakan perjanjian hanya untuk kepentingan dirinya sendiri. Pasal 1340 KUH Perdata berbunyi: "Suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya." Ini berarti bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya. Namun, ketentuan itu ada pengecualiannya, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1317 KUH Perdata yang berbunyi: "Dapat pula perjanjian diadakan untuk kepentingan pihak ketiga, bila suatu perjanjian yang dibuat oleh diri sendiri, atau suatu pemberian kepada orang lain, mengandung suatu syarat semacam itu." Pasal ini mengkonstruksikan bahwa seseorang dapat mengadakan perjanjian untuk kepentingan pihak ketiga dengan suatu syarat yang ditentukan. Sedangkan di dalam Pasal 1318 KUH Perdata, tidak hanya mengatur perjanjian untuk diri sendiri tetapi juga untuk kepentingan ahli warisnya dan untuk orang-orang yang memperoleh hak dari padanya.²⁶

Jika dibandingkan kedua pasal itu, maka dalam Pasal 1317 KUH Perdata mengatur tentang perjanjian untuk pihak ketiga, sedangkan dalam Pasal 1318 KUH Perdata untuk kepentingan:

- a. diri sendiri,
- b. ahli warisnya, dan
- c. orang-orang yang memperoleh hak dari padanya.

²⁶ *Ibid.*, hal. 11-12.

Pasal 1317 KUH Perdata mengatur tentang pengecualiannya, sedangkan Pasal 1318 KUH Perdata ruang lingkupnya luas.²⁷

Pada umumnya sesuai dengan asas personalitas yang diberikan oleh Pasal 1315 KUH Perdata, masalah kewenangan bertindak seseorang sebagai individu dapat kita bedakan dalam:²⁸

- 1) Untuk dan atas namanya serta bagi kepentingan dirinya sendiri. Dalam hal ini maka ketentuan Pasal 1131 KUH Perdata berlaku bagi dirinya secara pribadi.
- 2) Sebagai wakil dari pihak tertentu, dan mengenai perwakilan ini dapat kita bedakan dalam:
 - a) Yang merupakan suatu badan hukum di mana orang perorangan tersebut bertindak dalam kedudukannya selaku yang berhak dan berwenang untuk mengikat badan hukum tersebut dengan pihak ketiga. Dalam hal ini berlaku ketentuan mengenai perwakilan yang diatur dalam Anggaran Dasar badan hukum tersebut, yang akan menentukan sampai seberapa jauh kewenangan yang dimilikinya untuk mengikat badan hukum tersebut serta dengan batasan-batasannya.
 - b) Yang merupakan perwakilan yang ditetapkan oleh hukum, contohnya dalam bentuk kekuasaan orang tua, kekuasaan wali dari anak yang dibawah umur, dan kewenangan kurator untuk mengurus harta pailit.
- 3) Sebagai kuasa dari orang atau pihak yang memberikan kuasa. Dalam hal ini berlakulah ketentuan yang diatur dalam Bab XVI Buku III KUH Perdata, mulai dari Pasal 1792 hingga Pasal 1819 KUH Perdata.

b. Asas Konsensualisme (*Consensualism*)

Hukum perjanjian dalam Buku III KUH Perdata menganut asas konsensualisme. Konsensualisme artinya perjanjian sudah mengikat para pihak

²⁷ *Ibid.*, hal. 12.

²⁸ Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Perikatan Yang Lahir dari Perjanjian*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2003), hal. 17.

yang membuatnya, sejak detik tercapainya kata sepakat mengenai hal-hal yang diperjanjikan. Dengan demikian perjanjian sudah sah dan mengikat para pihak tanpa perlu suatu formalitas tertentu atau perbuatan tertentu. Asas konsensualisme ini tercermin dalam perjanjian Pasal 1458 KUH Perdata tentang perjanjian jual-beli. Dalam pasal tersebut jual beli dianggap telah terjadi dan mengikat secara hukum sejak disepakatinya barang dan harga, meskipun harga belum dibayar dan barang belum diserahkan.

Terhadap asas konsensualisme terdapat pengecualian yaitu bagi perjanjian formil dan perjanjian riil. Perjanjian formil ialah perjanjian yang disamping memenuhi syarat kata sepakat juga harus memenuhi formalitas tertentu. Termasuk dalam perjanjian jenis ini seperti perjanjian perdamaian yang harus dibuat secara tertulis sebagaimana diatur dalam Pasal 1851 ayat (2) KUH Perdata. Contoh lain adalah tentang perjanjian jual beli atas tanah dan bangunan tidak dimungkinkan hanya dibuat secara lisan saja tetapi harus dibuat berupa akte dihadapan Pejabat Pembuat Akte Tanah (PPAT). Sedangkan perjanjian riil ialah perjanjian yang harus memenuhi kata sepakat dan adanya pelaksanaan perjanjian (riil) guna melahirkan perjanjian tersebut. Termasuk dalam perjanjian riil adalah perjanjian penitipan barang. Perjanjian penitipan barang yaitu perjanjian yang mensyaratkan adanya penyerahan dari pihak yang menitipkan dan penerimaan dari pihak yang dititipi (Pasal 1694 KUH Perdata). Begitu pula termasuk dalam perjanjian riil adalah perjanjian tukar-menukar (Pasal 1541 KUH Perdata).²⁹

c. Asas Kepastian (*Pacta Sunt Servanda*)

Istilah "*pacta sunt servanda*" berarti "janji itu mengikat". Asas *pacta sunt servanda* atau disebut juga dengan asas kepastian. Asas *pacta sunt servanda* adalah suatu asas yang berhubungan dengan akibat perjanjian. Asas *pacta sunt servanda* dapat disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, bahwa perjanjian yang dibuat secara sah oleh para pihak akan mengikat mereka seperti undang-undang. Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas yang menyatakan bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya suatu undang-undang. Mereka tidak boleh

²⁹ Akhmad Budi Cahyono dan Surini Ahlan Sjarif, *op. cit.*, hal. 133-134.

melakukan campur tangan terhadap substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak tersebut. Asas ini pada mulanya dikenal dalam hukum gereja. Dalam hukum gereja disebutkan bahwa terjadinya suatu perjanjian bila ada kesepakatan antar pihak yang melakukannya dan dikuatkan dengan sumpah. Hal ini mengandung makna bahwa setiap perjanjian yang diadakan oleh kedua belah pihak merupakan perbuatan yang sakral dan dikaitkan dengan unsur keagamaan. Namun, dalam perkembangan selanjutnya asas *pacta sunt servanda* diberi arti sebagai *pactum*, yang berarti sepakat yang tidak perlu dikuatkan dengan sumpah dan tindakan formalitas lainnya. Sedangkan istilah *nudus pactum* sudah cukup dengan kata sepakat saja.³⁰ Tujuan adanya asas ini adalah untuk mendapatkan kepastian hukum bagi para pihak yang telah membuat perjanjian itu karena perjanjian tersebut berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya.

d. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak dapat dianalisis dari ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang berbunyi: "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya."³¹

Asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk³²:

- i) membuat atau tidak membuat perjanjian,
- ii) mengadakan perjanjian dengan siapapun,
- iii) menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya, dan
- iv) menentukan bentuk perjanjian, yaitu tertulis atau lisan.

e. Asas Itikad Baik (*Good Faith/Goede Trouw*)

Asas itikad baik tercantum dalam Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata yang berbunyi: "Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik." Dalam hukum perjanjian dikenal asas itikad baik, yang artinya bahwa setiap orang yang membuat suatu perjanjian harus dilakukan dengan itikad baik. Asas itikad baik ini

³⁰ Salim H.S, *op. cit.*, hal. 10.

³¹ *Ibid.*, hal. 9.

³² *Ibid.*

dapat dibedakan atas itikad baik yang subjektif dan itikad baik yang objektif. Itikad baik dalam pengertian yang subjektif dapat diartikan sebagai kejujuran seseorang dalam melakukan suatu perbuatan hukum, maksudnya adalah apa yang terletak pada sikap batin seseorang pada saat diadakan suatu perbuatan hukum. Sedangkan itikad baik dalam pengertian yang objektif diartikan sebagai pelaksanaan suatu perjanjian yang harus didasarkan pada norma kepatutan atau apa yang dirasa patut dalam suatu masyarakat.

Disamping kelima asas tersebut, didalam Lokakarya Hukum Perikatan yang diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman telah berhasil merumuskan 8 (delapan) asas hukum perikatan nasional, yaitu³³:

i) Asas Kepercayaan

Seseorang yang mengadakan perjanjian dengan pihak lain, menumbuhkan kepercayaan diantara kedua pihak itu bahwa satu sama lain akan memegang janjinya, dengan kata lain akan memenuhi prestasinya di kemudian hari. Tanpa adanya kepercayaan itu, maka perjanjian itu tidak mungkin akan diadakan oleh para pihak. Dengan kepercayaan ini, kedua belah pihak mengikatkan dirinya dan untuk keduanya perjanjian itu mempunyai kekuatan mengikat sebagai undang-undang.³⁴

ii) Asas Persamaan Hukum

Asas persamaan hukum adalah bahwa subjek hukum yang mengadakan perjanjian mempunyai kedudukan, hak, dan kewajiban yang sama dalam hukum. Mereka tidak dibeda-bedakan antara satu sama lain, walaupun subjek hukum itu berbeda warna kulit, agama, dan ras.³⁵

iii) Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan adalah suatu asas yang menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian. Kreditur mempunyai kekuatan untuk menuntut prestasi dan jika diperlukan dapat menuntut pelunasan prestasi

³³ Salim H.S, *op.cit.*, hal. 13.

³⁴ Badruzaman, et al., *op. cit.*, hal 87.

³⁵ Salim H.S, *op. cit.*, hal. 13.

melalui kekayaan debitur, namun kreditur memikul pula kewajiban untuk melaksanakan perjanjian itu dengan itikad baik.³⁶

iv) Asas Kepastian Hukum

Perjanjian sebagai suatu figur hukum harus mengandung kepastian hukum. Kepastian hukum ini terungkap dari kekuatan mengikat perjanjian itu sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya.³⁷

v) Asas Moral

Asas moral ini terikat dalam perikatan yang bersifat wajar, yaitu suatu perbuatan sukarela dari seseorang tidak dapat menuntut hak baginya untuk menggugat prestasi dari pihak debitur. Hal ini terlihat dalam *zaakwarneming*, yaitu seseorang melakukan perbuatan dengan sukarela (moral). Maka dengan demikian orang yang bersangkutan mempunyai kewajiban hukum untuk meneruskan dan menyelesaikan perbuatannya tersebut. Salah satu faktor yang memberikan motivasi pada yang bersangkutan untuk melakukan perbuatan hukum itu adalah didasarkan pada kesusilaan (moral) sebagai panggilan hati nuraninya.³⁸ Asas ini dapat kita temukan di dalam Pasal 1339 KUH Perdata. Pasal 1339 KUH Perdata berbunyi: "Suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang."

vi) Asas Kepatutan

Asas kepatutan ini sangat erat kaitannya dengan isi perjanjian yang disepakati oleh para pihak. Apa saja yang akan dituangkan dalam perjanjian harus memperhatikan azas kepatutan, karena melalui asas ini ukuran mengenai hubungan hukum ditentukan juga oleh rasa keadilan dalam masyarakat. Apakah perjanjian yang disusun para pihak patut atau layak atau ada rasa keadilan, terutama pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian tersebut. Hal ini berdasarkan ketentuan Pasal 1339 KUH Perdata.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Badruzaman, et al., *op. cit.*, hal. 88.

³⁸ Salim H.S, *op. cit.*, hal. 14.

vii) Asas Kebiasaan

Suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang diatur secara tegas dalam peraturan perundang-undangan, yurisprudensi dan sebagainya, tetapi juga hal-hal yang menjadi kebiasaan yang diikuti masyarakat umum. Asas kebiasaan ini diatur dalam Pasal 1339 KUH Perdata, dan pada Pasal 1347 KUH Perdata.³⁹ Pasal 1347 KUH Perdata berbunyi:” Hal-hal yang, menurut kebiasaan selamanya diperjanjikan, dianggap secara diam-diam dimasukkan dalam perjanjian, meskipun tidak dengan tegas dinyatakan.” Dari bunyi Pasal 1347 KUH Perdata tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa asas kebiasaan akan selalu tetap ada di dalam sebuah perjanjian.

viii) Asas Perlindungan

Asas perlindungan mengandung pengertian bahwa antara debitur dan kreditur harus dilindungi oleh hukum. Namun, yang perlu mendapat perlindungan itu adalah pihak debitur, hal itu dikarenakan pihak debitur berada pada posisi yang lemah.⁴⁰

4. Syarat Sahnya Perjanjian

Suatu perjanjian dianggap sah dan mengikat apabila perjanjian tersebut memenuhi syarat-syarat tertentu. Menurut ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata, ada 4 (empat) syarat yang harus dipenuhi untuk sahnya suatu perjanjian, yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian;
3. Adanya suatu hal tertentu; dan
4. Adanya suatu sebab yang halal.

Kedua syarat yang pertama dinamakan syarat subjektif, karena syarat tersebut mengenai subjek perjanjian atau para pihak yang mengadakan perjanjian. Sedangkan kedua syarat yang terakhir disebut sebagai syarat objektif, karena mengenai obyek perjanjian.

Para pihak yang hendak mengadakan suatu perjanjian, haruslah terlebih dahulu bersepakat atau setuju mengenai hal-hal pokok dari perjanjian yang

³⁹ Badruzaman, et al. *op. cit.*, hal. 91.

⁴⁰ Salim H.S, *op.cit.*, hal. 14.

diadakan itu. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu, harus pula dikehendaki oleh pihak yang lainnya.

Kesepakatan adalah persesuaian pernyataan kehendak antara satu orang atau lebih dengan pihak lain.⁴¹ Hal yang sesuai itu adalah pernyataannya, karena kehendak itu tidak dapat dilihat atau diketahui oleh orang lain. Untuk dapat menjawab tentang ketidaksesuaian antara kehendak dengan pernyataan, berbagai macam teori telah dikemukakan oleh para ahli hukum mengenai bagaimana cara untuk menentukan telah terjadinya "kata sepakat", yaitu:⁴²

1) Teori Kehendak (*Wilstheorie*)

Berdasarkan teori ini apabila seseorang mengemukakan suatu pernyataan yang berbeda dengan apa yang dikehendakinya, maka seseorang tersebut tidak terikat dengan pernyataan tersebut. Teori ini lebih menekankan pada faktor kehendak para pihak. Suatu kehendak yang tidak benar adalah tidak sah.

2) Teori Pernyataan (*Verklaringstheorie*)

Menurut teori ini, kebutuhan masyarakat menghendaki bahwa kita dapat berpegang pada apa yang dinyatakan. Jika A misalnya, menawarkan suatu barang kepada B dan diterima oleh B, maka antara A dan B telah terjadi persetujuan tanpa menghiraukan apakah yang dinyatakan oleh A dan B itu sesuai dengan kehendaknya masing-masing pihak atau tidak.

3) Teori Kepercayaan (*Vertrouwenstheorie*)

Teori yang sekarang dianut, juga oleh yurisprudensi adalah teori kepercayaan, di mana menurut teori ini kata sepakat terjadi, jika ada pernyataan yang secara objektif dapat dipercaya.

B. Pihak – Pihak yang Terlibat dalam Suatu Perjanjian

Setiap perjanjian yang dibuat, dimaksudkan untuk mengikat orang-orang tertentu yang tersangkut dalam perjanjian tersebut. Hal ini dapat dilihat dengan jelas dalam Pasal 1340 KUH Perdata, yang berbunyi: "Suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya."

⁴¹ *Ibid.*, hal. 33.

⁴² Setiawan, *op. cit.*, hal. 57-58.

Pihak-pihak yang membuat perjanjian ini dijelaskan dalam Pasal 1315 KUH Perdata yang menyatakan bahwa pada umumnya perjanjian yang dibuat oleh seseorang itu, hanya mengikat dirinya sendiri. Perjanjian yang dibuat itu tidak dapat mengikat pihak lain, dalam hal ini yang dimaksud dengan pihak lain adalah pihak ketiga, yang tidak ada hubungannya dengan perjanjian yang dibuat itu. Namun demikian masih ada kemungkinan bagi seseorang, untuk mengikat orang lain, dalam perjanjian yang dibuat, apabila orang tersebut tidak bertindak untuk dirinya sendiri melainkan untuk orang lain dengan cara diberikan surat kuasa kepadanya, seperti yang tercantum dalam Pasal 1792 KUH Perdata yang berbunyi: "Pemberian kuasa adalah suatu perjanjian dengan mana seorang memberikan kekuasaan kepada seorang lain, yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan."

Terhadap para pihak yang tersangkut dalam perjanjian terdapat pembatasan yang menentukan orang-orang yang tidak cakap untuk menjadi atau diikutsertakan dalam membuat perjanjian-perjanjian. Hal ini diatur dalam Pasal 1330 KUH Perdata, yaitu:

1. Orang-orang yang belum dewasa;
2. Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan;
3. Orang-orang perempuan yang bersuami;
4. Dan pada umumnya semua orang yang telah dilarang oleh undang-undang untuk membuat perjanjian-perjanjian.

Orang-orang yang dinyatakan tidak cakap ini apabila diikutsertakan sebagai pelaku dalam suatu perjanjian, maka boleh diajukan penuntutan pembatalan perjanjian-perjanjian yang telah mereka buat oleh pihak-pihak lain yang berkepentingan.

Ketentuan tentang ketidakcakapan seorang isteri atau perempuan bersuami yang diatur dalam Pasal 108 KUH Perdata, oleh Mahkamah Agung sekarang tidak dianggap berlaku lagi.⁴³ Dan ketentuan tersebut diperkuat lagi dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1974 Tentang Perkawinan, yang pada Pasal 31 ayat (1) dikatakan bahwa "hak dan kedudukan istri adalah seimbang dengan hak dan kedudukan suami dalam kehidupan rumah tangga dan pergaulan

⁴³ Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*. Cet. 19, (Jakarta: PT. Intermedia, 1984), hal. 30.

hidup bersama dalam masyarakat.” Dengan demikian seorang istri dapat melakukan hubungan hukum dengan pihak-pihak lainnya tanpa harus diwakili oleh suaminya.

C. Hak dan Kewajiban Masing-masing Pihak di dalam Perjanjian Sewa-Menyewa

1. Hak dan Kewajiban Pihak yang Menyewakan Barang

Dalam perjanjian yang bersifat timbal balik, seperti perjanjian jual beli, perjanjian tukar menukar, dan perjanjian sewa-menyewa, para pihak yang mengadakan perjanjian tersebut masing-masing mempunyai hak dan kewajiban untuk mewujudkan prestasi yang diperjanjikan, sehingga apa yang menjadi maksud dari para pihak yang terlibat di dalam perjanjian tersebut dapat terlaksana dengan baik.

Dalam Pasal 1550 KUH Perdata ditentukan apa yang menjadi kewajiban pihak yang menyewakan, yaitu:

“Pihak yang menyewakan diwajibkan karena sifat perjanjian, dan dengan tak perlu adanya sesuatu janji untuk itu:

- 1e menyerahkan barang yang disewakan kepada si penyewa;
- 2e memelihara barang yang disewakan sedemikian, hingga barang itu dapat dipakai untuk keperluan yang dimaksudkan;
- 3e memberikan si penyewa kenikmatan yang tenteram daripada barang yang disewakan selama berlangsungnya sewa.”

Ketentuan-ketentuan itu kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam Pasal 1551 KUH Perdata. Menurut Pasal 1551 ayat (1) KUH Perdata, pihak yang menyewakan diwajibkan menyerahkan barang kepada si penyewa dalam keadaan terpelihara segala-galanya. Ini tidak berarti suatu barang yang kurang baik terpelihara sama sekali tidak boleh disewakan. Barang itu dapat disewakan asal diketahui oleh si penyewa dan disetujuinya. Kemudian, pihak yang menyewakan wajib untuk memperbaiki barang yang disewakan itu seperti yang diwajibkan dalam Pasal 1551 ayat (2) KUH Perdata. Hal tersebut tergantung juga kepada kesepakatan kedua belah pihak. Pasal 1551 ayat (2) KUH Perdata tersebut menyatakan bahwa ”Ia harus selama waktu sewa menyuruh melakukan

pembetulan-pembetulan pada barang yang disewakan, yang perlu dilakukan, terkecuali pembetulan-pembetulan yang menjadi kewajiban si penyewa”.

Dilihat dari Pasal 1583 KUH Perdata, si penyewa dibebani untuk mengadakan perbaikan kecil-kecil dan sehari-hari, sedangkan perbaikan besar menjadi beban pihak yang menyewakan. Apa yang termasuk perbaikan kecil dan perbaikan besar tergantung dari isi perjanjian sewa-menyewa yang bersangkutan dan dari adat kebiasaan setempat. Misalnya: bila terjadi kerusakan pada kaca jendela menjadi tanggung jawab pihak yang menyewakan, tetapi bila kerusakan terjadi akibat kelalaian pihak penyewa, maka kerusakan tersebut menjadi tanggung jawab pihak penyewa.

Jika kewajiban pihak yang menyewakan untuk memperbaiki barang itu dilalaikan, maka si penyewa berdasarkan tidak dilaksanakannya perjanjian atau wanprestasi dapat menuntut ganti rugi atau berdasarkan Pasal 1241 KUH Perdata dapat diinterpretasikan bahwa pihak penyewa dapat melakukan sendiri perbaikan yang diperlukan itu, dan kemudian meminta ganti rugi dari biaya yang ia keluarkan untuk itu kepada pihak yang menyewakan.

Memperbaiki barang yang disewa tidak hanya si penyewa yang berkepentingan, tetapi pihak yang menyewakan juga berkepentingan. Hal itu dikarenakan jikalau barang yang disewakan itu tidak diperbaiki, maka harga jualnya akan merosot dan pihak yang menyewakan pada akhirnya akan mendapat kerugian. Untuk mencegah hal tersebut, maka Pasal 1555 ayat (1) KUH Perdata menentukan: ”Jika selama waktu sewa, pada barang yang disewakan terpaksa diadakan pembetulan-pembetulan, yang tidak dapat menunggu sampai berakhirnya sewa, maka si penyewa harus menerimanya, betapa pun kesusahan yang disebabkan, dan meskipun ia selama dilakukannya pembetulan-pembetulan itu terpaksa kehilangan sebagian dari barang yang disewakan.”

Pasal 1555 ayat (2) KUH Perdata menentukan: ”Tetapi, jika pembetulan-pembetulan ini berlangsung lebih lama dari empat puluh hari, maka harga sewa harus dikurangi menurut imbang waktu dan bagian dari barang yang disewakan yang tidak dapat dipakai oleh si penyewa”.

Pasal 1555 ayat (3) KUH Perdata menentukan: ”Jika pembetulan-pembetulan sedemikian sifatnya, hingga barang yang disewakan, yang perlu

ditempati oleh si penyewa dan keluarganya, tak dapat didiami, maka si penyewa dapat memutuskan sewanya”.

Pasal 1552 ayat (1) KUH Perdata menentukan: ”Pihak yang menyewakan harus menanggung si penyewa terhadap semua cacat dari barang yang disewakan, yang merintangai pemakaian barang itu, biarpun pihak yang menyewakan itu sendiri tidak mengetahuinya pada waktu dibuatnya perjanjian sewa”. Pasal 1552 ayat (2) KUH Perdata menegaskan, jika cacat-cacat itu telah mengakibatkan sesuatu kerugian bagi si penyewa, maka kepadanya pihak yang menyewakan diwajibkan memberikan ganti rugi. Pasal 1552 ayat (2) KUH Perdata ini bertujuan supaya pihak yang menyewakan wajib menanggung barang yang disewa selalu berada dalam keadaan dapat dipakai menurut apa yang dimaksudkan.

Pasal 1556 KUH Perdata menentukan: ”Pihak yang menyewakan tidaklah diwajibkan menjamin si penyewa terhadap rintangan-rintangan dalam kenikmatannya, yang dilakukan oleh orang-orang pihak ketiga dengan peristiwa-peristiwa dengan tidak memajukan sesuatu hak atas barang yang disewa; dengan tidak mengurangi hak si penyewa untuk menuntut sendiri orang itu”. Misalnya: ada orang yang melempari rumah sewa dengan batu, maka si penyewa dapat menggugat sendiri si pelempar batu itu berdasarkan perbuatan melanggar hukum.

Tetapi apabila ada pihak ketiga yang mengganggu pemakaian barang yang disewa dengan berdasarkan atas suatu hak dari pihak ketiga, misalnya: si penyewa diusir dari rumah yang disewanya oleh pihak ketiga, maka si penyewa harus memberitahukan kepada pihak yang menyewakan tersebut. Menurut Pasal 1557 KUH Perdata, ”jika sebaliknya si penyewa diganggu dalam kenikmatannya, disebabkan karena suatu tuntutan hukum yang bersangkutan dengan hak milik atas barangnya, maka ia berhak menuntut suatu pengurangan harga sewa menurut imbangannya, asal tentang gangguan atau rintangan itu telah diberitahukan secara sah kepada si pemilik.” Kemudian di dalam Pasal 1558 ayat (1) KUH Perdata ditegaskan bahwa dalam hal si penyewa digugat di muka hakim oleh pihak ketiga, maka si penyewa dapat menuntut supaya pihak yang menyewakan dimasukkan sebagai pihak yang berperkara juga. Bahkan di dalam Pasal 1558 ayat (2) KUH Perdata menentukan: ”Bahkan bolehlah ia menuntut supaya ia dikeluarkan sebagai

pihak dalam perkara, asal ia menunjuk orangnya untuk siapa ia menguasai barangnya”.

2. Hak dan Kewajiban Pihak Penyewa Barang

Selain pihak yang menyewakan mempunyai hak dan kewajiban, pihak penyewa juga mempunyai hak dan kewajiban. Pasal 1560 KUH Perdata, menyatakan bahwa ”Si penyewa harus menepati dua kewajiban utama, yaitu:

1e untuk memakai barang yang disewa sebagai seorang bapak rumah yang baik, sesuai dengan tujuan yang diberikan pada barang itu menurut perjanjian sewanya, atau jika tidak ada suatu perjanjian mengenai itu, menurut tujuan yang dipersangkakan berhubung dengan keadaan;

2e untuk membayar harga sewa pada waktu-waktu yang telah ditentukan”.

Jadi pihak penyewa mempunyai kewajiban utama untuk memakai barang yang disewa sebagai seorang bapak rumah yang baik, artinya pihak penyewa wajib untuk memelihara dan memakai barang yang disewa seakan-akan barang itu kepunyaan sendiri. Sedangkan pemakaian barang yang disewa tersebut harus sesuai dengan tujuan yang diberikan menurut perjanjian yang telah disepakati bersama. Misalnya: menyewa rumah tinggal maka penyewa harus menggunakan rumah yang disewa tersebut sebagai tempat tinggal, bukan untuk kantor atau gudang. Selain itu penyewa juga mempunyai kewajiban untuk membayar harga sewa pada waktu yang ditentukan dalam perjanjian. Ketentuan-ketentuan ini diatur lebih lanjut dalam pasal-pasal berikutnya yaitu Pasal 1561 sampai Pasal 1567 KUH Perdata.

Pasal 1561 KUH Perdata menentukan, kalau si penyewa memakai barang yang disewa secara lain dari pada yang dimaksud (tujuannya), misalnya: rumah kediaman dipakai untuk menjalankan perusahaan; maka pihak yang menyewakan dapat/berhak menuntut pembatalan perjanjian sewa rumah tersebut. Selain itu pembatalan perjanjian sewa dapat juga dilakukan apabila si penyewa memakai barang yang disewa sedemikian sehingga menimbulkan kerugian bagi pihak yang menyewakan, misalnya: rumah yang disewa digunakan untuk menyimpan kabel

telepon dan peralatannya sehingga membuat rumah yang disewa tersebut menjadi kotor dan rusak dindingnya.

Timbul pertanyaan, apakah si penyewa wajib memakai barang yang disewa. Menurut Wirjono Prodjodikoro, kewajiban si penyewa untuk memakai barang yang disewa sebagai bapak rumah yang baik, baru ada kalau barang yang disewa tersebut dipakai. Maka pada umumnya si penyewa leluasa untuk dalam hal tertentu tidak memakai barang yang disewa. Tetapi kalau ternyata dalam suatu hal tertentu suatu barang akan berkurang harga nilainya kalau tidak dipakai, maka teranglah dengan tidak memakai barang yang disewa tersebut, si penyewa telah merugikan pihak yang menyewakan. Maka dari itu, pasal tersebut dapat diartikan, dalam hal ini ada kewajiban si penyewa untuk memakai barang yang disewanya tersebut.⁴⁴

Kewajiban untuk membayar uang sewa tidak diatur lebih lanjut dalam pasal-pasal pada Bab ketujuh KUH Perdata ini. Tetapi menurut Pasal 1393 ayat (2) KUH Perdata, pembayaran uang sewa ini harus dilakukan di tempat kediaman pihak yang menyewakan, kecuali apabila pihak yang menyewakan pindah ke lain keresidenan, maka pembayaran uang sewa harus dilakukan pada tempat kediaman si penyewa. Dalam praktek kehidupan sehari-hari, meskipun pihak yang menyewakan tidak pindah ke lain keresidenan, uang sewa ditarik dengan cara mengirimkan kwitansi kepada si penyewa.

Si penyewa wajib menyerahkan kembali barang yang disewa pada waktu berakhirnya perjanjian sewa, hal ini sudah semestinya dilakukan oleh si penyewa yang diatur di dalam Pasal 1562 dan Pasal 1563 KUH Perdata. Menurut Pasal 1562 KUH Perdata, jika dibuat perincian tentang barang yang disewakan, maka si penyewa harus menyerahkan kembali barang yang disewanya menurut perinciannya. Kecuali kalau ada yang musnah karena tuanya barang atau keadaan yang tidak dapat dipertanggung jawabkan. Sedangkan menurut Pasal 1563 KUH Perdata, kalau perincian tidak ada, maka barang yang disewa dianggap semula diserahkan kepada si penyewa dalam keadaan baik, jadi si penyewa harus menyerahkan kembali dalam keadaan baik pula. Kecuali bila si penyewa

⁴⁴ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Perdata Tentang Persetujuan-persetujuan Tertentu* (Bandung, 1981), hal. 56.

membuktikan bahwa penyerahan barang semula kepadanya adalah dalam keadaan tidak baik.

Pasal 1564 KUH Perdata menentukan bahwa: "Bila pada waktu penyerahan kembali barang yang disewa oleh si penyewa kepada pihak yang menyewakan, ternyata ada kerugian yang dialami oleh barang yang disewa tersebut, maka si penyewa harus mengganti kerugian itu kecuali kalau ia dapat membuktikan bahwa kerugian itu adalah bukan dari kesalahannya". Misalnya: ada kerusakan kunci pada jendela rumah yang disewa, maka si penyewa harus mengganti kerugian tersebut. Tetapi apabila kunci jendela itu rusak bukan karena kesalahan si penyewa, dan si penyewa dapat membuktikan bahwa selama ia menyewa rumah itu tidak pernah sekali pun membuka jendela yang rusak tersebut, maka ia tidak wajib mengganti kerugian tersebut.

3. Risiko Perikatan dalam Bentuk Sewa-Menyewa

Risiko berpangkal pokok dari terjadinya suatu peristiwa di luar kesalahan salah satu pihak yang mengadakan perjanjian sewa-menyewa barang. Dengan kata lain, risiko berpangkal pokok kepada suatu kejadian yang disebut keadaan memaksa (*overmacht*).

Risiko perikatan dalam bentuk sewa-menyewa diatur di dalam Pasal 1553 KUH Perdata, yaitu:

Ayat 1: "Jika selama waktu sewa, barang yang disewakan sama sekali musnah karena suatu kejadian yang tak disengaja, maka perjanjian sewa gugur demi hukum".

Ayat 2: "Jika barangnya hanya sebagian musnah, si penyewa dapat memilih, menurut keadaan, apakah ia akan meminta pengurangan harga sewa, ataukah ia akan meminta bahkan pembatalan perjanjian sewanya; tetapi tidak dalam satu dari kedua hal itupun ia berhak atas suatu ganti-rugi".

Jadi apabila barang yang disewa itu musnah karena suatu peristiwa yang terjadi diluar kesalahan salah satu pihak, maka perjanjian sewa-menyewa gugur demi hukum. Berarti masing-masing pihak tidak dapat menuntut apapun dari pihak lawan. Kerugian akibat musnahnya barang yang disewakan dipikul

sepenuhnya oleh pihak yang menyewakan, karena pada dasarnya setiap pemilik barang wajib menanggung segala risiko atas barang miliknya.

Kadang-kadang sulit untuk menentukan batas antara musnahnya sebagian dengan musnahnya seluruh barang. Pengertian musnahnya seluruh barang dalam hal ini adalah apabila barang yang disewa itu tidak dapat terpakai lagi secara normal. Jadi meskipun material barang masih berwujud, sudah dapat dianggap seluruhnya musnah apabila pemakaian barang yang disewa telah hilang. Misalnya: kapal laut yang disewa telah terbakar secara keseluruhan sehingga baik dilihat dari segi material sudah tidak berwujud lagi dan secara mutlak tidak dapat dipakai dan dinikmati lagi. Sedangkan pengertian musnah sebagian adalah jika yang musnah secara material hanya sebagian dan akibat kemusnahan tersebut, barang itu dapat dipakai dan dinikmati untuk bagian yang masih tinggal.

Jika musnahnya barang hanya sebagian saja, maka penyewa dapat memilih dua alternatif yaitu meminta pengurangan harga sewa sebanding dengan bagian yang musnah atau menuntut pembatalan perjanjian sewa-menyewa. Sedangkan ganti rugi tidak dapat dituntut.

D. Tidak Terlaksananya Perikatan

Sebab-sebab tidak terlaksananya suatu perikatan adalah sebagai berikut:

1. Wanprestasi

a) Pengertian Wanprestasi

Pengertian Wanprestasi yaitu apabila seorang debitur tidak melakukan apa yang dijanjikannya, maka dikatakan ia melakukan wanprestasi. Wanprestasi seorang debitur adalah tidak terlaksananya perikatan karena kesalahan (*schuld*) atau kelalaian pihak debitur. Pengertian kesalahan dalam arti yang luas terdiri dari lalai dan sengaja. Namun, pengertian kesalahan dalam arti yang sempit adalah lalai. Pengertian dari lalai adalah sepatutnya mengetahui atau menduga kalau ia berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu akan menimbulkan suatu kerugian bagi pihak lain. Mengenai perumusan ini, ada yang disebut kriterium objektif dan kriterium subjektif.

- Pengertian kriterium objektif adalah: apabila seorang warga masyarakat yang normal dalam lalu lintas masyarakat sepatutnya harus mengetahui dan

sepatutnya harus menduga akan timbulnya suatu kerugian bagi pihak lain jika salah satu pihak yang mengadakan suatu perikatan telah tidak melakukan apa yang telah diperjanjikan.

- Pengertian kriterium subjektif dapat disimpulkan dengan kaitannya dengan seorang debitur yang kebetulan mengetahui suatu keadaan.

Contoh: Seorang debitur mengetahui bahwa kapal laut yang akan mengangkut mobil yang dibeli kreditur berisi bahan peledak. Tetapi, karena ia ingin membeli mobil tersebut dengan harga yang murah sehingga mendapat banyak keuntungan, ia tetap mengangkut mobil tersebut dengan menggunakan kapal laut tersebut meskipun ia mengetahui bahayanya.

b) Bentuk-bentuk wanprestasi

Setidaknya terdapat empat hal yang menyebabkan seseorang dianggap melakukan perbuatan wanprestasi, keempat hal tersebut adalah:

1. Tidak melaksanakan apa yang menjadi kewajibannya dalam perjanjian;
2. Melaksanakan apa yang menjadi kewajibannya tetapi tidak seperti apa yang diperjanjikan;
3. Terlambat dalam melaksanakan perjanjian;
4. Melaksanakan atau melakukan hal-hal yang dilarang dalam perjanjian.⁴⁵

c) Tuntutan

Oleh karena adanya wanprestasi dari salah satu pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian, maka menurut Pasal 1267 KUH Perdata: "pihak lainnya yang terlibat dalam perjanjian tersebut dapat menuntut hal-hal sebagai berikut:

- pelaksanaan isi perjanjian;
- ganti rugi;
- pelaksanaan isi perjanjian dan ganti rugi;
- *declaratoir* atau pernyataan;
- Pembatalan isi perjanjian dan ganti rugi;
- Pembatalan isi perjanjian saja."

⁴⁵ *Ibid.*, hal. 141-142.

Syarat batal dianggap selalu ada dalam setiap perjanjian timbal balik. Oleh sebab itu, Pasal 1266 KUH Perdata yang mengatur tentang syarat batal, berlaku untuk semua perjanjian dan tidak hanya berlaku untuk perjanjian yang bersyarat saja. Hanya saja, batalnya 'tidak demi hukum', melainkan harus 'meminta pembatalannya' kepada hakim. Akan tetapi, karena hukum perikatan itu bersifat *optional* (pelengkap) dan tidak bersifat memaksa, maka orang-orang yang ingin membuat suatu perjanjian boleh menyimpang dari Pasal 1266 KUH Perdata tersebut, dengan syarat ditentukan suatu syarat khusus di dalam perjanjian tersebut.

Perlu diketahui, bahwa sebelum debitur dinyatakan wanprestasi, ada suatu 'teguran' bagi debitur tersebut untuk melaksanakan perikatan. Teguran ini dikenal dengan istilah '*Sommatie*' (menurut Pasal 1238 KUH Perdata) atau '*mora-exre*' (menurut Pasal 1242 KUH Perdata). Pasal 1238 KUH Perdata mengatur mengenai perikatan yang bertujuan untuk 'tidak berbuat sesuatu'. Sebenarnya, menurut Pasal 1242 KUH Perdata, dengan lalainya seorang debitur, maka ia tidak perlu lagi ditegur untuk melaksanakan perikatan, karena ia sudah tidak dapat lagi melaksanakannya.

2. *Overmacht*

Overmacht merupakan suatu keadaan yang menyebabkan tidak terlaksananya perjanjian karena alasan-alasan yang terletak di luar kesalahan debitur. Pasal-pasal yang bersangkutan dengan *overmacht* adalah Pasal 1244, Pasal 1245, dan Pasal 1444 KUH Perdata. Dengan adanya *overmacht* ini, menimbulkan berbagai akibat yaitu:

- a. Kreditur tidak dapat menuntut pelaksanaan prestasi (Pasal 1444 KUH Perdata);
- b. Kreditur tidak dapat menuntut ganti rugi;
- c. Kreditur tidak dapat menuntut pembatalan atas dasar Pasal 1266 KUH Perdata;
- d. Dalam perjanjian timbal balik, kontra prestasi gugur (Pasal 1460 KUH Perdata).

Sebaliknya, pihak yang mengajukan *overmacht* diwajibkan membuktikan adanya *overmacht* tersebut. Mengenai *overmacht* ini terdapat teori-teori sebagai berikut:

- Teori Objektif.

Teori ini menyatakan bahwa keadaan memaksa baru ada kalau barang tersebut mutlak musnah atau mutlak tidak dapat dipergunakan lagi.

Contoh:

- Suatu hari ketika hujan lebat terjadi jual beli kambing yang sedang dilepas di padang rumput, kemudian kambing tersebut tersambar petir hingga akhirnya kambing tersebut mati. Maka dengan demikian kambing tersebut dinyatakan mutlak musnah.
- Ada sebuah ukiran kayu yang sudah tua hendak diperbaiki, tetapi karena adanya suatu hal, ukiran kayu tersebut terbakar. Maka dengan demikian ukiran kayu tersebut dinyatakan mutlak tidak dapat diperbaiki lagi.

Kemudian teori ini beralih ke arah yang bersifat relatif, yaitu *overmacht* akan dianggap ada jika didasarkan untuk kepentingan umum atau untuk pelaksanaan oleh debitur immoral. Sebagai contoh:

- Suatu ketika, ada seseorang yang harus menyerahkan truk yang dibeli oleh kreditur. Oleh karena ada banjir, sehingga truk tersebut oleh polisi dipergunakan untuk mengangkut para pengungsi yang berada disekitar truk tersebut berada. Maka dengan demikian truk tersebut dinyatakan dipergunakan untuk kepentingan umum.
- Seorang debitur harus menyerahkan kendaraan yang dibeli oleh kreditur pada jam tertentu. Secara kebetulan ia melewati suatu tempat dimana tempat tersebut baru saja terjadi kecelakaan. Kalau kemudian debitur tersebut bermaksud mengangkut orang-orang yang baru saja mengalami kecelakaan tersebut ke rumah sakit terdekat, maka hal tersebut dikatakan bahwa debitur immoral.

E. Hapusnya Perikatan

Sebagaimana diketahui bahwa Pasal 1381 KUH Perdata mengatur mengenai sebab-sebab hapusnya perikatan.

Adapun sebab-sebab hapusnya perikatan adalah:

1. Pembayaran (Pasal 1382-1403 KUH Perdata);
2. Penawaran pembayaran tunai diikuti dengan penyimpanan atau penitipan (Pasal 1404-1412 KUH Perdata);
3. Novasi atau pembaharuan utang (Pasal 1413-1424 KUH Perdata);
4. Kompensasi atau perjumpaan utang (Pasal 1425-1435 KUH Perdata);
5. Percampuran utang (Pasal 1436-1437 KUH Perdata);
6. Pembebasan utang (Pasal 1438-1443 KUH Perdata);
7. Musnahnya objek perjanjian (Pasal 1444-1445 KUH Perdata);
8. Batal demi hukum dan dibatalkan (Pasal 1446-1456 KUH Perdata);
9. Berlakunya syarat batal (Pasal 1253 KUH Perdata, Pasal 1265-1267 KUH Perdata);
10. Lewatnya tenggang waktu atau daluwarsa (Pasal 1946-1962 KUH Perdata, Pasal 1967-1993 KUH Perdata).

Ad. 1 Pembayaran (Pasal 1381 – Pasal 1403 KUH Perdata)

Pembayaran berarti pelaksanaan prestasi secara sukarela, artinya tidak melalui eksekusi melalui pengadilan.⁴⁶ Pembayaran ini merupakan pelaksanaan perjanjian dalam arti sebenarnya, yaitu dengan pembayaran ini, tercapailah tujuan perjanjian secara yang tergambar dalam alam pikiran kedua belah pihak, pada waktu membentuk perjanjian.

Yang wajib membayar utang menurut Pasal 1382 KUH Perdata adalah:

- Debitur sendiri;
- Pihak ketiga yang dikuasakan oleh debitur; dan
- Seorang penjamin dari debitur.

Untuk sahnya pembayaran itu, perlu orang yang membayar itu adalah:

- Pemilik benda yang bersangkutan;

⁴⁶ Subekti, *op. cit.*, hal. 152.

- Seorang kuasa yang berhak memindahtangankan benda yang menjadi objek pembayaran.

Pembayaran itu dapat dilakukan terhadap:

- Kreditur sendiri;
- Kuasa kreditur;
- Kuasa yang ditetapkan oleh hakim atau undang-undang.

Adapun tempat pembayaran menurut Pasal 1393 KUH Perdata dilakukan pada:

- Tempat yang telah ditetapkan di dalam perjanjian;
- Jika tidak ditetapkan tempat penyerahannya dalam perjanjian, maka pembayaran harus dilakukan dimana barang tersebut berada pada waktu perjanjian itu dibuat;
- Di tempat tinggal kreditur.

Ad. 2. Penawaran Pembayaran Tunai Diikuti Dengan Penitipan Barang (Pasal 1404 - Pasal 1412 KUH Perdata).

Maksudnya adalah suatu usaha dari debitur untuk memenuhi prestasi yang wajib ditunaikan kepada kreditur. Ini adalah suatu cara pembayaran untuk menolong si berutang dalam hal si berpiutang tidak menerima pembayaran.

Penawaran itu dapat dilakukan:

- Secara langsung;
- Dengan melalui juru sita atau notaris.

Ad.3. Pembaharuan Utang/*Novatie* (Pasal 1413 - Pasal 1424 KUH Perdata).

Pembaharuan utang ini adalah suatu perbuatan perjanjian baru yang menghapuskan suatu perikatan lama akan tetapi pada saat itu juga meletakkan suatu perikatan baru.

Pembaharuan utang disini, apabila utang lama hapus karena:

- Pergantian subjek dari debitur yang disetujui oleh kreditur, dinamakan ”*Novatie Subjektif*”.
- Apabila objek utangnya berubah dengan persetujuan kedua belah pihak, dinamakan ”*Novatie Obyektif*”.

Ad. 4. Perjumpaan Utang/Kompensasi (Pasal 1425 - Pasal 1435 KUH Perdata).

Jika seorang yang berutang mempunyai piutang terhadap si berpiutang, sehingga dua orang itu sama-sama berhak menagih piutang satu sama lainnya, maka utang piutang antara kedua orang itu dapat diperhitungkan untuk suatu jumlah yang sama.

Syarat-syaratnya adalah:

- Kreditur dan debitur mengenai utang yang sama;
- Utang tersebut dapat ditagih seketika;
- Utang tersebut dapat ditentukan macamnya.

Ad. 5. Percampuran Utang (Pasal 1436 - Pasal 1437 KUH Perdata)

Ini terjadi jika antara si berpiutang dan si berutang terjadi percampuran harta kekayaan, karena perkawinan atau jika si berutang menggantikan haknya si berpiutang karena menjadi ahli warisnya atau sebaliknya.

Ad. 6. Pembebasan Utang (Pasal 1438 - Pasal 1443 KUH Perdata)

Hal ini adalah suatu perjanjian baru dimana si berpiutang dengan sukarela membebaskan si berutang dari segala kewajibannya. Pembebasan ini harus diterima baik oleh si berutang, barulah dikatakan bahwa perikatan itu hapus karena pembebasan utang.

Ad. 7. Musnahnya Obyek Perjanjian (Pasal 1444 - Pasal 1445 KUH Perdata)

Jika barang yang menjadi objek perjanjian musnah, tak dapat lagi diperdagangkan, atau hilang sama sekali tak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang tadi musnah atau hilang diluar kesalahan si berutang dan sebelum ia lalai menyerahkannya. Sebagai konsekuensi dari musnahnya barang yang menjadi objek perjanjian tersebut, maka debitur tidak wajib menyerahkan barang dan tidak dapat dituntut ganti rugi atas musnahnya barang tersebut.

Ad. 8. Batal Demi Hukum dan Dibatalkan (Pasal 1446 - Pasal 1456 KUH Perdata)

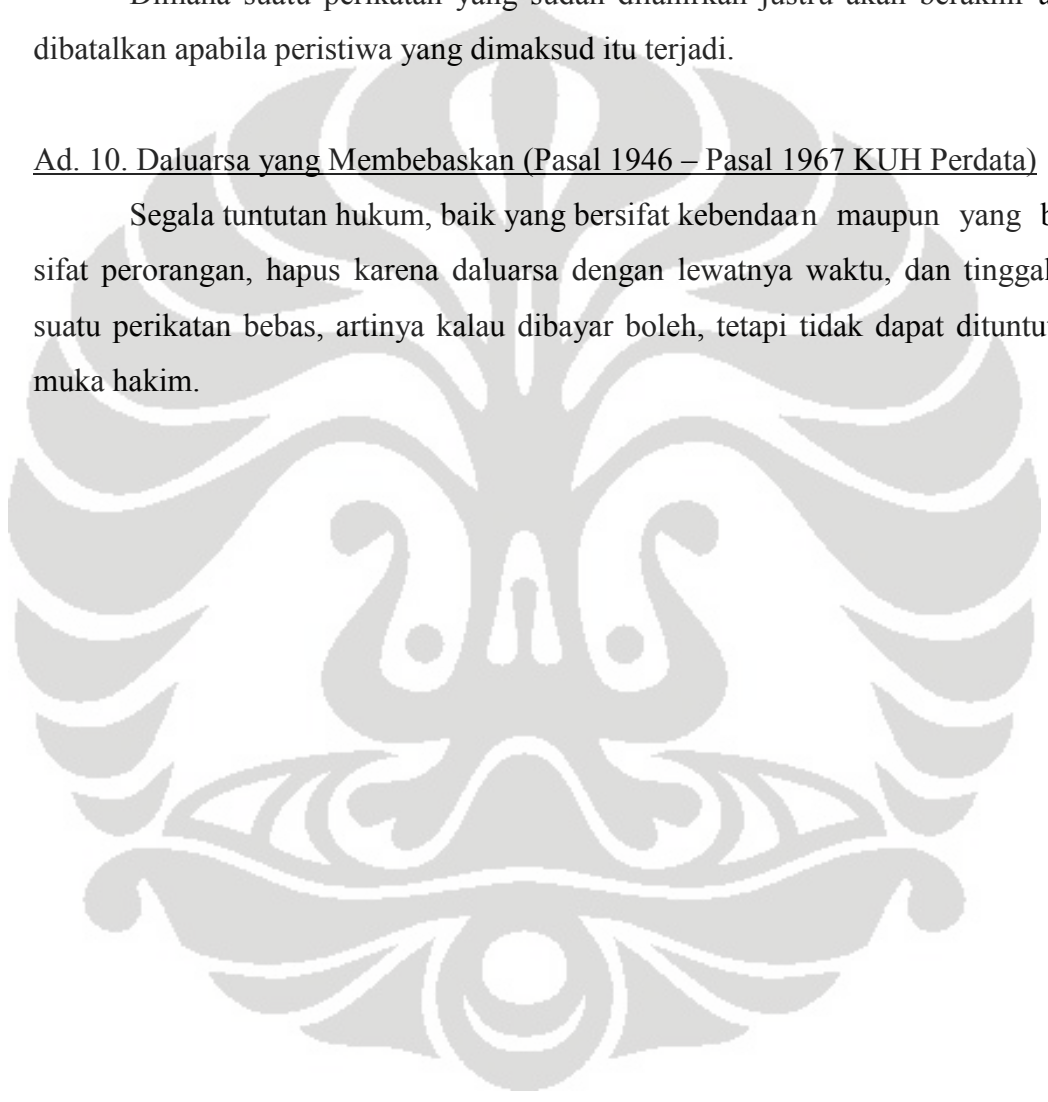
Kalau suatu perjanjian batal demi hukum, maka tidak ada suatu perikatan hukum yang dilahirkan karenanya dan barang sesuatu yang tidak ada tentu saja tidak bisa hapus.

Ad. 9. Berlakunya Syarat Batal (Pasal 1265 - Pasal 1267 KUH Perdata)

Dimana suatu perikatan yang sudah dilahirkan justru akan berakhir atau dibatalkan apabila peristiwa yang dimaksud itu terjadi.

Ad. 10. Daluarsa yang Membebaskan (Pasal 1946 – Pasal 1967 KUH Perdata)

Segala tuntutan hukum, baik yang bersifat kebendaan maupun yang bersifat perorangan, hapus karena daluarsa dengan lewatnya waktu, dan tinggallah suatu perikatan bebas, artinya kalau dibayar boleh, tetapi tidak dapat dituntut di muka hakim.



BAB 3

TINJAUAN UMUM TENTANG KAPAL LAUT DAN PERJANJIAN CARTER KAPAL LAUT

A. Pengertian Kapal dan Kapal Laut

Dalam KUH Perdata tidak diberikan pengertian mengenai kapal. Pasal 510 KUH Perdata hanya menyebutkan bahwa kapal merupakan barang bergerak (*roerend goed*). Namun, pengertian mengenai kapal ini dapat dilihat pada Pasal 309 ayat (1) KUHD dimana disebutkan bahwa kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya (*Schepen zijn alle vaartuigen, hoe ook genaamd en vanwelken aard ook*).⁴⁷

Selain itu, pengertian kapal dapat dilihat juga pada Pasal 1 butir 36 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran⁴⁸ yang berbunyi:

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

Dari rumusan pengertian kapal yang disebutkan oleh Pasal 309 ayat (1) KUHD tersebut yang perlu diperhatikan adalah unsur "vaartuig" atau yang berarti berlayar. Oleh beberapa penerjemah, kata *vaartuig* ini diterjemahkan dengan padanan bahtera, dan diterjemahkan juga dengan padanan kapal atau perahu layar. Namun demikian, Prof. Soekardono, S.H., H.M.N. Purwosutjipto, S.H. dan beberapa penulis lainnya menerjemahkan *vaartuig* itu dengan "alat berlayar".⁴⁹ Kemudian, menurut *Memorie van Toeloching* (MvT) dari KUHD, dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan alat berlayar itu ialah semua benda yang dapat

⁴⁷ Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, Cet. 2, (Yogyakarta: UII Press Yogyakarta, 2004), hal. 2-3.

⁴⁸ Indonesia. *Undang-Undang Tentang Pelayaran*. UU No. 17 Tahun 2008 LN No.84 Tahun 2008, TLN No. 4849.

⁴⁹ Santosa, *op. cit.*, hal. 2-3.

berlayar atau bergerak di air, bagaimanapun disusun dan peruntukannya (*voorwerpen, welken in staat zijn te varen, welke zich op het water kunnen bewegen*). Dengan melihat pengertian alat berlayar pada MvT, KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut maka dapat dikatakan bahwa kriteria alat berlayar itu adalah semua benda yang bisa mengapung dan bisa bergerak di air. Sehubungan dengan pengertian kapal, ada beberapa teori yang membahas mengenai pengertian kapal itu, yaitu:

- a. Teori tujuan, yaitu kapal adalah setiap benda yang dengan sengaja dibangun untuk dapat bergerak di atas air, baik dengan kekuatan sendiri yang telah dibangun di dalamnya ataupun ditempelkan maupun dengan cara sedemikian rupa dengan tujuan untuk pelayaran guna pengangkutan barang atau orang ataupun tujuan lain. Kemudian dalam perkembangannya, teori tujuan ini dibedakan lagi menjadi dua, yaitu:
 - i. Teori tujuan dalam arti sempit yang mengatakan bahwa kapal yang sedang dibangun belum dapat dikatakan sebagai kapal, karena belum mampu bergerak di atas permukaan air;
 - ii. Teori tujuan dalam arti luas yang mengatakan bahwa semua benda yang dengan sengaja dibuat untuk berlayar walau kemudian ada tujuan sekunder, benda tersebut tetap disebut sebagai kapal;
- b. Teori Kemampuan, yaitu kapal itu adalah semua alat yang mampu bergerak di atas permukaan air, dan bahwa apabila benda itu sudah tidak mampu lagi bergerak di atas permukaan air, maka benda itu tidak dapat lagi disebut sebagai kapal.⁵⁰

Kemudian apabila dihubungkan antara pengertian kapal yang disebut dalam Pasal 309 ayat (1) KUHD itu dengan Pasal 309 ayat (2) KUHD, maka yang disebut kapal itu bukan hanya kerangka/lunas (*casco/hull*)-nya saja, tetapi juga termasuk apa yang dinamakan dengan bagian dan perlengkapan kapal. Tegasnya bahwa semua benda atau alat yang menjadi satu dengan kapal yang digunakan secara tetap dan semua barang yang terpasang atau terikat padanya adalah termasuk pengertian kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan kapal laut menurut

⁵⁰ *Ibid.*, hal. 4-5.

Pasal 310 KUHD adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukan untuk itu. Dari ketentuan Pasal 310 KUHD tersebut dapat disimpulkan bahwa diadakan kualifikasi terhadap kapal-kapal, yaitu diadakan perbedaan antara kapal laut, kapal nelayan, dan kapal sungai. Ada beberapa pendapat mengenai pengertian dari kapal laut ini yang pada dasarnya hampir sama dengan Pasal 310 KUHD yaitu diadakannya perbedaan antara kapal laut, kapal nelayan, dan kapal sungai, hanya saja ditambahkan dengan sedikit perluasan dalam hal pengertian kapal laut dilihat dari segi peruntukan dan pendaftarannya. Menurut Molengraaf, yang dikategorikan ke dalam kapal laut adalah kapal yang meskipun biasanya dipakai untuk pelayaran di sungai, apabila pernah dipakai untuk pelayaran di laut walaupun hanya untuk satu kali saja, maka mulai saat itu kapal tersebut dikategorikan sebagai "kapal laut". Pengkategorian tersebut berlaku sampai dengan apabila kapal itu dipakai lagi khusus untuk pelayaran di sungai-sungai. Perubahan tujuan pemakaian dapat pula terjadi jika kapal dipindahkan pendaftarannya dari daftar kapal sungai ke daftar kapal laut. Bandingkan dengan pendapat Vollmar yang mengatakan bahwa bentuk tubuh kapal juga menentukan adanya tujuan pelayaran di laut. Pendapat ini kemudian diikuti oleh Dr. Wirjono Prodjodikoro, S.H. kemudian Prof. Sukardono (Alm.) membahas lebih dalam lagi. Mengenai syarat peruntukkan ini, apakah yang menentukan itu pribadi (subjektif) dari bangunan kapal ataukah peruntukan objektif, yaitu berdasarkan penampakan kapal dari luar, misalnya besarnya, tingginya benda itu dan perlengkapannya. Berdasarkan peruntukan objektif, kapal laut mempunyai kedudukan yang walaupun kapal itu sementara tidak berlayar di laut, tetapi dipergunakan untuk melayari lautan, maka tetap dikatakan sebagai kapal laut. Hal demikian menurut Prof. Sukardono (Alm.), tidak membawa perubahan status sebagai kapal laut sampai saat kapal tersebut didaftar sebagai kapal sungai atau kapal pedalaman (Pasal 12 ayat (2) S. 1933-48).

Dr. J.T. A.M. Buffart yang mengatakan bahwa kapal yang dibangun untuk dipergunakan sebagai kapal laut, maka diperuntukan untuk pelayaran laut, tetapi apabila kapal tersebut kemudian dipergunakan untuk pelayaran pedalaman, maka dalam keadaan demikian kapal tersebut dapat termasuk ke dalam kapal laut dan kapal pedalaman. Prof. Sukardono (Alm.) mendasarkan kategori kapal pada

didaftarkannya kapal tersebut sebagai kapal apa. Jika didaftarkan sebagai kapal laut sesuai dengan peruntukan pembuatannya, maka kedudukannya tetap sebagai kapal laut walaupun dipakai untuk pelayaran di sungai.⁵¹

B. Status Hukum Kapal Laut

Untuk membahas kapal laut yang dijadikan sebagai objek dalam perjanjian carter, maka terlebih dahulu harus diketahui mengenai masalah status hukum dari kapal laut tersebut. Pembahasan mengenai status hukum dari kapal laut dalam hal ini adalah dengan meninjaunya dari sudut hukum perdata dengan merujuk pada KUH Perdata, KUHD,⁵² dan hukum publik yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

1. Dari Sudut Hukum Perdata

Kapal menurut KUH Perdata jika ditinjau dari sudut sifatnya merupakan benda bergerak.⁵³ Menurut Pasal 509 KUH Perdata, kebendaan bergerak karena sifatnya adalah kebendaan yang dapat berpindah atau dipindahkan. Kapal laut termasuk benda yang dapat dipindahkan karena itu termasuk benda bergerak karena sifatnya.⁵⁴ Sedangkan dalam Pasal 314 ayat (1) KUHD dikatakan bahwa kapal-kapal Indonesia, yang berukuran paling sedikit 20 m³ isi kotor, dapat dibukukan di dalam suatu register kapal menurut ketentuan-ketentuan yang akan ditetapkan dalam suatu undang-undang tersendiri. Berdasarkan ketentuan Pasal 314 ayat (1) KUHD tersebut dapat disimpulkan bahwa kata "dapat" dibukukan dalam register kapal berarti kapal yang berukuran paling sedikit 20 m³ isi kotor tidak wajib dibukukan dalam suatu register. Namun demikian jika ketentuan tersebut dikaitkan dengan Pasal 4 ayat (1) Ordonansi Tentang Surat Laut dan Pas Kapal (S. 1935 No. 492) di dalam mengajukan suatu permohonan untuk

⁵¹ Wartini Soegeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, (Bandung: PT Eresco, 1988). hal. 8.

⁵² Frieda Husni Hasbullah, *Hukum Kebendaan Perdata: Hak-Hak Yang Memberi Kenikmatan, Jilid II*, (Jakarta: Ind-Hill-Co, 2005), hal. 122. Pengutipan ulangnya ditulis dengan "Frieda Husni Hasbullah-B".

⁵³ *Vide* Pasal 510 KUH Perdata.

⁵⁴ Frieda Husni Hasbullah-B, *op. cit.*, hal. 122.

memperoleh Surat Laut dan Pas Kapal Tahunan, maka kata "dapat" dalam Pasal 314 ayat (1) KUHD tersebut berubah menjadi "wajib" dibukukan dalam register.⁵⁵

Selain itu, pendaftaran kapal sebagaimana diatur dalam Peraturan Pendaftaran Kapal (*Regeling van de Teboekstelling van Schepen, Ord. 4 Februari 1933 Stb. 33-48 jo. 38-2, berlaku sejak 1 April 1983*) menyatakan:

Schip: een vaartuig als bedoeld in art. 309 het Wetboek van Koophandel ter groote van ten minste 20 m³ bruto inhoud.

Artinya:

Kapal: sebuah perahu layar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang berukuran sekurang-kurangnya 20 m³ bruto (isi kotor)

Oleh karena itu kapal-kapal yang telah didaftar sebenarnya dipersamakan dengan benda-benda tidak bergerak. Sedangkan kapal-kapal yang beratnya kurang dari 20m³ dianggap sebagai benda bergerak sesuai dengan ketentuan Pasal 510 KUH Perdata.⁵⁶

2. Dari Sudut Hukum Publik (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran)

Dalam Pasal 158 ayat (2) huruf a Undang-Undang Pelayaran dikatakan bahwa kapal yang dapat didaftar di Indonesia adalah kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*). GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) tersebut menurut Pasal 13 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan⁵⁷ setara dengan ukuran 20 m³. Oleh karena itu, kapal yang dimaksud dalam Undang-Undang Pelayaran yang telah didaftar dipersamakan dengan benda-benda tidak bergerak. Sedangkan kapal-kapal yang ukurannya kurang dari GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) dianggap sebagai benda bergerak sesuai dengan ketentuan Pasal 510 KUH Perdata.

⁵⁵ *Ibid.*, hal. 123.

⁵⁶ *Ibid.*, hal. 124.

⁵⁷ Indonesia, Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan, PP No. 51 Tahun 2002, LN No. 95 tahun 2002, TLN No. 4227.

Dengan demikian, kapal-kapal yang terdaftar sebagaimana ditentukan dalam Pasal 314 KUHD ayat (2), (3), dan (4) mempunyai status hukum sebagai benda tidak bergerak (*onroerend goed*), yaitu mempunyai status hukum sama dengan tanah yang tunduk pada Undang-Undang Pokok Agraria (UU Nomor 5 Tahun 1960) dan juga tunduk pada peraturan-peraturan tentang benda tidak bergerak.⁵⁸ Pasal 314 ayat (1) KUHD menentukan bahwa kapal-kapal Indonesia yang berukuran kotor sedikitnya 20 m³, dapat didaftarkan ke dalam sebuah Register Kapal (*Sceepsregister*) menurut peraturan-peraturan yang akan diadakan dengan sebuah ordonansi tersendiri. Ordonansi ini adalah Ordonansi Pendaftaran Kapal (OPK) *Ordonnantie van de Teboekstelling van Schepen* tahun 1933 S. 1933-48 jo 1932-2, yang mulai berlaku sejak 1 April 1938.⁵⁹

C. Dokumen yang Memuat Perjanjian Pengangkutan

1. *Bill of Lading* (Konosemen)

Bila si pengirim menyerahkan barang-barangnya kepada pengangkut untuk diangkut, pengirim mendapat tanda terima (*ontvanghewijs*). Bila si pengirim menghendaki, tanda terima tersebut dapat ditukarkan dengan konosemen (*cognosement*). Hal itu diatur di dalam Pasal 504 KUHD.

Rasio dari penukaran itu ialah karena surat tanda terima itu hanya merupakan surat tanda bukti penerimaan barang-barang angkutan dari pengangkut saja, sedangkan konosemen tidak hanya merupakan tanda bukti penerimaan barang-barang, tetapi juga merupakan surat berharga, yang dapat diperjualbelikan dengan mudah. Seorang pengusaha akan lebih menyukai konosemen daripada surat tanda terima. Konosemen itu juga biasa disebut *Bill of Lading*, disingkat B/L (Contoh *Bill of Lading* PT. A terlampir.)

Apa yang disebut konosemen itu ditentukan dalam Pasal 506 KUHD, yaitu akta bertanggal yang mana si pengangkut menerangkan bahwa dia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkut ke suatu tempat tertentu dengan alamat

⁵⁸ Peraturan-peraturan tentang benda tidak bergerak tersebut antara lain, (i) peralihan dan penyerahan hak atas kapal atau kapal yang sedang dibangun dan saham atas kapal atau kapal yang sedang dibangun (Pasal 314 ayat 2 KUHD), (ii) dapat dibebani dengan hipotek (ayat 3), (iii) tidak mungkin dibebani dengan hak gadai dan tidak berlaku pasal 1977 KUH Perdata terhadap kapal-kapal yang terdaftar itu (ayat 4). Wartini Soegeng, *op. cit.*, hal. 21-22.

⁵⁹ Santosa, *op. cit.*, hal. 19.

tertentu pula, selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada seseorang tertentu (penerima), dengan disertai janji-janji (syarat-syarat) untuk penyerahan barang-barang itu.

Konosemen itu diatur dalam Pasal 504 sampai dengan Pasal 517 KUHD (13 buah pasal). Hal itu menandakan bahwa persoalan konosemen termasuk persoalan penting. Pada zaman sekarang konosemen itu mempunyai kedudukan penting dalam dunia perdagangan. Hal itu disebabkan konosemen tidak hanya mempunyai sifat sebagai tanda bukti penerimaan barang-barang saja, tetapi juga merupakan surat berharga yang mudah diperjual-belikan (pasal 507 ayat (1) dan 508 KUHD).

Konosemen juga mempunyai sifat kebendaan (*droit de suite, zaaksgevolg*), maksudnya adalah setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut dalam konosemen di kapal mana saja barang itu berada (Pasal 510 KUHD). Sementara itu, Pasal 517 huruf a KUHD menentukan bahwa penyerahan konosemen, sebelum barang-barang yang tersebut di dalamnya diserahkan oleh pengangkut, dianggap sebagai suatu penyerahan barang-barang tersebut.

Dari pembahasan diatas, dapat disimpulkan bahwa konosemen memiliki tiga fungsi pokok, yaitu:

1. merupakan bukti penerimaan barang (*document of receipt*);
2. merupakan bukti dokumen adanya perjanjian pengangkutan (*evidence of contract of carriage*);
3. dokumen yang dapat diperdagangkan (*document of title and negotiable instrument*).

Pembuatan konosemen oleh pengangkut merupakan hal yang fakultatif, tetapi mempunyai arti penting, baik dari segi perdagangan maupun dari segi hukum. Hal itu dapat dilihat pada Pasal 506 sampai dengan Pasal 517 KUHD. Pada hakikatnya konosemen memuat hal-hal pokok mengenai syarat-syarat pengangkutan dan tanggung jawab pengangkut.

Hubungan antara Konosemen dengan *Charter Party*

Pada prinsipnya konosemen itu merupakan suatu bukti tanda terima barang-barang muatan yang diberikan oleh pengangkut. Sebagai dokumen pengangkutan, konosemen juga memberikan bukti tentang apa yang sudah disepakati mengenai pengangkutan, karena konosemen itu diterbitkan oleh pengangkut, maka konosemen itu merupakan suatu bukti bagi kepentingan si pengirim atau pemegang konosemen selanjutnya. Konosemen pun merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut, yang menandatangani konosemen itu, dan pengirim. Konosemen juga merupakan bukti adanya perikatan-perikatan yang telah disepakati oleh para pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dengan terbuktinya perikatan-perikatan itu, yang disebabkan adanya perjanjian pengangkutan, melalui Pasal 1233 KUH Perdata, juga terbukti adanya.

Charter party adalah suatu akta yang membuktikan adanya perjanjian carter kapal (Pasal 454 KUHD). *Charter party* juga merupakan alat bukti adanya perjanjian pengangkutan, yang membutuhkan penyediaan ruangan kapal sebagian, seluruhnya, ataupun beberapa kapal untuk keperluan pengangkutan tersebut.

Persoalan timbul, apakah *Charter Party* itu dapat diajukan untuk kepentingan pemegang konosemen? Persoalan itu telah diselesaikan oleh Pasal 511 ayat (1) KUHD, yang menentukan bahwa pemegang konosemen tidak bisa menggunakan *Charter Party* untuk kepentingannya, kecuali bila:

- a. Konosemen itu sendiri menunjuk pada *Charter Party* yang bersangkutan;
- b. Si pemegang sendiri, atau orang yang bertanggung jawab, atas nama siapa si pemegang konosemen itu bertindak merupakan pihak dalam perjanjian pengangkutan (carter).

Jadi kalau sebuah konosemen dengan jelas menunjuk pada sebuah *Charter Party* tertentu, atau pemegang konosemen/orang yang bertanggung jawab atas nama si pemegang konosemen itu bertindak adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan, maka konosemen itu berhubungan dengan *Charter Party*. Jadi, bila ada alasan untuk itu, pemegang konosemen dalam hal ini dapat mempergunakan *Charter Party* untuk mengajukan keberatan kepada pengangkut terhadap kekurangan atau kerugian yang melekat pada konosemen. Sebaliknya bila hal

tersebut dalam huruf a dan b tidak ada, si pemegang konosemen tidak boleh mempergunakan *Charter Party* untuk memberi dasar keberatan yang diajukan kepada pengangkut.

Bila sebuah konosemen tidak menunjuk pada *Charter Party*, maka akibat sifat konosemen sebagai surat berharga, tidak hanya menjadikan pemegangnya sebagai pemilik yang sah, tetapi dia juga bisa menuntut kepada debitur untuk melaksanakan kewajibannya sebagaimana yang disebut di dalam konosemen, dan dia pada dasarnya tidak mempunyai hubungan dengan perjanjian dasar, bilamana dia bukan pihak dalam perjanjian. Untuk konosemen kepada pengganti ini berarti, bahwa pengangkut, yang menerbitkan konosemen, mengikatkan diri kepada pemegang yang akan datang untuk menyerahkan barang-barang muatan dengan syarat-syarat sebagai yang disebut dalam konosemen, walaupun kenyataannya menyimpang daripada perjanjian pengangkutan yang telah ditutup dengan pengirim. Hal itu akan menjadi lain, bila pengirim tetap menjadi pemegang, atau bila pemegang berbuat bagi kepentingan pengirim, dalam keadaan ini maka pemegang adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan dan pernyataan keberatan dapat diajukan terhadap pemegang (Pasal 116 KUHD).

Dalam praktik, di tempat perjanjian pengangkutan dibuat secara tertulis, pada umumnya penyimpangan dapat terjadi, bilamana perjanjian pengangkutan yang menjadi dasar adalah juga perjanjian carter, sehingga dari perjanjian yang sama, dibuat *Charter Party* dan konosemen. Dengan begitu, maka keduanya yaitu *Charter Party* dan konosemen berlaku terhadap pengirim. Bahwa pemegang konosemen yang kemudian, terikat pada konosemen, bila konosemen itu menunjuk pada *Charter Party* itu adalah wajar, sebab disini *Charter Party* merupakan bagian dari konosemen.

Bila ketentuan dalam konosemen itu ada yang tidak cocok dengan ketentuan dalam *Charter Party*, ketentuan-ketentuan dalam konosemenlah yang berlaku, dengan anggapan bahwa kedua belah pihak dalam *Charter Party* sudah mengubah ketentuan dalam *Charter Party* menjadi ketentuan-ketentuan yang sekarang tercantum dalam konosemen. Hal itu disebabkan konosemen dibuat lebih kemudian daripada *Charter Party*.

Bila si pemegang konosemen itu adalah juga pihak dalam *Charter Party*, yaitu pengirim, maka ketentuan dalam *Charter Party* harus dilaksanakan, kecuali bila ketentuan-ketentuan itu bertentangan dengan ketentuan-ketentuan dalam konosemen.

Bila pengangkut menderita rugi, misalnya pengangkut harus membayar *overhead* (biaya yang harus dibayar karena kapalnya lebih lama berlabuh dari jangka waktu yang telah ditetapkan), karena keterlambatan atau kelalaian pengirim dalam hal menyerahkan barang-barangnya kepada pengangkut, dengan demikian pengirimlah yang bertanggung jawab atas kerugian pengangkut itu. Jika hal itu terjadi, pemegang konosemen dapat diikutsertakan dalam tanggung jawab, bila:

1. hal ikut sertanya pemegang konosemen bertanggung jawab terhadap keterlambatan atau kelalaian pengirim itu ditegaskan dalam konosemen;
2. pemegang konosemen selayaknya harus mengetahui tanggung jawab itu;
3. konosemen menunjuk pada *Charter Party*, yang memuat suatu *cesser claus*, yaitu suatu klausula yang menetapkan bahwa tanggung jawab pengirim berhenti pada saat barang-barangnya telah dimuat dalam kapal. Ketentuan mengenai hal tersebut diatur di dalam Pasal 511 ayat (2) KUHD.

2. Charter Party

Pasal 454 KUHD menetapkan bahwa masing-masing pihak dalam perjanjian carter kapal berhak menuntut dibuatnya akta perjanjian carter kapal yang disebut *charter party*. Dari bunyi pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa perjanjian carter kapal itu bersifat konsensual, artinya perjanjian carter kapal sudah ada, tidak perlu tertulis bila sudah ada konsensus (persetujuan) mengenai kapal dan uang carter serta syarat-syaratnya.

Suatu kelaziman dalam dunia perniagaan internasional, bila seseorang akan mencarter sebuah kapal, sudah disediakan blanko tertentu yang disebut *Charter Party*. Semula bentuk blanko *Charter Party* tidak sama pada tiap-tiap Negara. Karena dunia perniagaan membutuhkan kesamaan pada bentuk *charter party* itu, lalu diusahakan adanya perjanjian-perjanjian internasional, dengan tujuan untuk mempersatukan bentuk *Charter Party* tersebut. Akhirnya oleh

konvensi internasional *The Baltic and White Sea Conference* telah disepakati suatu bentuk *charter party* untuk seluruh dunia, yaitu *Uniform General Charter* sebagai yang telah diperbaiki pada tahun 1992 oleh The Documentary Council of The Baltic and White Sea Conference.⁶⁰

D. Pendaftaran Kapal Laut

1. Dasar Hukum

Dasar hukum dari pendaftaran kapal adalah Pasal 314 ayat (1) KUHD dan Pasal 158 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sebagaimana telah disebutkan di atas bahwa rumusan kata "dapat" dalam Pasal 314 ayat (1) KUHD tersebut di atas di dalam praktik ternyata pada umumnya telah bergeser menjadi suatu "keharusan". Pergeseran ini disebabkan oleh karena untuk dapat amannya sebuah kapal berlayar, maka kapal tersebut harus mengibarkan bendera kebangsaannya, dan kapal yang bersangkutan harus memiliki tanda bukti kebangsaan kapal baik dalam bentuk Surat Laut, Pas Kapal, Surat Laut Sementara, maupun Surat Izin Berlayar.⁶¹ Kemudian untuk dapat memiliki tanda kebangsaan kapal, pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada Menteri Perhubungan dengan melampirkan "Grosse Akta Pendaftaran" kapal yang bersangkutan, tentunya untuk mendapatkan Grosse Akta Pendaftaran tersebut, kapal harus didaftarkan terlebih dahulu. Hal tersebut harus dilakukan karena tujuan dari pendaftaran kapal adalah untuk memungkinkan agar sebuah kapal dapat memperoleh tanda kebangsaan kapal⁶² sebagaimana diatur dalam Pasal 163 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi:

Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.

⁶⁰ Purwosutjipto, *op. cit.*, hal. 176.

⁶¹ *Ibid.*, hal. 23.

⁶² *Ibid.*, hal. 33.

2. Pegawai Pendaftaran Kapal

Menurut Pasal 2 Ordonansi Pendaftaran Kapal jo Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla) Nomor: Kab.4/3/4 tanggal 11 April 1970 bahwa pelaksanaan tugas pendaftaran dilaksanakan oleh "Dinas Pendaftaran dan Pencatatan Balik Nama Kapal" pada kantor Syahbandar.⁶³ Sedangkan khusus untuk daerah Jakarta menurut Surat Keputusan Dirjen Hubla tadi, bahwa pendaftaran dan pencatatan balik nama kapal dilaksanakan oleh "Kepala Seksi Pendaftaran dan Pencatatan Balik Nama Kapal" pada Direktorat Pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan Republik Indonesia di Jakarta.⁶⁴ Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pelaksanaan tugas pendaftaran dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal.

E. Tujuan Pendaftaran Kapal Laut

Sebagaimana telah disebutkan di atas, tujuan pendaftaran kapal laut adalah untuk mendapat tanda kebangsaan. Tanda kebangsaan merupakan suatu tanda bukti bahwa kapal tersebut adalah kapal berkebangsaan Indonesia. Kapal yang belum didaftarkan dalam Register Kapal tidak mungkin mendapatkan suatu bukti kebangsaan. Hal ini diatur dalam Pasal 3 ayat (1) *Zeebrieven en Scheepspassen Besluit* 1934 (S. 1934-78 jo. 35-565, mulai berlaku 01 Desember 1935) (Z. En S. Besluit)⁶⁵ dan Pasal 163 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pasal 3 ayat (1) *Z. En S. Besluit* tersebut berbunyi:

Kepada kapal laut Indonesia dapat diberikan bukti kebangsaan dalam bentuk Surat Laut, Pas Kapal, Surat Laut Sementara dan Izin berlayar (yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan). Setelah diberikan bukti kebangsaan itu, maka kapal tersebut berhak berlayar dan berhak untuk mengibarkan bendera Indonesia.

⁶³ *Ibid.*, hal. 38-39.

⁶⁴ *Ibid.*, hal. 39.

⁶⁵ Wartini Soegeng, *op. cit.*, hal. 16.

Sedangkan Pasal 163 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, berbunyi:

Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.

F. Akibat Hukum Pendaftaran Kapal Laut

Sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa kapal laut yang telah didaftarkan mempunyai status hukum sebagai barang tidak bergerak, maka hal demikian membawa pula akibat-akibat hukumnya. Akibat-akibat hukum dari kapal laut yang didaftarkan ialah mengenai:

- a. Status kedudukan kapal yang semula termasuk benda bergerak (Pasal 510 KUHD) beralih menjadi benda tidak bergerak;⁶⁶
- b. Peralihan hak milik dan penyerahannya.

Peralihan hak milik atas kapal wajib dilakukan dengan cara balik nama dan didaftarkan atau disebut juga dengan penyerahan yuridis (*Juridische Levering* atau *tradition*). Hal ini diatur dalam ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pasal 162 yang berbunyi:

- (1) Pengalihan hak milik atas kapal wajib dilakukan dengan cara balik nama di tempat kapal tersebut semula didaftarkan.
- (2) Balik nama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan membuat akta balik nama dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan.
- (3) Sebagai bukti telah terjadi pengalihan hak milik atas kapal kepada pemilik yang baru diberikan grosse akta balik nama kapal.

2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

Pasal 30 ayat (1) yang berbunyi:

Pada setiap peralihan hak milik atas kapal yang telah didaftar, pemegang hak yang baru harus mengajukan permohonan pembuatan akte dan pencatatan balik nama kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal di daftar, paling lama 3 (tiga) bulan semenjak peralihan.

⁶⁶ Santosa, *op. cit.*, hal. 22.

3. Pengikatan kapal sebagai jaminan harus dilakukan dengan hipotek atas kapal.⁶⁷
4. Tidak berlakunya Pasal 1977 KUH Perdata.⁶⁸

G. Pengertian dan Dasar Hukum Perjanjian Carter Kapal Laut

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak memberikan definisi tentang perjanjian carter kapal. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang hanya mengadakan pembagian terhadap perjanjian carter kapal menjadi perjanjian yang dilakukan menurut perjalanan dan menurut waktu, serta memberikan definisi tentang kedua macam perjanjian tersebut. Namun dari pengaturan yang terdapat di dalam KUHD tentang perjanjian carter kapal, dapat ditentukan ciri-ciri yang membedakan perjanjian carter kapal dengan perjanjian pengangkutan laut reguler. Adapun ciri-cirinya sebagai berikut:

1. Hanya pihak tertentu saja yang menggunakan alat pengangkutan, dalam hal ini kapal yang disediakan oleh pengangkut, yaitu pihak pencarter.
2. Alat pengangkut yaitu kapal disediakan oleh pengangkut/pemilik kapal lengkap dengan anak buah kapal atau awak kapal.
3. Penyelenggaraan pengangkutan dilakukan menurut waktu atau menurut perjalanan.
4. Biaya pengangkutan dihitung menurut perjalanan atau menurut waktu yang digunakan.

Ciri pertama membedakan pengangkut carter kapal dari pengangkut reguler. Pada pengangkutan reguler, trayek pengangkutan telah ditetapkan dengan tarif biaya tertentu pula. Setiap orang dapat memanfaatkan alat pengangkutan yang disediakan oleh pengangkut berdasarkan perjanjian pengangkutan. Dengan

⁶⁷ *Ibid.*, hal. 23.

⁶⁸ Bunyi Pasal 1977 KUH Perdata, yaitu: "Terhadap benda bergerak yang tidak berupa bunga, maupun piutang yang tidak harus dibayar kepada si pembawa maka barangsiapa yang menguasainya dianggap sebagai pemiliknya. Namun demikian, siapa yang kehilangan atau kecurian sesuatu barang, didalam jangka waktu tiga tahun, terhitung sejak hari hilangnya atau dicurinya barang itu, dapatlah ia menuntut kembali barangnya yang hilang atau dicuri itu sebagai miliknya, dari siapa yang dalam tangannya ia ketemukan barangnya, dengan tak mengurangi hak si yang tersebut belakangan ini untuk minta ganti rugi kepada orang dari siapa ia memperoleh barangnya, lagi pula dengan tak mengurangi ketentuan dalam Pasal 582."

demikian dalam pengangkutan reguler dapat terjadi beberapa perjanjian pengangkutan dalam satu trayek.

Ciri kedua membedakan perjanjian sewa kapal dengan pengangkutan berdasarkan carter, penyediaan alat pengangkutan berdasarkan sewa tidak dilengkapi dengan anak buah atau awak kapal. Dalam hal ini penyewa menyediakan sendiri anak buah atau awak kapal yang disewanya. Jadi penyewa hanya berhak atas penggunaan kapalnya saja sedangkan pengangkut/pemilik kapal hanya berkewajiban menyerahkan penggunaan kapalnya saja untuk dipakai oleh penyewa. Perbedaan tersebut terletak pada unsur "anak buah kapal atau awak kapal".

Ciri ketiga merupakan ketentuan khusus yang berlaku pada pengangkutan carter kapal. Penggunaan kapal secara penuh dikuasai oleh pencarter menurut perjalanan, baik menurut trayek maupun tidak melalui trayek, atau menurut waktu yang ditentukan tanpa menghiraukan perjalanan.

Ciri keempat membedakan pengangkutan reguler dengan perjanjian carter kapal mengenai biaya pengangkutan. Karena yang menjadi patokan adalah jumlah perjalanan atau lamanya waktu yang digunakan, maka penghitungan biaya pengangkutan juga didasarkan pada perjalanan atau menurut waktu yang digunakan. Apakah dalam perjalanan itu kapal berisi muatan penuh atau tidak, apakah dalam waktu yang ditentukan, kapal digunakan atau tidak, hal itu bukanlah persoalan. Tarif biaya pengangkutan dibayar penuh menurut perjalanan atau menurut waktu yang digunakan oleh pencarter.

Perjanjian carter kapal diatur dalam KUHD sebagai berikut:

1. Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 KUHD mengatur mengenai perjanjian carter kapal menurut waktu (*time charter*) dan perjanjian sewa kapal menurut perjalanan (*voyage charter*);
2. Pasal 518, 518 a sampai dengan 518 g KUHD mengatur mengenai perjanjian carter kapal menurut waktu;
3. Pasal 518 h sampai dengan 518 z, pasal 519 a sampai dengan 519 z, pasal 520, pasal 520 a sampai dengan 520 f KUHD mengatur mengenai perjanjian carter kapal menurut perjalanan;

4. Pasal 533 n sampai dengan 533 p KUHD mengatur mengenai perjanjian carter kapal menurut waktu untuk pengangkutan penumpang.
5. Pasal 533 q sampai dengan 533 u KUHD mengatur mengenai perjanjian carter kapal menurut perjalanan untuk pengangkutan penumpang.

H. Jenis Perjanjian Carter Kapal Laut

Dalam Pasal 453 KUHD dikatakan bahwa yang dinamakan perjanjian carter kapal adalah perjanjian carter kapal menurut waktu dan perjanjian carter kapal menurut perjalanan.

1. Perjanjian Carter Kapal Menurut Waktu

Perjanjian carter kapal menurut waktu adalah perjanjian dengan mana pihak yang satu (pemilik kapal) mengikatkan diri untuk selama waktu tertentu, menyediakan sebuah kapal tertentu, kepada pihak lawannya (pencarter) dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di laut guna keperluan pihak yang terakhir ini dengan pembayaran suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu.

Dalam Pasal 460 ayat (1) KUHD ditentukan bahwa pemilik kapal wajib memelihara kapal dengan sebaik-baiknya sehingga kapal tetap dalam keadaan layak laut. Pemilik kapal wajib melengkapi kapalnya dengan alat perlengkapan yang baik dan pelaut yang cakap, rajin dan bertanggung jawab. Dalam Pasal 460 ayat (2) KUHD ditentukan bahwa apabila pemilik kapal tidak memenuhi kewajibannya dengan baik sehingga pencarter menderita kerugian, maka pemilik kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian tersebut, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa ia telah memenuhi kewajibannya itu.

Kewajiban pencarter diatur dalam Pasal 465 KUHD, kewajiban pencarter adalah membayar uang carter. Dalam keadaan biasa uang carter dibayar sampai dengan hari berakhirnya perjanjian carter. Jika berakhirnya perjanjian carter kapal itu sebelum pelaksanaan selesai seluruhnya dan kapal sedang memuat barang atau memuat penumpang, maka uang carter dibayar sampai dengan hari pembongkaran muatan atau penurunan penumpang dari kapal.

Dalam perjanjian carter kapal menurut waktu, pencarter dapat mencarterkan lagi kapal carteran itu kepada pihak ketiga dalam bentuk carter

menurut waktu atau carter menurut perjalanan. Hal tersebut diatur dalam Pasal 518 KUHD. Hal ini dapat dilakukan karena seluruh ruangan kapal dapat dipergunakan pencarter sesuai dengan lamanya waktu yang ditetapkan dalam perjanjian carter kapal. Pemilik kapal tidak boleh menggunakan ruang kapal untuk mengangkut barang atau penumpang tanpa izin dari pencarter selama jangka waktu carter kapal belum berakhir.

Dalam Pasal 518 huruf c KUHD dinyatakan bahwa nahkoda harus mentaati perintah pencarter mengenai penerimaan pengangkutan dan penyerahan barang dan nahkoda berwenang berbuat atas nama pencarter mengenai hal-hal itu, kecuali jika pencarter telah menugaskan orang lain untuk itu. Ketentuan semacam ini ditetapkan dalam surat perjanjian carter kapal. Tetapi berdasarkan Pasal 518 huruf e KUHD, pencarter tidak dapat memerintahkan kepada nahkoda supaya kapal berlabuh di suatu pelabuhan yang tidak aman atau mudah kandas karena untuk memuat atau membongkar barang dan lain-lain. Hal ini pun ditetapkan dalam perjanjian carter kapal.

2. Perjanjian Carter Kapal Menurut Perjalanan

Menurut ketentuan Pasal 453 KUHD perjanjian carter kapal menurut perjalanan adalah perjanjian dengan mana pihak yang satu (si pemilik kapal) mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (si pencarter) dengan maksud baginya mengangkut orang-orang atau barang-barang melalui lautan, dalam suatu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini.

Dalam perjanjian carter kapal menurut perjalanan, kewajiban pemilik kapal sama seperti dalam perjanjian carter kapal menurut waktu yang diatur dalam Pasal 460 KUHD. Kewajiban pencarter adalah membayar uang carter, yaitu:

- a. Jika barang sampai di pelabuhan tujuan atau pelabuhan pembongkaran dan di sana diserahkan kepada penerima. Hal tersebut diatur dalam Pasal 519 huruf u ayat (1) KUHD.
- b. Jika barang di tengah perjalanan diminta oleh pencarter. Hal tersebut diatur dalam Pasal 519 huruf w ayat (1) KUHD.

- c. Jika barang terpaksa dibuang ke laut untuk menghindari musnahnya kapal. Hal tersebut diatur dalam Pasal 519 huruf y KUHD.
- d. Jika atas permintaan pencarter, kapal berangkat dengan mengangkut sebagian dari muatan yang dijanjikan semula, dengan catatan barang tiba dengan selamat di tempat tujuan dan diserahkan kepada penerima, atau barang diminta oleh pencarter di tengah perjalanan.
- e. Berupa uang muka dengan tanda terima yang dianggap sebagai pembayaran lebih dulu biaya pengangkutan. Hal tersebut diatur dalam Pasal 520 ayat (1) KUHD.

Dalam Pasal 518 i KUHD dinyatakan bahwa jika seluruh ruangan kapal yang dicarter oleh pencarter, maka ruangan kapal yang terluang tidak dapat dipergunakan tanpa seizin pihak pencarter, karena seluruhnya sudah dibayar penuh oleh pihak pencarter.

Ruangan yang masih terluang itu dapat dicarterkan lagi kepada pihak ketiga dalam bentuk carter menurut perjalanan, jika hal itu diperjanjikan dalam perjanjian carter kapal. Hal ini diatur dalam Pasal 518 huruf h KUHD.

Menurut ketentuan Pasal 518 ayat (1) KUHD pencarter menunjuk pelabuhan pemuatan dimana kapal akan berlabuh dengan aman dan tidak kandas. Tetapi dalam Pasal 518 huruf m KUHD dinyatakan bahwa nahkoda bebas memilih tempat berlabuh di pelabuhan yang menurut kebiasaan dipergunakan untuk pemuatan, jika pencarter lalai atau terlambat menunjuk tempat berlabuh. Pemuatan barang ke dalam kapal diatur kerjasama antara pemilik kapal (pengangkut) dan pencarter, sehingga dapat berjalan lancar dan bermanfaat bagi kedua belah pihak.

Atas permintaan pencarter, kapal memulai pelayarannya walaupun tidak penuh muatannya, dengan ketentuan bahwa pencarter akan membayar uang carter penuh sebagaimana diatur dalam surat perjanjian carter. Hal tersebut diatur dalam Pasal 518 huruf z KUHD. Ada kemungkinan pencarter membatalkan perjanjian carter setelah barang dimuat ke dalam kapal sebelum berlayar. Dalam hal ini pencarter harus membayar ganti rugi yang diderita oleh pemilik kapal. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 519 dan 519 huruf a KUHD.

Menurut ketentuan Pasal 519 huruf b KUHD, setelah selesai pemuatan nahkoda wajib memberangkatkan kapal dengan segera. Jika kapal ditahan keberangkatannya, karena kesalahan pencarter maka pencarter wajib membayar ganti kerugian yang timbul. Hal ini diatur dalam Pasal 519 huruf c KUHD. Tetapi pemilik kapal wajib membayar ganti kerugian kepada pencarter apabila kapal tersebut tidak dapat melaksanakan pelayaran atau tidak dapat digunakan untuk berlayar sejak semula. Hal itu diatur dalam Pasal 519 huruf e KUHD.

Pencarter menunjuk pelabuhan pembongkaran dimana kapal akan berlabuh, yaitu pelabuhan yang lazim digunakan untuk pembongkaran yang aman dan tidak kandas, hal tersebut diatur dalam Pasal 519 huruf g KUHD. Tetapi nahkoda bebas memilih tempat berlabuh selain dari tempat yang lazim digunakan untuk pembongkaran, jika penerima barang lalai atau tidak dapat menunjuk tempat berlabuh, hal tersebut diatur dalam Pasal 519 huruf h KUHD.

Pemilik kapal, memberitahukan tibanya kapal kepada penerima barang muatan, hal tersebut diatur dalam Pasal 519 huruf i KUHD. Pemilik kapal wajib menyerahkan barang sesegera mungkin. Jika pemilik kapal memperlambat penyerahan barang, ia wajib membayar ganti kerugian.

I. Pihak-Pihak yang Terlibat Dalam Perjanjian Carter Kapal Laut

Perjanjian carter kapal dalam praktek pelayaran niaga jarang sekali dilakukan secara langsung diantara pihak-pihak yang berkepentingan dalam bisnis ini yaitu pemilik kapal dan pencarter kapal. Pada umumnya perjanjian carter kapal dilakukan melalui perantara. Jadi di dalam perjanjian carter kapal terlibat:

1. Pemilik Kapal

Pihak yang memiliki kapal dan menyediakan kapalnya untuk dicarterkan kepada pihak lain. Biasanya pihak ini menyediakan berbagai jenis kapal dengan berbagai ukuran dan fasilitas. Dengan mencarterkan kapal-kapalnya kepada pihak lain, seorang pemilik kapal dapat memberikan hasil guna bagi kapal-kapal yang dimilikinya.

2. Pencarter Kapal

Pihak yang membutuhkan kapal, pihak yang merasa perlu mencarter kapal berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

- i. Hendak mengirim barang dalam jumlah besar sekaligus, dalam hal mana jika barang tersebut dikapalkan dengan menggunakan pengangkutan reguler harus membayar uang tambang dalam jumlah lebih besar bila dibandingkan dengan memborong atau mencarter sebuah kapal menurut perjalanan.
- ii. Perlu untuk mengisi kekosongan (kekurangan ruang kapal) dalam kurun waktu tertentu atau dalam situasi tertentu. Pada waktu terjadi *export boom* pengusaha pelayaran sering kekurangan kapal yang perlu diisi melalui pencarteran kapal dalam perjanjian berjangka waktu pendek (sekitar enam bulan) sesuai panjangnya musim kelimpahan muatan tersebut. Demikian juga bila pengusaha pelayaran mengalami kekurangan kapal karena kapalnya ada yang sedang mengalami reparasi selama beberapa bulan, perlu mengisinya dengan kapal carteran yang dicarter selama enam bulan atau tiga bulan.
- iii. Untuk keperluan logistik angkatan bersenjata, dukungan suplai perlengkapan pengeboran minyak lepas pantai, suplai bahan pangan BULOG dan lain-lain.

Untuk mengisi keperluan akan angkutan barang seperti yang diuraikan di atas, cara yang efisien dan ekonomis adalah mencarter kapal berdasarkan perjanjian carter kapal berdasarkan waktu atau perjalanan, dimana setelah kebutuhan angkutan terpenuhi, kapal dikembalikan kepada pemiliknya, dalam keadaan yang sama dengan keadaan pada waktu diterima dari pemilik kapal pada saat dimulainya perjanjian carter kapal tersebut.

Sudah tentu pertimbangan tersebut tidak mutlak, namun pertimbangan-pertimbangan dari segi perniagaan atau perusahaan pelayaran tersebut di atas lazimnya merupakan hal yang utama yang menumbuhkan pasar carter kapal-kapal niaga di dunia.

3. Perantara Carter Kapal

Dalam praktek pelayaran niaga dimana dilibatkan perjanjian carter kapal kita mengetahui bahwa disepakatinya perjanjian carter kapal tersebut, jarang sekali dilakukan secara langsung di antara pihak-pihak yang berkepentingan

dalam bisnis ini yaitu pemilik kapal dan pencarter kapal. Pada umumnya persetujuan atau disepakatinya perjanjian tersebut dilakukan dengan perantara pada perantara. Mulai dari penawaran dari pihak pemilik kapal atau permintaan dan penawaran dari pihak calon pencarter, tahap negosiasi (tawar menawar harga), penandatanganan surat perjanjian carter sementara (*fixture note*) sampai pada tahap penandatanganan surat perjanjian carter kapal (*charter party*).

Peranan perantara dalam rangka disepakatinya perjanjian carter kapal dominan sekali, karena pada umumnya mereka menguasai semua seluk-beluk prosedur perjanjian carter kapal sampai disepakatinya perjanjian carter kapal tersebut, mempunyai informasi mengenai kapal dalam berbagai jenis dan kapasitas, mengetahui tentang fluktuasi pengangkutan muatan pada seluruh trayek pelayaran di dunia dan hal-hal penting lainnya yang bersangkutan paut dengan pencarteran kapal niaga.

Di lain pihak, para calon pencarter kapal niaga kurang memahami tentang keperluan-keperluan yang melekat pada pencarteran kapal niaga, tidak mempunyai staf ahli di bidang pelayaran niaga dan perkapalan serta pengetahuan lainnya yang berkaitan. Maka tawaran jasa dari pihak perantara carter kapal dapat diterima dengan baik oleh calon pencarter kapal karena perantara mereka sangat membantu calon pencarter yang memerlukan kapal untuk menjalankan bisnis mereka.

Adapun para perantara carter kapal yang disebut di atas dapat dibedakan dalam dua golongan yaitu:

a. Perantara untuk pihak pemilik kapal

Perantara melakukan tugasnya sesuai dengan kuasa tertentu dari pemilik kapal dan seringkali kuasa itu sangat luas.

Meliputi kegiatan penawaran kapal, membuat kesepakatan dengan calon pencarter, serta menandatangani perjanjian carter kapal (*charter party*). Bila perantara melakukan tugasnya sesuai dengan kuasa yang diterimanya, sesuai pula dengan aturan dan pembatasan oleh pemerintah, konvensi internasional dan kebiasaan yang berlaku di dunia perkapalan, maka perantara bertanggung jawab atas akibat-akibat hukum yang menimpa kapal yang dicarterkan melalui jasa perantaraannya. Sementara itu dalam perjanjian yang ditandatangani untuk dan

atas nama pemilik kapal, perantara menambah perkataan "*As Agents Only*" di bawah tanda tangan pada perjanjian yang bersangkutan.

b. Perantara untuk pihak pencarter kapal

Seperti halnya perantara yang bekerja untuk kepentingan pemilik kapal, perantara untuk pencarter kapal juga bekerja berdasarkan kuasa yang diberikan oleh pencarter kapal. Jika dia bekerja berdasarkan perundang-undangan yang berlaku, maka ia tidak memikul tanggung jawab apapun yang timbul dari perjanjian carter kapal. Untuk itu ia harus pula mencantumkan "*As Agents Only*" di bawah tanda tangannya.

Perlu diketahui bahwa perantara carter kapal yang disebutkan itu umumnya tidak membatasi diri hanya melayani pemilik kapal saja, melainkan perantara yang sama seringkali menjadi perantara bagi pemilik kapal dan sekaligus juga menjadi perantara bagi pencarter kapal.

BAB 4
ANALISIS TERHADAP KASUS CARTER KAPAL LAUT (TONGKANG)
YANG DILAKUKAN ANTARA PT. A DENGAN PT. B

A. Pengertian Tentang Pencarteran Kapal

Pencarteran kapal adalah penggunaan/pengoperasian kapal milik orang lain, yang sudah diperlengkapi dengan alat perlengkapan kapal beserta pelautnya, yang siap untuk menjalankan kapal sesuai dengan instruksi pencarter. Yang dimaksud dengan pelaut adalah nahkoda, perwira, dan anak kapal.⁶⁹

Pengertian “mencarter kapal” itu berbeda dengan “menyewa kapal”. Perbedaan itu terletak pada unsur “pelautnya”. Pencarteran kapal adalah penyediaan kapal lengkap dengan pelautnya, sedangkan penyewaan kapal adalah penyediaan kapal itu tanpa pelaut. Jadi, dalam hal menyewa kapal, si penyewalah yang mencari pelautnya.

Istilah *bare boat charter*, yang sering kita dengar dari pengusaha-pengusaha kapal di Indonesia, berasal dari istilah hukum asing, yang dalam hukum Indonesia dapat disamakan dengan istilah “menyewa kapal”. Kalau carter kapal diatur dalam Bab V, Buku II KUHD, tetapi sewa menyewa kapal diatur dalam Bab VII, Buku III KUH Perdata. Di Indonesia sewa kapal itu tidak populer, yang lazim adalah carter kapal. Pemilik kapal, pencarter atau pengusaha kapal merasa lebih aman bila kapal yang dicarterkan dijalankan oleh orang yang sudah dikenal baik dan sudah biasa menangani kapal yang bersangkutan.⁷⁰

Carter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara tercarter (*vervrachter*) dengan pencarter (*bevrachter*), dengan siapa tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan perlengkapan serta pelautnya untuk kepentingan pencarter, dan si pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang carter (*charterprijs*). Carter kapal itu diatur dalam KUHD, Buku Kedua Bab V tentang “Pencarteran Kapal”, mulai Pasal 453 sampai dengan Pasal 465.

⁶⁹ Purwosutjipto, *op. cit.*, hal. 173.

⁷⁰ *Ibid*, hal. 174.

Istilah *bevrachter* diterjemahkan sebagai “pencarter” yang berarti orang yang mencarter kapal, sedangkan istilah *vervrachter*, orang yang kapalnya dicarter, diterjemahkan sebagai “tercarter”.⁷¹

Istilah *vervrachter* juga ada yang menerjemahkan sebagai “pemilik kapal” (*ship owners*), sebagaimana disebut dalam Buku *Carter Kapal* karangan Radis Purba. H.M.N. Purwosutjipto. S.H berpendapat bahwa penerjemahan itu kurang tepat karena yang dapat mencarterkan kapal itu bukan hanya pemilik kapal saja, melainkan juga seorang pencarter atau pengusaha kapal, dapat mencarterkan kapal (Pasal 457 KUHD). Dapat juga dipertimbangkan istilah “penyedia kapal” sebagai terjemahan dari istilah *vervrachter*, tetapi kata itu tidak mengandung arti “pihak” dalam perjanjian carter kapal.

Penyedia kapal berarti orang yang menyediakan kapal, yang mungkin bukan menjadi pihak dalam perjanjian carter kapal, misalnya salah seorang dari anggota Perkumpulan Pengusaha Kapal Indonesia diwajibkan menyediakan sebuah kapal untuk dipakai rapat bersama di laut. Di sini anggota Perkumpulan Pengusaha Kapal Indonesia yang bersangkutan itu tidak perlu menutup suatu perjanjian carter kapal sebab kapal yang disediakan itu adalah kapalnya sendiri, meskipun atas biaya bersama untuk pembayaran uang carternya. Di sini “penyedia kapal” bukan pihak dalam perjanjian carter kapal. Jadi, istilah “penyedia kapal” juga ternyata kurang tepat.

Berdasarkan pasal 453 KUHD, mengenai carter kapal ini terbagi lagi antara lain menjadi:⁷²

- a) Carter menurut perjalanan (*voyage charter*), adalah suatu perjanjian timbal balik, dimana pihak tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan sebagian ruang/ sebuah/ beberapa buah kapal tertentu kepada pihak pencarter, dengan maksud untuk dipergunakan mengangkut orang atau barang, dalam suatu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran sejumlah uang carter, yang dihitung berdasarkan beberapa kali perjalanan (trayek) kapal itu dipergunakan (Pasal 453 ayat (3) KUHD).

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Ibid.*, hal. 175-176.

- b) Carter menurut waktu (*time carter*), adalah suatu perjanjian timbal balik, dalam mana pihak tercarter mengikatkan diri untuk dalam jangka waktu tertentu menyediakan sebagian/ sebuah/ beberapa buah kapal tertentu kepada pihak pencarter untuk dioperasikannya, dengan pembayaran suatu jumlah uang carter, yang dihitung menurut waktu lamanya pengoperasian (Pasal 453 ayat (2) KUHD).

B. Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Carter Kapal Menurut KUHD

Dalam perjanjian carter kapal ada dua pihak, yaitu tercarter dan pencarter. Karena perjanjian carter kapal itu adalah perjanjian timbal balik, maka masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajibannya. Menurut Pasal 460 KUHD, tercarter mempunyai kewajiban, antara lain:

- a. memelihara kapal dengan sebaik-baiknya sehingga kapal tetap layak laut (*zeewardig*);
- b. memperlengkapi kapalnya dengan alat perlengkapan yang baik;
- c. memperlengkapi kapalnya dengan pelaut yang cakap, rajin, dan bertanggung jawab;
- d. bila kapal itu digerakkan dengan tenaga mesin, bahan bakar bagi mesin-mesin itu menjadi beban pencarter.

Bila hal-hal tersebut tidak dipenuhi dengan baik, dan si pencarter menderita rugi, pencarter dapat menuntut ganti rugi kepada tercarter. Tuntutan ganti rugi itu harus dipenuhi oleh tercarter, kecuali kalau dia dapat membuktikan bahwa dia telah memenuhi kewajiban-kewajiban (Pasal 460 KUHD).

Adapun kewajiban pencarter adalah membayar uang carter. Dalam hal yang biasa, uang carter dibayar sampai berakhirnya perjanjian carter (Pasal 465 ayat (1) KUHD). Kalau berakhirnya perjanjian carter kapal itu sebelum pelaksanaan selesai seluruhnya, dan kapal sedang memuat barang atau penumpang, uang carter itu dibayar sampai pada hari diturunkannya muatan atau penumpang tersebut (Pasal 465 ayat (2) KUHD).

C. Hak dan Kewajiban Para Pihak yang Terdapat di dalam Surat Perjanjian Angkutan Laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx

Subjek hukum merupakan pengemban hak dan kewajiban, Subjek hukum dapat berupa manusia kodrati ataupun suatu badan hukum. Setiap subjek hukum selama melakukan suatu kegiatan hukum, seperti: jual-beli, carter-mencarter, sewa-menyewa, dan pinjam-meminjam pasti mengemban hak dan kewajiban. Kewajiban merupakan sesuatu hal yang harus dilakukan oleh subjek hukum yang satu kepada subjek hukum yang lain. Sedangkan hak merupakan sesuatu hal yang dapat dituntut oleh subjek hukum yang satu kepada subjek hukum yang lain, dengan catatan subjek hukum yang menuntut haknya tersebut telah melakukan segala kewajibannya kepada pihak yang dituntut haknya dengan baik.

Pada saat tertentu, kewajiban subjek hukum yang satu akan menjadi hak bagi subjek hukum yang lainnya. Sebagai contoh: Di dalam surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx terdapat kewajiban dari pihak PT. A untuk membayar uang tambang sebesar Rp. 125.000,-/Ton kepada pihak PT. B. Pembayaran uang tambang tersebut merupakan kewajiban dari pihak PT. A. Namun, bagi Pihak PT. B, hal tersebut menjadi haknya PT. B untuk menerima pembayaran uang tambang sebesar Rp. 125.000,-/Ton. Untuk lebih mengetahui hak-hak dan kewajiban apa saja yang diatur di dalam surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx bagi para pihak yang terlibat di dalam perjanjian tersebut, berikut pemaparannya:

Kewajiban Pihak Tercarter (Pihak PT. B)

Kewajiban pihak tercarter (pihak PT. B) yang terdapat di dalam surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx, antara lain:

1. Menyediakan kapal (tongkang) yang akan digunakan pada tanggal 26 s/d 28 Oktober 2008 oleh pihak pencarter. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 4 surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
2. Mengasuransikan kapal (tongkang) yang akan digunakan oleh pihak pencarter. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 17 surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.

3. Menanggung keagenan kapal yang akan digunakan oleh pihak pencarter. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 19 surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.

Kewajiban Pihak Pencarter (Pihak PT. A)

Kewajiban pihak pencarter (pihak PT. A) yang terdapat di dalam surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx, antara lain:

1. Membayar uang tambang sebesar Rp. 125.000,-/Ton kepada pihak tercarter. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 7 surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
2. Mengasuransikan barang muatannya. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 15 surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
3. Membayar denda keterlambatan muat/bongkar sebesar Rp. 13.000.000,- (Tiga belas juta rupiah) jika pihak pencarter kapal terlambat melakukan aktivitas bongkar/muat barang muatannya. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 18 surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
4. Membayar biaya *demmurage* kepada pihak tercarter jika waktu toleransi kapal menunggu dokumen telah terlampaui. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 20 butir ke-5 surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
5. Membayar uang berupa: asuransi muatan, *marine cargo surveyor*, OPP, OPT, *Crane* Darat EMKL, terpal dan papan penyanggah, material/uang lashing serta hal-hal teknis yang menyangkut muatan. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 5 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
6. Menanggung segala kerugian atau biaya yang timbul apabila cargo ditolak oleh pemilik barang. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 15 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.

Hak Pihak Tercarter (Pihak PT. B)

Hak pihak tercarter (pihak PT. B) yang terdapat di dalam surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx, antara lain:

1. Hak untuk menahan muatan apabila pembayaran uang tambang/uang carter dari penyewa/pencarter tidak dilunasi sesuai dengan yang tercantum di dalam kontrak. Hal tersebut dilakukan guna menutupi kerugian yang timbul akibat pelaksanaan pengangkutan. Hal ini diatur di dalam Pasal 1 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
2. Hak untuk memperhitungkan biaya *demmurage* apabila terjadi keterlambatan pencairan/pembiayaan dari pada yang telah disepakati dalam perjanjian ini menyimpang. Hal ini diatur di dalam Pasal 2 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
3. Hak untuk menentukan tempat yang aman dan terdekat untuk pemuatan dan pembongkaran muatan/kargo demi keselamatan ABK dan kapal. Hal ini diatur di dalam Pasal 3 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
4. Hak untuk mengganti kapal/tongkang/armada lain yang sama ukurannya dengan tidak mengubah dan menambah dari isi dan bunyi perjanjian ini. Hal ini diatur di dalam Pasal 4 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
5. Hak untuk mendapat tambahan pembayaran *freight* dengan harga yang sesuai yaitu Rp. 125.000/Ton dari pihak pencarter jika muatan barang melebihi apa yang telah disepakati dalam perjanjian ini. Hal ini diatur di dalam Pasal 9 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
6. Hak untuk mendapat pembayaran *dead freight* uang tambang sejumlah muatan yang tertera dalam perjanjian angkutan laut dari pihak pencarter apabila ketika kapal tiba di pelabuhan dan ternyata kargo tidak tersedia. Hal ini diatur di dalam Pasal 11 Bagian Ketentuan Umum Lampiran Surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.

Hak Pihak Pencarter (Pihak PT. A)

Hak pihak pencarter (pihak PT. A) yang terdapat di dalam surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx, antara lain:

1. Hak untuk mendapat penyediaan kapal yang akan digunakan pada tanggal 26 s/d 28 Oktober 2008. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 4 surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
2. Hak untuk mendapat kapal (tongkang) yang telah diasuransikan oleh pihak pencarter. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 17 surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.
3. Hak untuk mendapat keagenan kapal yang baik yang dilakukan oleh pihak pencarter. Hal tersebut diatur di dalam Pasal 19 surat perjanjian angkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.

Jika dihubungkan antara hak dan kewajiban para pihak yang terlibat di dalam suatu perjanjian carter kapal yang diatur di dalam KUHD dengan yang diatur di dalam perjanjian pengangkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx yang telah disepakati oleh pihak PT. A dengan pihak PT. B, maka di dapat suatu kesimpulan yang menyatakan bahwa pada umumnya semua hak dan kewajiban yang diatur di dalam KUHD telah diakomodir dengan pengaturan hak dan kewajiban yang diatur di dalam perjanjian pengangkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx, namun pengaturan hak dan kewajiban yang ada di dalam perjanjian pengangkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx lebih terperinci dan ada hak-hak dan kewajiban-kewajiban tambahan yang disepakati, seperti: kewajiban untuk mengasuransikan kargo yang ditanggung oleh pihak pencarter kapal yaitu PT. A, kewajiban untuk mengasuransikan kapal yang ditanggung oleh pihak pencarter yaitu PT. B, dan kewajiban-kewajiban serta hak-hak tambahan lainnya yang diatur di dalam surat perjanjian pengangkutan laut No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx.

Dari penjelasan di atas, dapat diinterpretasikan bahwa perjanjian yang dibuat oleh Pihak PT. A dan pihak PT. B adalah sah dan mengikat secara hukum. Hal itu dikarenakan perjanjian carter kapal yang dibuat oleh pihak PT. A dengan pihak PT. B telah mengikuti prosedur yang ditetapkan undang-undang yaitu Pasal 1320 KUH Perdata serta isi dari perjanjian carter kapal tersebut tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan norma-norma yang hidup di dalam

masyarakat Indonesia. Akibat hukum dari adanya perjanjian carter kapal tersebut adalah terjadinya perikatan dalam bentuk carter kapal (tongkang). Perikatan dalam bentuk carter kapal tersebut berakhir sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan yang telah dibuat. Di dalam norma kebiasaan yang hidup di masyarakat, perikatan dalam bentuk carter kapal seperti yang telah dibuat oleh pihak PT. A dengan pihak PT. B berakhir setelah kargo (barang muatan) yang berada di dalam kapal tersebut dibongkar muat di pelabuhan yang menjadi tempat tujuan.

D. Kronologi Kasus Terjadinya Penundaan Aktivitas Bongkar Muat Kargo Milik PT. A di dalam Kapal Tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx

Sebelum penulis membahas mengenai kronologi kasus terjadinya penundaan aktivitas bongkar muat kargo milik PT. A di dalam kapal tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx, maka penulis ingin menjelaskan terlebih dahulu mengenai gambaran kasus posisi yang terjadi di antara para pihak, agar didapat pemahaman yang lebih jelas bagi para pembaca skripsi ini.

Gambaran Kasus Posisi



Keterangan:

Bpk. C adalah pemilik kapal asli;

PT. B adalah pihak tercharter (mencarterkan kapal ke PT. A). Dengan kata lain PT. B adalah pihak yang mengulang charterkan kapal kepada PT. A;

PT. A adalah pencarter kapal.

Setelah pembahasan mengenai gambaran kasus posisi yang terjadi diantara para pihak, maka penulis akan membahas mengenai kronologi kasus terjadinya penundaan aktivitas bongkar muat kargo milik PT. A di dalam kapal tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx, sebagai berikut:

Kronologi 1.

Pada siang hari tanggal 10 November 2008, Pihak PT. B (pihak tercharter) memberitahukan posisi kapal kepada pihak PT. A (pihak pencarter), yaitu:

1. Garis Lintang $35^{\circ} - 07'' - 02^{\circ} S$

2. Garis Bujur 107⁰ - 05” – 00⁰ E
3. Tiba di Cirebon tanggal 12 November 2008 diperkirakan jam 08.00.⁷³

Kronologi 2.

Pada tanggal 18 November 2008, pihak PT. A (pihak pencarter) mengadukan tindakan merugikan yang dilakukan oleh pihak PT. B (pihak tercarter) kepada Kapolresta Cirebon. Tindakan merugikan yang dilakukan adalah para pihak dari PT. B (pihak tercarter) telah menunda/menolak untuk menyandarkan tongkang dan membongkar batu bara milik PT. A (pihak pencarter) yang seharusnya batu bara tersebut sudah diserahkan ke pihak pembeli. Dengan adanya tindakan yang merugikan tersebut maka akibat yang timbul adalah pihak PT. A (pihak pencarter) terekspos dengan kerugian finansial dan moril, yang terjadi akibat tuntutan dari pembeli yang bisa berbuntut penolakan barang dan denda, kerusakan kargo karena terlalu lama di atas tongkang, dan kerusakan reputasi perusahaan.

Di dalam surat pengaduan ini juga diterangkan mengenai kewajiban dari Pihak PT. A (pihak pencarter), termasuk pelunasan 100% pembayaran *Freight* sesuai dengan kontrak No: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx telah selesai dilaksanakan dengan tepat waktu.⁷⁴

Kronologi 3.

Pada tanggal 19 November 2008 pihak PT. B (pihak tercarter) memberitahukan kepada Pihak PT. A (pihak pencarter) bahwa proses penyandaran kapal tongkang TB. Brandon BG. TL. 2xxx yang mengangkut batu bara seberat 3.553, 336 Kg mengalami hambatan akibat adanya persoalan diantara PT. B (pihak tercarter) dengan Pihak Pemilik kapal tongkang TB. Brandon BG. TL. 2xxx tersebut.⁷⁵

Kronologi 4.

Pada tanggal 24 November 2008 pihak PT. B (pihak tercarter) mengirimkan surat kepada Bpk. C selaku pemilik kapal tongkang TB. Brandon BG. TL. 2xxx

⁷³ Kronologi tersebut terdapat di dalam isi surat Lampiran 3.

⁷⁴ Kronologi tersebut terdapat di dalam isi surat Lampiran 4.

⁷⁵ Kronologi tersebut terdapat di dalam isi surat Lampiran 5.

tersebut, dan isi surat tersebut adalah bahwa pihak PT. B (pihak tercarter) sedang mengusahakan jaminan berupa sertifikat tanah dan sekaligus menawarkan jaminan berupa Giro yang nominalnya tidak disebutkan di dalam surat pemberitahuan tersebut. Jaminan tersebut merupakan bentuk itikad baik dari pihak PT. B (pihak tercarter) agar kapal tongkang TB. Brandon BG. TL. 2xxx dapat bersandar sehingga pihak PT. A (pihak pencarter) dapat melakukan aktivitas bongkar muat barang muatan berupa batu bara seberat 3.553, 336 Kg.⁷⁶

Kronologi 5.

Pada tanggal 01 Desember 2008 pihak PT. B (pihak tercarter) mengirimkan surat kepada Pihak PT. A. Isi surat tersebut adalah pihak PT. B (pihak tercarter) ingin mengadakan pertemuan di Kantor PT. A (pihak pencarter) untuk membahas mengenai tertahannya muatan batu bara milik PT. A (pihak pencarter) di atas kapal tongkang TB. Brandon BG. TL. 2xxx yang sudah mencapai 16 (enam belas) hari.⁷⁷

E. Analisis Hukum Mengenai Terhambatnya Aktivitas Bongkar Muat Kargo di dalam Kapal Tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx

Terhambatnya aktivitas bongkar muat kargo di dalam kapal tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx disebabkan oleh adanya tindakan dari Bapak C (pemilik kapal) yang memerintahkan anak buah kapal yang sedang mengoperasikan kapal tongkang tersebut untuk tidak langsung menyandarkan kapal tersebut di pelabuhan Cirebon, padahal saat itu posisi kapal sudah berada di perairan Cirebon. Setelah dilakukan penyelidikan ternyata ditemukan suatu kronologi yang menerangkan bahwa pihak PT. B ini masih memiliki tunggakan utang carter kapal kepada yang belum dibayar selama ± 3 (tiga) bulan.⁷⁸

⁷⁶ Kronologi tersebut terdapat di dalam isi surat Lampiran 6.

⁷⁷ Kronologi tersebut terdapat di dalam isi surat Lampiran 7.

⁷⁸ Wawancara dengan Bpk. Yani selaku Staf di bagian Legal PT. A, pada hari Senin Tanggal 8 Juni 2009.

Kronologi tersebut terungkap ketika terjadi pertemuan antara Bapak. C, pihak PT. B, dan pihak PT. A pada tanggal 01 Desember 2008 (sesuai dengan kronologi no.5 yang telah disebutkan di dalam kronologi kasus).⁷⁹

Ditinjau dari segi hukum perdata, maka perbuatan yang dilakukan oleh Bapak C beserta Pihak PT. B merupakan perbuatan melawan hukum yang diatur di dalam Pasal 1365 KUH Perdata.⁸⁰ Hal itu dikarenakan tindakan yang dilakukan Bapak C melarang anak buah kapalnya untuk menyandarkan kapal di pelabuhan Cirebon, dan kelalaian pihak PT. B yang tidak memberitahukan kepada pihak PT. A bahwa kapal tongkang TB. Brandon TK. TC-2xxx tersebut merupakan kapal milik dari Bapak C, serta tidak adanya tindakan pencegahan dari Pihak PT. B atas tindakan yang dilakukan oleh Bapak C tersebut menyebabkan muatan di dalam kapal (tongkang) tersebut tidak dapat dilakukan bongkar muat sehingga menimbulkan kerugian yang diderita oleh pihak PT. A.

Untuk mengetahui lebih lanjut apakah perbuatan Bapak C beserta Pihak PT. B terhadap pihak PT. A merupakan perbuatan melawan hukum atau tidak, maka perbuatannya harus memenuhi unsur-unsur perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata. Oleh karena itu, untuk dapat memperoleh kesimpulan apakah telah terjadi perbuatan melawan hukum atau tidak pada kasus di atas, dapat ditelaah dengan menghubungkan antara unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata dengan kronologi-kronologi yang ada dalam kasus tersebut, dengan analisis sebagai berikut:

1. Unsur Perbuatan

Menurut Mariam Darus Badruzaman, pengertian perbuatan mencakup dua segi yaitu segi aktif dan segi negatif. Segi aktif adalah apabila seseorang telah melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang maupun bertentangan dengan norma-norma kepatutan yang hidup di masyarakat.

Dihubungkan dengan kasus di atas, pihak PT. B dan Bapak C secara aktif telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang dan norma-

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Bunyi Pasal 1365 KUH Perdata yaitu “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

norma kepatutan yang hidup di masyarakat sehingga menimbulkan kerugian pada pihak PT. A. Hal ini berdasarkan kronologi bahwa pihak PT. B dengan Bapak C telah melakukan tindakan aktif yang bertentangan dengan undang-undang, yakni bagi pihak Bapak C adalah telah melakukan pencegahan penyandaraan kapal (tongkang) yang sedang berada di perairan Cirebon dan akan berlabuh di pelabuhan Cirebon. Akibat pencegahan penyandaraan kapal (tongkang) tersebut, mengakibatkan terhambatnya aktivitas bongkar muat kargo milik PT. A yang berujung kepada timbulnya kerugian bagi Pihak PT. A, yaitu kerugian finansial dan moral yang terjadi akibat tuntutan dari pembeli yang bisa berbuntut penolakan barang dan denda, kerusakan kualitas kargo karena terlalu lama di atas tongkang, dan kerusakan reputasi perusahaan. Sedangkan tindakan aktif yang dilakukan oleh pihak PT. B dan Bapak C yang bertentangan dengan norma-norma kepatutan adalah pihak PT. B dan Bapak C telah melakukan tindakan yang merugikan pihak PT. A, di mana tindakan aktif yang dilakukan oleh pihak Bapak C adalah beliau secara sadar mengetahui dan mengkehendaki penundaan penyandaraan kapal (tongkang) yang sedang mengangkut batu bara milik PT. A yang ketika itu kapal tersebut sudah sampai di perairan Cirebon, akan tetapi tindakan aktif yang dilakukan oleh pihak PT. B yang bertentangan dengan norma-norma kepatutan adalah pihak PT. B tidak melakukan pencegahan terhadap tindakan yang dilakukan oleh Bapak C kepada anak buah kapal TB. Brandon. TK. TC-2xxx yang berbuntut kepada timbulnya kerugian yang harus diderita oleh pihak PT. A.

2. Unsur Perbuatan Melawan Hukum

Suatu perbuatan dapat dikatakan melawan hukum apabila memenuhi empat kategori perbuatan melawan hukum, yaitu bertentangan dengan hak subjektif orang lain; bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku, bertentangan dengan kaedah kesusilaan, dan bertentangan dengan kepatutan dalam masyarakat.

Menurut Meiyers, hak subjektif menunjuk kepada suatu hak yang diberikan oleh hukum kepada seseorang secara khusus untuk melindungi kepentingannya. Hak subjektif yang diakui oleh yurisprudensi adalah hak-hak pribadi seperti hak kebebasan, nama baik dan kehormatan, hak atas kekayaan serta hak khusus yang melekat pada jabatan hukum.

Dalam kasus di atas maka perlu diselidiki apakah perbuatan pihak PT. B dengan Bapak C telah melanggar hak-hak pribadi pihak PT. A. Kehormatan dan nama baik merupakan reputasi dan martabat subjek hukum dalam masyarakat. Hak kebebasan pribadi merupakan salah satu hak asasi manusia yang tidak dapat dikurangi dalam keadaan apapun dan oleh siapapun, hal tersebut berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang No. 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia. Oleh karena itu, perbuatan pihak PT. B yang berusaha untuk mengadakan pertemuan secara musyawarah yang diberitahukan melalui surat tertanggal 01 Desember 2008 yang akan dihadiri oleh para pihak yang terlibat, yaitu pihak PT.A, pihak PT. B, dan Bapak C bukan merupakan suatu upaya untuk menyelesaikan sengketa yang sedang terjadi, namun hal tersebut menyebabkan jangka waktu terhambatnya proses penyandaraan kapal (tongkang) tersebut menjadi semakin lama yaitu sudah 16 (enam belas) hari terhambat penyadaraannya ketika akan diadakan pertemuan musyawarah tersebut.

Tindakan yang dilakukan oleh Bapak C dengan cara menelpon anak buah kapal yang sedang mengoperasikan kapal (tongkang) yang sedang mengangkut batu bara milik PT. A merupakan tindakan yang bertentangan dengan hak PT. A sebagai pencarter kapal yang sudah melunasi pembayaran uang carter kapal, dimana pelunasan uang carter tersebut merupakan kewajiban utama dari pihak PT. A yang bertindak sebagai pencarter. Selain itu, akibat yang ditimbulkan dari adanya penghambatan kapal (tongkang) menimbulkan kerugian yang dialami pihak PT. A yang berupa, kerugian tercemarnya nama baik dan reputasi pihak PT.A dikalangan perusahaan yang menjadi rekan bisnisnya.

Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku adalah perbuatan yang selain bertentangan dengan hukum tertulis (*wettelijk plicht*), juga bertentangan dengan hak orang lain menurut undang-undang (*wettelijk recht*). Pasal 1320 KUH Perdata mengatur mengenai syarat sahnya perjanjian, dimana pada pasal ini terdapat “keharusan” para pihak untuk melakukan empat syarat sahnya perjanjian agar suatu perjanjian berlaku secara sah. Sedangkan pada Pasal 1321 dan Pasal 1324 KUH Perdata merupakan suatu larangan/ketidakebolehan para pihak melakukan kesepakatan dengan cara adanya paksaan atau penipuan, dan khilaf.

Pada kasus diatas terdapat kronologi bahwa pihak PT. A bersedia melakukan pelunasan pembayaran akibat adanya tindakan pemberitahuan melalui surat⁸¹ yang dilakukan oleh pihak PT. B. Dari tindakan tersebut terdapat keadaan keharusan bagi pihak PT. A untuk segera melakukan pembayaran sisa uang carter sebesar 25 % untuk melunasi uang carter yang telah disepakati tersebut. Namun, ketika kapal (tongkang) tersebut sudah tiba di perairan Cirebon, kapal tersebut terhambat penyandarannya sehingga terhambat pula aktivitas pembongkaran kargo milik PT. A. Oleh karena itu, pihak PT. B dapat dikatakan telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum pihak PT. A, yaitu melakukan tindakan paksaan psikis terhadap pihak PT. A dengan memberikan janji bahwa kapal (tongkang) yang sedang mengangkut kargo tersebut akan segera bersandar di Pelabuhan Cirebon. Namun, pada kenyataannya kapal (tongkang) yang mengangkut kargo milik PT. A tersebut terhambat proses penyandarannya ketika sampai di perairan Cirebon.

Bertentangan dengan kaedah kesusilaan yaitu bertentangan dengan norma-norma moral, sepanjang dalam kehidupan masyarakat diakui sebagai norma hukum.⁸² Sebelum adanya ajaran penyalahgunaan keadaan ini, hakim Belanda dalam memutuskan perkara dimana terdapat keadaan penyalahgunaan keadaan, akan memutuskan berdasarkan adanya keadaan yang bertentangan dengan kesusilaan. Dengan adanya tindakan penyalahgunaan keadaan yang dilakukan oleh Pihak PT. B dengan Bapak C dalam proses penghambatan penyandaraan kapal TB.Brandon/TK. TC-2xxx, maka tindakan yang dilakukan oleh Pihak PT. B dengan Bapak C tidak hanya bertentangan dengan KUH Perdata, tetapi tindakannya tersebut juga bertentangan dengan norma-norma moral yang berlaku di dalam masyarakat.

Bertentangan dengan kepatutan dan ketelitian serta sikap kehati-hatian yang berlaku dalam lalu lintas masyarakat terhadap diri atau benda milik orang

⁸¹ Tindakan pemberitahuan tersebut berupa pemberitahuan kepada pihak PT. A untuk segera melunasi pembayaran uang carter kapal laut (tongkang) yang bersangkutan. Hal tersebut dikarenakan kapal laut (tongkang) yang bersangkutan sudah akan tiba di perairan Cirebon.

⁸² Djuhaendah Hasan, *Istilah dan Pengertian Perbuatan Melawan Hukum dalam Laporan Akhir Kompendium Bidang Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman RI, 1996/1997), hal. 24, dikutip dari Rosa Agustina, *op. cit.*, hal. 39.

lain. Dalam setiap perbuatannya seorang manusia haruslah mempertimbangkan kepentingan sendiri dan kepentingan orang lain serta mengikuti apa yang menurut masyarakat patut dan layak. Suatu perbuatan dikatakan bertentangan dengan kepatutan jika:

- a) Perbuatan tersebut sangat merugikan orang lain tanpa kepentingan yang layak;
- b) Perbuatan yang tidak berfaedah yang menimbulkan bahaya terhadap orang lain, yang menurut manusia yang normal hal tersebut harus diperhatikan.⁸³

Pada kasus ini, tindakan yang dilakukan oleh pihak Bapak C yang melakukan penghambatan proses penyandaraan kapal (tongkang) yang sudah berada di perairan Cirebon mengakibatkan keresahan dan menimbulkan kerugian bagi pihak PT. A sehingga dengan terhambatnya kapal (tongkang) TB. Brandon yang sedang mengangkut kargo milik PT. A, maka secara otomatis aktivitas bongkar muat kargo milik PT. A yang berada di dalam kapal (tongkang) TB. Brandon pun menjadi terhambat pula.

Berdasarkan kepatutan yang berlaku di masyarakat, apabila seseorang mengadakan perjanjian carter kapal, maka pihak tercarter harus menjamin bahwa kenikmatan kapal yang dicarter tersebut harus tetap dinikmati oleh pihak pencarter yang telah melakukan kewajiban pembayaran uang carter secara lunas selama jangka waktu carter kapal tersebut belum berakhir. Berakhirnya jangka waktu carter kapal tersebut yaitu setelah selesainya dilakukan aktivitas bongkar muat kargo yang diangkut oleh kapal tongkang tersebut. Dari penjelasan tersebut maka dapat diketahui bahwa tindakan yang dilakukan oleh pihak PT. B dengan Bapak C bertentangan dengan kepatutan yang berlaku di dalam masyarakat.

Perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh pihak PT. B dengan Bapak C di atas dilakukan tanpa adanya itikad baik pada saat kapal (tongkang) memasuki perairan Cirebon. Tindakan proses penghambatan penyandaraan kapal tersebut bertentangan dengan asas kepatutan yang berlaku di masyarakat. Dimana berdasarkan yurisprudensi Mahkamah Agung, bahwa melaksanakan perjanjian dengan itikad baik berarti perjanjian harus dilaksanakan sesuai kepatutan dan

⁸³ Setiawan, *op. cit.*, hal. 15.

keadilan. Di Indonesia, asas itikad baik ini diakui pada Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata yang menyebutkan bahwa: “Persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Artinya perikatan yang lahir dari perjanjian, kepada para pihak tidak hanya terikat oleh kata-kata dalam undang-undang, melainkan juga oleh itikad baik dari para pihak yang terlibat dalam perjanjian tersebut.

3. Unsur Kesalahan

Dengan dicantulkannya syarat kesalahan dalam Pasal 1365 KUH Perdata, pembuat undang-undang berkehendak menekankan bahwa pelaku perbuatan melawan hukum hanyalah bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan apabila perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya. Perbuatan yang dilakukan itu harus perbuatan yang salah, yang dapat berupa kesengajaan dan kealpaan. Kesengajaan sudah cukup apabila pada waktu melakukan perbuatan itu pelaku sudah mengetahui dan mengkehendaki atau dengan kata lain pelaku sudah dapat memikirkan akibat dari perbuatan itu pasti akan timbul.

Apabila dihubungkan dengan kronologi yang terdapat di dalam kasus di atas, pihak Bapak C dengan sengaja melakukan proses penghambatan kapal (tongkang) yang sedang berlayar di perairan Cirebon, dimana kapal (tongkang) yang bersangkutan sedang mengangkut kargo milik PT. A. Dari tindakan penghambatan tersebut mengakibatkan timbulnya kerugian yang harus diderita oleh pihak PT. A karena tidak dapat melakukan aktivitas bongkar muat kargo pada kapal yang bersangkutan. Pada saat proses penghambatan kapal (tongkang) pihak Bapak C secara sadar dan dalam keadaan yang normal mengetahui dengan jelas bahwa suatu penghambatan penyandaraan kapal yang akan berlabuh merupakan perbuatan yang dapat dipersalahkan karena perbuatan melawan hukum yang bertentangan dengan Pasal 1338 *jo* Pasal 1339 *jo* Pasal 1365 KUH Perdata dan norma-norma yang berlaku di masyarakat.

Tindakan penghambatan kapal yang akan bersandar yang dilakukan oleh pihak Bapak C ini sudah dapat diketahui atau diduga akan dapat menimbulkan kerugian terhadap pihak PT. A. Kesalahan ini merupakan kesalahan dalam arti objektif. Oleh karena itu, berdasarkan kronologi yang ada, tindakan yang dilakukan oleh pihak PT. B dan Bapak C memenuhi unsur kesalahan dalam

perbuatan melawan hukum, sehingga pihak PT. B dan Bapak C harus mempertanggungjawabkan kesalahannya tersebut karena telah menimbulkan kerugian terhadap pihak PT. A. Pihak PT. A yang merupakan subjek hukum yang dirugikan harus dapat membuktikan bahwa perbuatan pihak PT. B dan Bapak C tersebut dapat dipersalahkan sehingga pihak PT. B dan Bapak C harus dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya tersebut. Hal ini berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata yang mengandung prinsip *liability based on fault* dengan beban pembuktian pada penderita kerugian, dimana hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 1865 KUH Perdata yang menyatakan bahwa setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.

4. Unsur Kerugian

Perbuatan yang dilakukan itu mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Kerugian dapat berupa kerugian materiil maupun immateriil. Kerugian materiil adalah kerugian yang nyata diderita dan keuntungan yang seharusnya diperoleh. Sedangkan kerugian immateriil, berupa ketakutan, penghinaan, rasa sakit, tekanan jiwa/stress, jatuhnya nama baik, dan kehilangan kesenangan hidup. Pada kerugian moril, biasanya ganti rugi yang berhubungan dengan tekanan mental (*mental disturbance*)⁸⁴ dan merupakan ganti rugi yang biasanya berupa pemberian sejumlah uang yang diberikan kepada korban dari perbuatan melawan hukum yang disebabkan korban telah menderita tekanan mental, atau yang lebih dikenal dengan ganti rugi immateriil.

Kerugian akibat tindakan-tindakan yang dilakukan oleh Bapak C dan pihak PT. B terhadap pihak PT. A adalah berupa kerugian materiil dan kerugian immateriil. Pada kasus terhambatnya penyandaran kapal (tongkang) TB. Brandon/TK.TC-2xxx adanya kerugian materiil yang akan digugat oleh pihak PT. A, yaitu berupa kerugian finansial dan moril yang terjadi akibat tuntutan dari pembeli yang bisa berbuntut penolakan barang dan denda, kerusakan kualitas kargo karena terlalu lama di atas kapal (tongkang). Sedangkan kerugian moril

⁸⁴ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002), hal. 142.

yang akan digugat oleh pihak PT. A adalah kerugian moril yang terjadi akibat tuntutan dari pembeli yang bisa berbuntut penolakan barang dan denda, pemulihan nama baik dan kehormatan PT. A akibat tercemarnya martabat, dan nama baik, karena terlambat bahkan tidak dapat menyuplai batu bara kepada agen-agen penjual batu bara yang sudah menjadi langganan PT. A, dan kerugian akibat rusaknya reputasi atau nama baik PT. A yang selama ini menjadi penyuplai batu bara kepada rekan bisnisnya. Besarnya dipastikan dengan merujuk kepada status sosial dan status ekonomi PT. A.

Berdasarkan kronologi diatas dapat disimpulkan bahwa tindakan yang dilakukan oleh Bapak C dan pihak PT. B yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian terhadap pihak PT. A, baik kerugian materiil maupun kerugian moril, berkewajiban untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya tersebut dengan memberikan ganti kerugian terhadap PT. A.

5. Hubungan Sebab Akibat Antara Perbuatan Melawan Hukum Dengan Kerugian Yang Diderita

Untuk dapat menuntut kerugian haruslah ada hubungan sebab akibat antara perbuatan melawan hukum yang dimaksud dengan kerugian yang diderita. Kerugian yang diderita haruslah merupakan akibat yang ditimbulkan dari perbuatan melawan hukum tersebut. Kerugian yang diderita oleh PT A merupakan akibat dari perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Bapak C beserta PT. B, yaitu berupa perbuatan melawan hukum yang bertentangan dengan undang-undang karena dengan adanya tindakan penghambatan penyandaran kapal (tongkang) yang sudah tiba di perairan Cirebon, maka tindakan tersebut bertentangan dengan Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata mengenai asas hukum perdata *pacta sun servanda*, yaitu semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Atas tindakan yang dilakukan oleh Bapak C dan PT. B tersebut menimbulkan kerugian terhadap PT. A baik secara materiil maupun immateriil.

F. Kemungkinan Alibi yang Akan Dilakukan oleh Bapak C kepada Pihak PT. A

Kemungkinan alibi yang digunakan oleh Bapak C yaitu menyatakan bahwa dirinya tidak pernah mengizinkan pihak PT. B untuk mengulang-carterkan kapal yang dicarter darinya. Untuk mematahkan alibi tersebut maka terdapat beberapa pernyataan yang akan digunakan oleh pihak PT. A, yaitu:

1. Bahwa Bapak C sebenarnya mengetahui usaha yang dilakukan oleh PT. B adalah mencarterkan kapal atau dengan kata lain PT. B merupakan salah satu pengusaha kapal yang berbentuk badan hukum, dan di dalam Pasal 320 KUHD tidak mengharuskan seorang pengusaha kapal memiliki kapal sendiri. Jadi, ada kemungkinan seorang pengusaha kapal tidak memiliki kapal. Itulah sebabnya Pasal 466 dan 521 KUHD tidak mencantumkan si pengusaha kapal untuk menggunakan kapalnya sendiri. Dengan Bapak C mengetahui bahwa usaha dari PT. B adalah pengusaha kapal yang berbentuk badan hukum, maka alibi dari Bapak C tersebut dapat dipatahkan dengan pernyataan ini.
2. Bahwa anak buah kapal yang mengoperasikan kapal (tongkang) TB. Brandon/TK.TC-2xxx tersebut merupakan anak buah kapal dari Bapak C. Dengan bekerjanya anak buah kapal dari Bapak C tersebut di kapal yang bersangkutan, maka dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa Bapak C telah menyetujui secara diam-diam kapalnya dicarter oleh pihak PT. A.

Dari analisa yang telah penulis utarakan di atas, maka untuk menyelesaikan sengketa yang sedang terjadi tersebut, sebaiknya para pihak yang terlibat menyelesaikannya melalui musyawarah terlebih dahulu sesuai dengan apa yang telah disepakati bersama di dalam Pasal 21 surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx. Namun, bila penyelesaian sengketa melalui musyawarah tersebut tidak berhasil, maka sesuai dengan Pasal 21 surat perjanjian angkutan laut no: xxx/SPAL/xxx-xxx/X/xx, maka kedua belah pihak setuju dan sepakat untuk diselesaikan di Pengadilan Negeri Jakarta Utara.

BAB 5

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapatlah ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Perjanjian yang dibuat oleh Pihak PT. A dan pihak PT. B adalah sah dan mengikat secara hukum. Hal itu dikarenakan perjanjian carter kapal yang dibuat oleh pihak PT. A dengan pihak PT. B telah mengikuti prosedur yang ditetapkan undang-undang yaitu Pasal 1320 KUH Perdata serta isi dari perjanjian carter kapal tersebut tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan norma-norma yang hidup di dalam masyarakat Indonesia. Akibat hukum dari adanya perjanjian carter kapal tersebut adalah terjadinya perikatan dalam bentuk carter kapal (tongkang). Perikatan dalam bentuk carter kapal tersebut berakhir sesuai dengan isi perjanjian pengangkutan yang telah dibuat. Di dalam norma kebiasaan yang hidup di masyarakat, perikatan dalam bentuk carter kapal seperti yang telah dibuat oleh pihak PT. A dengan pihak PT. B berakhir setelah kargo (barang muatan) yang berada di dalam kapal tersebut dibongkar muat di pelabuhan yang menjadi tempat tujuan.
2. Di dalam perjanjian carter kapal diperbolehkan mencarterkan ulang kapal laut yang sedang dicarter tersebut. Hal itu ditegaskan di dalam Pasal 320 KUHD bahwa: tidak mengharuskan seorang pengusaha kapal memiliki kapal sendiri. Jadi, ada kemungkinan seorang pengusaha kapal tidak memiliki kapal. Itulah sebabnya Pasal 466 dan 521 KUHD tidak mencantumkan si pengusaha kapal untuk menggunakan kapalnya sendiri. Mengenai kebolehan seorang pengusaha kapal untuk mencarterkan ulang kapal yang dicarternya terdapat dua alasan, yaitu: pengetahuan dari pihak pemilik kapal asli terhadap kegiatan dari pengusaha kapal yang mencarter kapal miliknya adalah mencarterkan kapal tersebut kepada pihak lain, dan alasan lainnya adalah dengan bekerjanya anak buah kapal si pemilik kapal asli di kapal yang sedang dicarter oleh pihak pengusaha kapal lain yang menjadi pihak ketiga, maka dapat

diinterpretasikan bahwa pihak pemilik kapal asli telah menyetujui kegiatan pencarteran ulang tersebut secara diam-diam. Jika carter kapal diperbandingkan dengan sewa-menyewa kapal, maka di dalam Pasal 1559 KUH Perdata dinyatakan bahwa orang yang mengulang-sewakan kapal laut (tongkang) yang sedang disewa tersebut harus sudah mendapat izin dari pemilik kapal yang bersangkutan untuk melakukan pengulang-sewaan kapal laut (tongkang) tersebut.

3. Perlindungan hukum yang seharusnya di dapat oleh pihak PT. A yang bertindak sebagai pencarter yang beritikad baik adalah mendapat kenikmatan dari suatu barang yang dicarter tersebut sampai jangka waktu yang telah ditentukan di dalam perjanjian carter. Sedangkan jika diperbandingkan dengan perikatan dalam bentuk sewa-menyewa yang diatur di dalam pasal 1548 KUH Perdata sampai dengan pasal 1600 KUH Perdata, maka di dalam pasal 1550 ayat (3) KUHPerdata terdapat ketentuan yang menyatakan bahwa selama jangka waktu sewa-menyewa sedang berlangsung, maka kenikmatan penyewa terhadap suatu barang yang sedang disewakan tersebut harus dijamin oleh pihak yang menyewakan.

B. Saran

1. Kapasitas kapal laut pengangkut barang beserta sarana penunjang kapal laut seperti peralatan pelayaran yang modern, dan anak buah kapal yang berkualitas perlu ditingkatkan dan dikembangkan lagi. Hal ini disebabkan semakin berkembangnya perekonomian Indonesia dewasa ini dan bertambahnya kebutuhan jasa pengusaha pengangkutan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan kapal laut pengangkut barang (tongkang).
2. Pengarahan dalam pembinaan hukum mengenai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran perlu ditingkatkan, hal ini bertujuan agar hukum mampu memenuhi kebutuhan sesuai dengan tingkat kemajuan pembangunan di bidang teknologi pada umumnya dan kemajuan di bidang perkapalan sebagai alat pengangkut barang pada khususnya, sehingga dapat tercipta ketertiban dan kepastian hukum di bidang pelayaran nasional.

3. Sebaiknya di dalam membuat suatu perjanjian carter kapal laut (tongkang) dicantumkan suatu klausula yang mengatur mengenai upaya hukum yang dapat ditempuh dalam penyelesaian sengketa yang akan terjadi di antara para pihak yang terlibat dalam perjanjian carter kapal (*charter party*). Hal itu penting karena dapat digunakan sebagai upaya antisipasi bagi para pihak jika suatu saat mengalami perselisihan.



DAFTAR REFERENSI

Buku

- Agustina, Rosa. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003.
- Baddrulzaman, Mariam Darus, et al. *K.U.H. Perdata Buku III: Hukum Perikatan dengan Penjelasan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2001.
- Budiono, Herlien. *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia: Hukum Perjanjian Berlandaskan asas-asas Wigati Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2006.
- Cahyono, Akhmad Budi, dan Surini Ahlan Sjarif. *Mengenal Hukum Perdata*. Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2008.
- Djojodirdjo, M. A. Moegni. *Perbuatan Melawan Hukum: Tanggung Gugat (Aansprakelijkheid) Untuk Kerugian Yang Disebabkan Karena Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita, 1979.
- Fuady, Munir. *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2002.
- Hasbullah, Frieda Husni. *Hukum Kebendaan Perdata: Hak-Hak Yang Memberi Kenikmatan*. Jakarta: Ind-Hill-Co, 2005.
- Hidayat, Maskur. "Tindak Penghinaan sebagai sebuah Perbuatan Melawan Hukum." *Varia Peradilan*, 22 Juni 2007, 60.
- H.S, Salim. *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Jakarta: Sinar Grafika, 2006.
- Kuntoro, et al. *Analisa Dan Evaluasi Hukum Tentang Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK)*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia RI, 1999.
- Mamudji, Sri, et al. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.
- Muljadi, Kartini, dan Gunawan Widjaja. *Perikatan Yang Lahir dari Perjanjian*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2003.

Prodjodikoro, R. Wirjono. *Azas-azas Hukum Perjanjian*. Bandung: CV. Mandar Maju, 2000.

Purwosutjipto, H.M.N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*. Jakarta: Djambatan, 1993.

Santosa, Djohari. *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*. Yogyakarta: UII Press Yogyakarta, 2004.

Setiawan, Rachmat. *Tinjauan Elementer Perbuatan Melanggar Hukum*. Bandung: Binacipta, 1991.

Soegeng, Wartini. *Pendaftaran Kapal Indonesia*. Bandung: PT Eresco, 1988.

Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-PRESS, 1986.

Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT Intermasa, 2005.

Undang-Undang

Indonesia, Undang-Undang tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, Nomor 30 Tahun 1999, LN Nomor 138 tahun 1999, TLN Nomor 3872.

Indonesia. Undang-Undang Tentang Pelayaran. UU No.17 Tahun 2008 LN No.84 Tahun 2008, TLN No. 4849.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. Cet.22. Jakarta: Pradnya Paramita, 1994.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgelijk Wetboek]. Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. Cet.30. Jakarta: Pradnya Paramita, 1999.

Peraturan Pemerintah

Indonesia. Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan, PP No.51 tahun 2002, LN No.95 tahun 2002, TLN No. 4227.

