

**ANALISIS YURIDIS KONTRAK PENGADAAN 1 (SATU)  
UNIT KAPAL INDUK PERAMBUAN DAN 3 (TIGA) UNIT  
KAPAL BANTU PERAMBUAN BANTUAN PINJAMAN  
PEMERINTAH BELANDA/ORET ANTARA PEMERINTAH  
REPUBLIK INDONESIA DENGAN DAMEN SHIPYARDS  
GORINCHEM**

**SKRIPSI**

**ARRUMAISHA RANI KHAIRUNNISA  
0706276961**



**UNIVERSITAS INDONESIA  
FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM S1 REGULER  
DEPOK  
JANUARI 2011**

**ANALISIS YURIDIS KONTRAK PENGADAAN 1 (SATU)  
UNIT KAPAL INDUK PERAMBUAN DAN 3 (TIGA) UNIT  
KAPAL BANTU PERAMBUAN BANTUAN PINJAMAN  
PEMERINTAH BELANDA/ORET ANTARA PEMERINTAH  
REPUBLIK INDONESIA DENGAN DAMEN SHIPYARDS  
GORINCHEM**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum**

**ARRUMAISHA RANI KHAIRUNNISA  
0706276961**



**Program Kekhususan I  
(Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat)**

**UNIVERSITAS INDONESIA  
FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM S1 REGULER  
DEPOK  
JANUARI 2011**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

**Nama : Arrumaisha Rani Khairunnisa**

**NPM : 0706276961**

**Tanda Tangan :**

**Tanggal : 6 Januari 2011**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Arrumaisha Rani Khairunnisa  
NPM : 0706276961  
Program Studi : Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat  
Judul Skripsi : Analisis Yuridis Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat Fakultas Hukum Universitas Indonesia**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Suharnoko, S.H., MLI. (.....)  
Pembimbing : Abdul Salam, S.H., M.H. (.....)  
Penguji : Surini A. Sjarif, S.H., M.H. (.....)  
Penguji : S. Susilowati Mahdi, S.H., M.H. (.....)  
Penguji : Endah Hartati, S.H., M.H. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 6 Januari 2011

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Suharnoko, S.H., MLI. dan Bapak Abdul Salam S.H., M.H. selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
2. Bapak Willy Widodo Basoeki selaku Direktur Utama PT Graha Kartika yang telah menyediakan waktunya untuk banyak membantu saya dalam usaha memperoleh data yang diperlukan bagi penyusunan skripsi ini;
3. Ibu Surini Ahlan Sjarif, S.H., M.H., Ibu Sri Susilowati Mahdi, S.H., M.H., dan Ibu Endah Hartati, S.H., M.H. selaku dosen penguji yang telah berkenan menyediakan tenaga dan waktu untuk menguji skripsi ini;
4. Kol. Laut (Purn) Subiyantoro, S.E., M.M. dan Dra. Tjitjiek Sri Lestari, M.M. selaku orang tua yang telah memberikan dukungan material dan moral kepada saya setiap hari dalam doa dan kasih sayang;
5. Seluruh Guru Besar dan staf pengajar FHUI yang telah memberikan ilmunya untuk kepentingan akademis para mahasiswa FHUI;
6. Ibu Tiurma M. P. Allagan, S.H., M.H. selaku Pembimbing Akademis yang memberi pencerahan setiap semester dengan kesediaannya membantu saya berkonsultasi mengenai mata kuliah apa saja yang akan diambil;
7. Annisa Febridani Nur Arini, S.Sos dan Aryotejo Muhammad Rendro Bawono, S.Sos. selaku kakak-kakak yang sangat pengertian dan selalu memberi pertolongan;
8. Rindang Caesariva, S.T. yang selalu memberi dukungan, bantuan, dan pujian kepada saya dalam segala situasi. Terima kasih sudah menemani hari-hari saya selama 5 tahun ini;

9. Anindya Pratidina, Anindita Rarasati, Arub Charisma Maulidina dan Dewika Angganingrum selaku sahabat-sahabat saya di FHUI yang sangat berperan penting dalam kehidupan perkuliahan saya. Terima kasih atas semua hal yang telah dilewati bersama, mulai dari belajar hingga pagi, liburan, *birthday surprises*, dan lainnya;
10. Denyza Wahyuadi Mertroprawiro, S. Hum. selaku sahabat dekat saya selama hampir 10 tahun, terima kasih sudah membuktikan pernyataan Tim McGraw bahwa *we all take different paths in life, but no matter where we go, we take a little of each other everywhere*;
11. Andhesthi Rarasati, Amalia Putri Izzati, Whinda Yulianti, Chrisna Sari, dan Muhammad Gery Adlan, selaku rekan seperjuangan dalam penyusunan skripsi yang selalu membuat saya terpacu untuk tidak terlena pada saat rasa malas datang dan selalu membuat saya tertawa dengan hiburannya;
12. Bapak Selam selaku petugas Biro Pendidikan yang tidak pernah bosan mendoakan saya “Semoga cepat lulus ya, mbak Arrum”, dan Bapak Sardjono selaku petugas ruangan PK I yang selalu memberitahu saya saat pembimbing skripsi sudah datang;
13. Notaris Karin Christiana Basoeki, S.H. dan PT Televisi Transformasi Indonesia (TRANS TV), yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk bekerja sebagai tenaga lepas selama masa perkuliahan;
14. Para petugas Perpustakaan Soediman Kartohadiprodjo FHUI yang selalu membantu saya untuk meminjam buku dengan pelayanan yang baik;
15. Pihak lain yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, semoga semua pihak yang telah membantu saya diberikan rahmat dan perlindungan dari Allah SWT, dan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.

Depok, Januari 2011

Penulis

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

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arrumaisha Rani Khairunnisa  
NPM : 0706276961  
Program Studi : Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat  
Departemen : -  
Fakultas : Hukum  
Jenis Karya : Skripsi

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

“Analisis Yuridis Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan 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 : 6 Januari 2011

Yang menyatakan

(Arrumaisha Rani Khairunnisa)

## ABSTRAK

Nama : Arrumaisha Rani Khairunnisa  
Program Studi : Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat  
Judul : Analisis Yuridis Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem

Skripsi ini berisi analisis tentang Kontrak Pengadaan satu unit Kapal Induk Perambuan dan tiga unit Kapal Bantu Perambuan yang dibiayai pinjaman/hibah dari Pemerintah Belanda kepada Pemerintah Republik Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, yang menghasilkan data deskriptif analitis mengenai ketentuan hukum perjanjian dan pengadaan barang/jasa pemerintah, dengan penerapannya dalam kehidupan nyata. Hasil penelitian menyatakan bahwa Kontrak baru mengikat para Pihak setelah dipenuhinya syarat yang disepakati. Jenis kontrak yang digunakan adalah Kontrak Kerja Konstruksi, serta hak dan kewajiban para Pihak yang dicantumkan dalam Kontrak telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Peneliti menyarankan agar selanjutnya konstruksi Kapal Negara Kenavigasian dilakukan sepenuhnya oleh putra-putri Indonesia.

Kata kunci:

Kontrak Pengadaan Barang/Jasa, Kapal Negara Kenavigasian

## ABSTRACT

Name : Arrumaisha Rani Khairunnisa  
Study Program: Civil Law  
Title : Juridical Analysis of the Procurement Contract of 1 (One) Unit Buoy Tender Vessel and 3 (Three) Units Aid Tender Vessel Loan of The Netherlands Government/ORET between The Government of The Republic of Indonesia with Damen Shipyards Gorinchem

The essay is an analysis of the Procurement Contract of one unit Buoy Tender Vessel and three units Aid Tender Vessel financed by the loan/grant from the Dutch Government to the Government of the Republic of Indonesia. This research is using qualitative method which produces descriptive analytical data concerning the general provisions on the law of contract and government's procurement of goods/services, to its application in real life. The results stated that the Contract is binding to the Parties after fulfillment of the terms agreed. The type of Contract was the construction working contract, and the rights and obligations of the Parties listed in the Contract are in compliance with the regulations. The researcher suggests for the next construction of the State's Tender Vessel shall be conducted entirely by the Indonesian.

Key words:

Goods/Services Procurement Contract, State's Tender Vessel

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
<b>1. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	4
1.3 Tujuan Penulisan.....	4
1.4 Kerangka Konseptual.....	5
1.5 Metode Penelitian.....	8
1.6 Sistematika Penulisan.....	10
<b>2. TINJAUAN UMUM MENGENAI PERJANJIAN (KONTRAK)</b>	
<b>PENGADAAN BARANG/JASA PEMERINTAH.....</b>	<b>12</b>
2.1 Tinjauan Umum Mengenai Hukum Perjanjian.....	12
2.1.1 Kaitan antara Perjanjian dengan Perikatan.....	12
2.1.2 Macam-Macam Perikatan.....	14
2.1.3 Sistem Terbuka dan Asas Konsensualisme Hukum Perjanjian.....	17
2.1.4 Syarat Sah Perjanjian.....	18
2.1.5 Jenis-Jenis Perjanjian.....	21
2.1.6 Wanprestasi.....	24
2.1.7 Keadaan Memaksa ( <i>Overmacht</i> atau <i>Force Majeur</i> ).....	26
2.1.8 Berakhirnya Perjanjian.....	27
2.1.9 Kedudukan Hukum ( <i>Rechtpositie</i> ) Pemerintah dalam Perjanjian.....	38
2.2 Tinjauan Umum Kontrak Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.....	40
2.2.1 Isi dan Jenis Kontrak.....	42
2.2.2 Penandatanganan dan Pelaksanaan Kontrak.....	46
2.2.3 Perubahan, Penghentian, dan Pemutusan Kontrak.....	47
2.2.4 Serah Terima Pekerjaan.....	49
2.2.5 Sanksi dan Penyelesaian Perselisihan.....	50
2.2.6 Pengadaan Barang/Jasa yang Dibiayai dengan Dana Dalam Negeri.....	50

2.2.7	Pengadaan Barang/Jasa yang Dibiayai dengan Dana Pinjaman/Hibah Luar Negeri (PHLN).....	51
<b>3.</b>	<b>TINJAUAN UMUM MENGENAI KAPAL NEGARA KENAVIGASIAN.....</b>	<b>53</b>
3.1	Tinjauan Umum Mengenai Kapal Negara Indonesia.....	53
3.1.1	Pengertian Kapal Laut dan Kapal Negara Indonesia.....	54
3.1.2	Pengukuran Kapal.....	56
3.1.3	Pendaftaran Kapal.....	59
3.1.4	Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.....	62
3.1.5	Bendera Kapal.....	64
3.2	Tinjauan Umum Mengenai Kenavigasian.....	66
3.2.1	Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.....	67
3.2.2	Sistem Informasi Kenavigasian.....	69
3.2.3	Kapal Negara Kenavigasian.....	70
<b>4.</b>	<b>ANALISIS KONTRAK PENGADAAN KAPAL NEGARA KENAVIGASIAN ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DENGAN DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM.....</b>	<b>74</b>
4.1	Mengikatnya Kontrak Terhadap Pemerintah Republik Indonesia dan Damen Shipyards Gorinchem.....	78
4.2	Kontrak Kerja Konstruksi atau Perjanjian Jual Beli Obligatoir.....	81
4.3	Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Kontrak.....	88
<b>5.</b>	<b>PENUTUP.....</b>	<b>100</b>
5.1	Kesimpulan.....	100
5.2	Saran.....	102
	<b>DAFTAR REFERENSI.....</b>	<b>103</b>

## DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 KONTRAK PENGADAAN 1 (SATU) UNIT KAPAL  
INDUK PERAMBUAN DAN 3 (TIGA) UNIT KAPAL  
BANTU PERAMBUAN BANTUAN PINJAMAN  
PEMERINTAH BELANDA/ORET ANTARA  
PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DENGAN  
DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM
- LAMPIRAN 2 KEPUTUSAN PRESIDEN NOMOR 80 TAHUN 2003  
TENTANG PEDOMAN PELAKSANAAN PENGADAAN  
BARANG/JASA PEMERINTAH
- LAMPIRAN 3 UNDANG-UNDANG NOMOR 18 TAHUN 1999  
TENTANG JASA KONSTRUKSI

## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Republik Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar yang terdiri atas sekitar 18.000 pulau dengan beragam suku, bahasa, dan budaya. Secara fisik antar satu pulau dengan pulau lain dipisahkan oleh laut, namun dari sisi kemaritiman pemisahan itu tidak pernah ada karena seluruh perairan yang ada di Nusantara adalah pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah tersebut. Pada mulanya masyarakat menggunakan laut untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya dengan memanfaatkan sumber makanan yang ada di laut. Namun lama kelamaan laut juga digunakan untuk mengembangkan kesejahteraan dengan cara menjalankan aktivitas perekonomian melalui “jasa” pelayaran antar benua atau antar pulau.<sup>1</sup>

Walaupun pada tahun 1998 krisis ekonomi hebat pernah melanda Indonesia dan menyebabkan kemunduran dalam bidang angkutan laut, tetapi hingga saat ini kapal masih menjadi sebuah alat transportasi yang sangat dibutuhkan sebagai jasa angkutan laut untuk menjangkau masyarakat dari berbagai pulau di Indonesia. Untuk menjamin keselamatan lalu lintas laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang berada di bawah Departemen Perhubungan (sekarang bernama “Kementerian Perhubungan”) mempunyai kewajiban untuk menjamin ketersediaan:<sup>2</sup>

- a. Kenavigasian (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran/Stasiun Radio Pantai, dan Informasi Cuaca);
- b. Alur Pelayaran, Tatacara berlalulintas kapal;
- c. Pemanduan dan Penundaan Kapal; dan
- d. *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Air.

---

<sup>1</sup> “Deklarasi Juanda dan Implikasinya Terhadap Kewilayahan Indonesia”, [http://www.budpar.go.id/filedata/4547\\_1355-djuanda.pdf](http://www.budpar.go.id/filedata/4547_1355-djuanda.pdf), diakses pada 07 Agustus 2010, pukul 20.00 WIB.

<sup>2</sup> “Pembenahan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran”, <http://www.mappel.org/rekomendasi-mappel/pembenahan-sbnp-dan-komunikasi-pelayaran>, diakses pada hari Minggu, 15 Agustus 2010, pukul 11.50 WIB.

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.<sup>3</sup> Fungsi dan *performance* SBNP harus dipertahankan dengan cara pengamatan secara berkala, perbaikan dan perawatan secara berkala, memperbaiki kerusakan dan perpindahan atau pergeseran. Namun karena banyaknya lokasi penempatan SBNP yang sulit dijangkau, maka dibutuhkan suatu kapal khusus yang dapat menjangkau lokasi penempatan SBNP tersebut, yaitu Kapal Negara Kenavigasian. Kebutuhan pengadaan Kapal Negara Kenavigasian untuk mendukung penyelenggaraan kenavigasian laut telah menjadi kebutuhan yang mendesak. Hal ini dikarenakan kondisi 59 Kapal Negara Kenavigasian yang ada pada umumnya sudah tua dan kemampuan teknisnya rendah. Sementara peningkatan penyelenggaraan kenavigasian laut merupakan hal yang tengah digiatkan oleh Pemerintah sebagai bagian dari upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Sampai dengan tahun 2009 setidaknya dibutuhkan 11 Kapal Negara Kenavigasian.<sup>4</sup>

Untuk mendapatkan 11 Kapal Negara Kenavigasian tersebut, Pemerintah kemudian melakukan kegiatan pengadaan barang/jasa. Kegiatan ini dapat dibiayai dari APBN/APBD dan juga dari pinjaman/hibah luar negeri (PHLN) yang sesuai atau tidak bertentangan dengan pedoman dan ketentuan pengadaan barang dari pemberi pinjaman/hibah bersangkutan. Sebagai Pengguna barang/jasa, Pemerintah memiliki tugas pokok untuk menyiapkan dan melaksanakan perjanjian/kontrak pengadaan barang/jasa dengan pihak penyedia kapal.<sup>5</sup>

Layaknya pembuatan perjanjian/kontrak pada umumnya, pembuatan perjanjian/kontrak pengadaan barang/jasa Pemerintah tentunya tidak bisa dilepaskan dari ketentuan umum tentang perikatan yang diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (“KUHPerdata”). Dimana tiap-tiap

---

<sup>3</sup> Indonesia, *Undang-Undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849, ps. 1 ayat (46).

<sup>4</sup> “Mendesak Kebutuhan Kapal Untuk Kevavigasian”, [http://www.indonesia.go.id/id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=7766&Itemid=690](http://www.indonesia.go.id/id/index.php?option=com_content&task=view&id=7766&Itemid=690), diakses pada hari Minggu, 15 Agustus 2010, pukul 11.36 WIB.

<sup>5</sup> Indonesia, *Keputusan Presiden Tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*, Keppres No. 80 Tahun 2003, LN No. 120 Tahun 2003, TLN No. 4330, ps. 9 ayat (3) huruf g.

perikatan dilahirkan baik karena persetujuan ataupun karena undang-undang.<sup>6</sup> Dalam hal ini, yang dimaksud dengan persetujuan adalah perjanjian atau kontrak. Menurut Pasal 1313 KUHPerdara, yang dinamakan dengan suatu perjanjian adalah “suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.<sup>7</sup> Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perjanjian atau persetujuan merupakan sumber dari suatu perikatan yang diatur dalam Buku III KUHPerdara.

Sesuai dengan asas kebebasan berkontrak sebagaimana yang diatur dalam Buku III KUHPerdara, maka para pihak dalam perjanjian/kontrak bebas menentukan isi dari kontrak yang mereka buat asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.<sup>8</sup> Oleh karena itu, di dalam kontrak pengadaan barang/jasa Pemerintah ini, terdapat beberapa ketentuan khusus yang harus dicantumkan sesuai dengan Pasal 29 Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (“Keppres No. 80 Tahun 2003”). Tetapi khusus untuk kegiatan pengadaan jasa konstruksi, maka ketentuan dalam kontrak pengadannya juga harus sesuai dan tidak dapat dipisahkan dari aturan yang ada dalam Pasal 22 Undang-Undang No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi (“UU No. 18 Tahun 1999”).

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan tersebut, maka penulis bermaksud untuk melakukan analisis secara hukum mengenai kontrak pengadaan barang/jasa yang dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan pihak luar negeri, dimana kegiatan pengadaan barang/jasa tersebut dibiayai dari pinjaman/hibah luar negeri (PHLN). Kontrak pengadaan barang/jasa Pemerintah yang penulis gunakan adalah Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem. Oleh karena itu, penulis ingin meneliti lebih jauh dan

---

<sup>6</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]*. Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2007), ps. 1233.

<sup>7</sup> *Ibid.*, ps. 1313.

<sup>8</sup> *Ibid.*, ps. 1337.

membahasnya dalam skripsi penulis yang berjudul: **“ANALISIS YURIDIS KONTRAK PENGADAAN 1 (SATU) UNIT KAPAL INDUK PERAMBUAN DAN 3 (TIGA) UNIT KAPAL BANTU PERAMBUAN BANTUAN PINJAMAN PEMERINTAH BELANDA/ORET ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DENGAN DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM.”**

## **1.2 Pokok Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Kapankah Kotrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem, mengikat para Pihak?
- b. Apakah Kontrak pengadaan tersebut termasuk dalam Kontrak Kerja Konstruksi atau Perjanjian Jual Beli *Obligatoir*?
- c. Apakah hak dan kewajiban para Pihak yang terdapat dalam Kontrak pengadaan tersebut telah memenuhi Pasal 22 ayat (2) huruf (e) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi?

## **1.3 Tujuan Penulisan**

Adapun penulisan skripsi ini dibedakan atas dua tujuan, yakni tujuan umum dan tujuan khusus.

### **1.3.1 Tujuan Umum**

Tujuan Umum yang hendak dicapai dalam penelitian hukum yang penulis lakukan ini adalah untuk melakukan analisis yuridis terhadap Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem.

### 1.3.2 Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah untuk mencari jawaban atas pokok permasalahan yang telah disebutkan sebelumnya, yaitu:

- a. Untuk mengetahui kapan Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem, mengikat para Pihak.
- b. Untuk mengetahui apabila Kontrak pengadaan tersebut termasuk dalam Kontrak Kerja Konstruksi atau Perjanjian Jual Beli *Obligatoir*.
- c. Untuk mengetahui apabila hak dan kewajiban para Pihak yang terdapat dalam Kontrak pengadaan tersebut telah memenuhi Pasal 22 ayat (2) huruf (e) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi.

### 1.4 Kerangka Konseptual

Kerangka konsep merupakan penggambaran hubungan antara konsep-konsep khusus yang akan diteliti.<sup>9</sup> Tujuan dibuatnya kerangka konseptual dalam penelitian ini adalah untuk menghindari perbedaan penafsiran mengenai istilah atau definisi yang digunakan dalam penulisan ini. Sebab dalam ilmu-ilmu sosial, konsep sebaiknya diambilkan dari teori, dengan demikian merupakan pengarah atau pedoman yang lebih konkrit dari kerangka teori dan mencakup batasan atau definisi operasional.<sup>10</sup> Definisi operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Perjanjian/Kontrak

Adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Sri Mamudji *et. al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum* (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal. 18.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1313.

b. Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Adalah kegiatan pengadaan barang/jasa yang dibiayai dengan APBN/APBD, baik yang dilaksanakan secara swakelola maupun oleh penyedia barang/jasa.<sup>12</sup>

c. Pengguna Barang/Jasa

Adalah kepala kantor/satuan kerja/pemimpin proyek/pemimpin bagian proyek/pengguna anggaran Daerah/pejabat yang disamakan sebagai pemilik pekerjaan yang bertanggung jawab atas pelaksanaan pengadaan barang/jasa dalam lingkungan unit kerja/proyek tertentu.<sup>13</sup>

d. Penyedia Barang/Jasa

Adalah badan usaha atau orang perseorangan yang kegiatan usahanya menyediakan barang/layanan jasa.<sup>14</sup>

e. Barang

Adalah benda dalam berbagai bentuk dan uraian, yang meliputi bahan baku, barang setengah jadi, barang jadi/peralatan, yang spesifikasinya ditetapkan oleh pengguna barang/jasa.<sup>15</sup>

f. Jasa Pemborongan

Adalah layanan pekerjaan pelaksanaan konstruksi atau wujud fisik lainnya yang perencanaan teknis dan spesifikasinya ditetapkan pengguna barang/jasa dan proses serta pelaksanaannya diawasi oleh pengguna barang/jasa.<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 1 ayat (1).

<sup>13</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (2).

<sup>14</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (3).

<sup>15</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (11).

<sup>16</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (12).

g. Jasa Konstruksi

Adalah layanan jasa konsultasi perencanaan pekerjaan konstruksi, layanan jasa pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dan layanan jasa konsultasi pengawasan pekerjaan konstruksi.<sup>17</sup>

h. Pekerjaan Konstruksi

Adalah keseluruhan atau sebagian rangkaian kegiatan perencanaan dan/atau pelaksanaan beserta pengawasan yang mencakup pekerjaan arsitektural, sipil, mekanikal, elektrikal dan tata lingkungan masing-masing beserta kelengkapannya untuk mewujudkan suatu bangunan atau bentuk fisik lain.<sup>18</sup>

i. Kontrak Kerja Konstruksi

Adalah keseluruhan dokumen yang mengatur hubungan hukum antara pengguna jasa dan penyedia jasa dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi.<sup>19</sup>

j. Kapal

Adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.<sup>20</sup>

k. Kapal Negara

Adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> Indonesia, *Undang-Undang Jasa Konstruksi*, UU No. 18 Tahun 1999, LN No.54 Tahun 1999, TLN No.3833, ps. 1 ayat (1).

<sup>18</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (2).

<sup>19</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (5).

<sup>20</sup> *Undang-Undang Pelayaran*, *op.cit.*, ps. 1 ayat (36).

<sup>21</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (38).

l. Kenavigasian

Adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.<sup>22</sup>

m. Navigasi

Adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan pelayaran.<sup>23</sup>

n. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.<sup>24</sup>

## 1.5 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian yang bersifat yuridis normatif dengan alat pengumpulan data yang berupa studi kepustakaan. Penulis juga menggunakan tipologi penelitian yang bersifat eksploratoris dan juga metode analisis data yang bersifat kualitatif. Data yang digunakan dalam penulisan ini berupa data sekunder. Maka, berkaitan dengan data sekunder tersebut, bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer, sekunder dan tertier.

### 1.5.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang memiliki kekuatan yang mengikat terhadap masyarakat. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*);

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (43).

<sup>23</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (44).

<sup>24</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (46).

- b. Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah;
- c. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi;
- d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- e. Serta berbagai peraturan lain yang terkait.

### 1.5.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi bahan hukum primer serta implementasinya berupa buku-buku, artikel, makalah serta data-data lainnya yang mendukung penelitian ini.<sup>25</sup> Sumber sekunder dalam penelitian ini yaitu buku-buku mengenai perjanjian, pengadaan barang/jasa, jasa konstruksi, serta sumber tertulis lainnya yang masih berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

### 1.5.3 Bahan Hukum Tertier

Bahan hukum tertier adalah bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder, bahan ini disebut juga bahan penunjang.<sup>26</sup> Adapun data yang digunakan sebagai penunjang dalam pembahasan penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan wawancara kepada pihak yang dapat dijadikan narasumber untuk penulisan ini. Sedangkan data sekunder diperoleh dari kamus, bibliografi dan ensiklopedia.

Ditinjau dari sudut sifatnya, tipologi penelitian dalam penulisan ini adalah penelitian eksploratoris<sup>27</sup>, karena penulisan ini bertujuan untuk menjelaskan secara mendalam mengenai kapan mengikatnya kontrak terhadap para Pihak, menentukan jenis kontrak pengadaannya, serta menganalisis hak dan kewajiban para Pihak yang dicantumkan dalam Kontrak apakah telah sesuai dengan peraturan yang berlaku.

---

<sup>25</sup> Sri Mamudji *et. al.*, *op.cit.*, hal 31.

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*, hal 4.

Sedangkan, metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif<sup>28</sup>, karena akan menghasilkan data yang deskriptif analitis mengenai ketentuan umum tentang hukum perjanjian dan pengadaan barang/jasa pemerintah yang berbentuk jasa konstruksi Kapal Negara Kenavigasian, sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, dengan penerapannya dalam kehidupan nyata, sebagaimana yang dituangkan dalam Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk lebih memudahkan pembahasan, maka skripsi ini akan didakan dalam lima bab dan beberapa sub-bab, yang terdiri dari:

Bab I merupakan bagian pendahuluan yang akan menjelaskan secara garis besar mengenai latar belakang penulisan. Kemudian akan dilanjutkan dengan pokok permasalahan, tujuan penulisan, kerangka konseptual, dan metode penelitian yang digunakan. Kemudian, bab ini akan diakhiri dengan uraian mengenai sistematika penulisan skripsi ini.

Bab II pada skripsi ini akan berisi tentang tinjauan umum mengenai perjanjian (kontrak) pengadaan barang/jasa pemerintah, yang diawali dengan tinjauan umum mengenai hukum perjanjian. Mulai dari kaitan antara perjanjian dengan perikatan, macam-macam perikatan, sistem terbuka dan asas konsensualisme hukum perjanjian, syarat sah perjanjian, wanprestasi, keadaan memaksa, berakhirnya perjanjian, serta kedudukan pemerintah dalam perjanjian. Selain itu akan dibahas pula mengenai tinjauan umum kontrak pengadaan barang/jasa pemerintah berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, mulai dari isi dan jenis kontrak, penandatanganan dan pelaksanaan kontrak, perubahan, penghentian dan pemutusan kontrak, serah terima pekerjaan, sanksi dan penyelesaian perselisihan, serta pengadaan barang/jasa yang dibiayai dengan dana dalam negeri dan pinjaman atau hibah luar negeri.

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, hal 67.

Bab III pada skripsi ini akan berisi tentang tinjauan umum mengenai kapal negara kenavigasian. Mulai dari tinjauan umum mengenai kapal negara Indonesia, yang terdiri dari pengertian kapal laut dan kapal negara Indonesia, pengukuran kapal, pendaftaran kapal, Surat Tanda Kebangsaan Kapal Laut Indonesia, dan bendera kapal. Kemudian akan diakhiri dengan tinjauan umum mengenai kenavigasian, yang terdiri dari Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, sistem informasi kenavigasian, dan kapal negara keavigasian.

Bab IV pada skripsi ini akan berisi analisis mengenai Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem. Analisis akan dimulai dari pembahasan mengenai kapan Kontrak tersebut mengikat para Pihak. Kemudian dilanjutkan untuk mengetahui apakah Kontrak tersebut termasuk dalam Kontrak Kerja Konstruksi ataukah Perjanjian Jual Beli *Obligatoir*. Terakhir, akan dilakukan analisis mengenai apakah hak dan kewajiban para Pihak yang dituangkan dalam Kontrak tersebut telah memenuhi unsur-unsur Pasal 22 ayat (2) Undang-Undang No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi.

Bab V pada skripsi ini merupakan bagian akhir yang meliputi kesimpulan yang dapat ditarik dari penulisan ini dan saran yang dapat Penulis berikan dari analisis yuridis Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem.

## BAB 2

### TINJAUAN UMUM MENGENAI PERJANJIAN (KONTRAK) PENGADAAN BARANG/JASA PEMERINTAH

#### 2.1 Tinjauan Umum Mengenai Hukum Perjanjian

Manusia merupakan makhluk sosial yang selalu berhubungan dengan manusia lain melalui proses-proses sosial untuk mempertahankan hidupnya. Proses-proses sosial adalah cara-cara berhubungan yang dapat dilihat apabila para individu dan kelompok-kelompok saling bertemu dan menentukan sistem serta bentuk hubungan tersebut atau apa yang akan terjadi apabila ada perubahan-perubahan yang menyebabkan goyahnya cara-cara hidup yang telah ada. Dengan kata lain, proses sosial diartikan sebagai pengaruh timbal balik antara pelbagai segi kehidupan bersama.<sup>29</sup>

Bentuk umum dari proses sosial adalah interaksi sosial, karena interaksi sosial merupakan syarat utama terjadinya aktivitas-aktivitas sosial. Interaksi sosial merupakan hubungan-hubungan sosial yang dinamis yang menyangkut hubungan antara orang-perorangan, antara kelompok-kelompok manusia, maupun antara orang perorangan dengan kelompok manusia<sup>30</sup>, yang tidak lepas dari perjanjian. Suatu perjanjian dibuat karena adanya pihak-pihak yang memiliki kepentingan yang sama, di mana mereka saling mengikatkan dirinya untuk mencapai tujuan tertentu sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Hukum yang mengatur mengenai perjanjian disebut Hukum Perjanjian, yang secara umum diatur dalam Buku III KUHPerdara dengan judul “Perihal Perikatan”.

##### 2.1.1 Kaitan antara Perjanjian dengan Perikatan

Perikatan memiliki arti yang lebih luas daripada perjanjian. Menurut KUHPerdara, yang dimaksud dengan suatu perikatan<sup>31</sup> adalah suatu perhubungan

---

<sup>29</sup> Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2006), hal. 54.

<sup>30</sup> *Ibid.*, hal. 55.

<sup>31</sup> Periksa pendapat H. F. A. Vollmar dalam buku Mariam Darius Badruzaman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III Tentang Hukum Perikatan dengan Penjelasan*, Ed. II, Cet. I, (Bandung: Alumni, 1996), hal. 1. Dalam buku ini, H. F. A. Vollmar menyatakan bahwa

hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu. Pengaturan mengenai perikatan secara umum terdapat dalam Buku III KUHPerdara yang berjudul “Perihal Perikatan”. Adapun sesuatu hal yang dapat dituntut dari perikatan, dinamakan “prestasi”, di mana menurut undang-undang suatu prestasi dapat berupa:

- a. Menyerahkan sesuatu barang;
- b. Melakukan sesuatu perbuatan;
- c. Tidak melakukan sesuatu perbuatan.

Mengenai sumber-sumber perikatan, Pasal 1233 KUHPerdara menyatakan bahwa suatu perikatan dapat lahir dari suatu persetujuan (perjanjian) atau dari undang-undang. Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Namun walaupun perikatan itu paling banyak dilahirkan dari suatu perjanjian, ada sumber lain yang juga dapat melahirkan perikatan, yakni undang-undang. Perikatan yang lahir dari undang-undang ini dapat dibedakan antara perikatan yang lahir dari undang-undang saja dan yang lahir dari undang-undang karena perbuatan orang. Kemudian perikatan yang lahir dari undang-undang karena perbuatan orang dapat diperinci lagi menjadi perbuatan yang halal dan perbuatan yang melanggar hukum.<sup>32</sup>

Sebagai salah satu sumber dari perikatan, suatu perjanjian dalam Pasal 1313 KUHPerdara diartikan sebagai “Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.<sup>33</sup> Pasal ini menerangkan secara sederhana mengenai pengertian perjanjian yang menggambarkan tentang adanya dua pihak yang saling mengikatkan diri. Namun pengertian ini sebenarnya tidak begitu lengkap, seharusnya diterangkan juga tentang adanya dua pihak yang saling mengikatkan diri tentang suatu hal. Artinya jika disebutkan hanya satu pihak yang mengikatkan diri kepada pihak lain, maka tampak seolah-olah yang dimaksud hanyalah perjanjian sepihak, tetapi kalau

---

perikatan itu ada selama seseorang itu (debitur) harus melakukan sesuatu prestasi yang mungkin dapat dipaksakan terhadap kreditor, kalau perlu dengan bantuan hakim.

<sup>32</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2004), Cet. XX, hal. 1-2.

<sup>33</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1313.

disebutkan juga tentang adanya dua pihak yang saling mengikatkan diri, maka pengertian perjanjian ini meliputi baik perjanjian sepihak maupun perjanjian dua pihak.<sup>34</sup>

Dalam praktek, terdapat istilah kontrak yang sebenarnya sama artinya dengan perjanjian, namun masih banyak pelaku bisnis yang memahami pengertian kontrak dan perjanjian secara rancu seolah merupakan pengertian yang berbeda. Lihat pendapat Pothier yang tidak membedakan pengertian kontrak dengan perjanjian, namun ia membedakan pengertian *contract* dengan *convention (pacte)*. Sebab menurutnya yang dinamakan dengan *convention (pacte)* adalah perjanjian di mana dua orang atau lebih menciptakan, menghapuskan (*opheffen*), atau mengubah (*wijzegen*) perikatan. Sedangkan *contract* adalah perjanjian yang mengharapkan terlaksananya perikatan.<sup>35</sup>

## 2.1.2 Macam-Macam Perikatan

Sebagaimana telah kita ketahui bersama, terdapat suatu bentuk perikatan yang sangat sederhana yang dinamakan dengan perikatan murni, yakni apabila masing-masing pihak hanya ada satu orang, sedangkan sesuatu yang dapat dituntut hanya berupa satu hal, dan penuntutan ini dapat dilakukan seketika. Namun di samping bentuk yang sederhana itu, Hukum Perdata juga mengenal berbagai macam perikatan lain yang akan diuraikan satu persatu di bawah ini:

### 2.1.2.1 Perikatan Bersyarat (*Voorwaardelijk*)

Perikatan bersyarat adalah suatu perikatan yang digantungkan pada suatu kejadian di kemudian hari, yang masih belum tentu akan atau tidak terjadi. Hal ini dapat diartikan bahwa: *Pertama*, perikatan baru akan lahir diantara para pihak jika suatu keadaan yang belum tentu itu timbul, sehingga perikatan ini menggunakan syarat tangguh. Contohnya, A berjanji akan membeli rumah yang dijual oleh B apabila A mendapat pinjaman uang dari kantornya. Di sini dapat dikatakan bahwa jual beli itu hanya akan terjadi jika A mendapat pinjaman uang dari kantornya.

---

<sup>34</sup> Ahmadi Miru dan Sakka Pati, *Hukum Perikatan: Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456 BW*, (Jakarta: Rajawali Pers. 2009), hal. 64.

<sup>35</sup> Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian: Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, (Jakarta: Kencana, 2010), hal. 14.

*Kedua*, perikatan yang sudah akan berlaku, akan dibatalkan apabila suatu kejadian yang belum tentu itu timbul, sehingga perikatan ini menggunakan syarat batal. Contohnya, C mengizinkan D untuk menempati rumah pribadi miliknya selama C menempati rumah dinas. Namun perjanjian itu akan berakhir apabila secara mendadak, C diberhentikan dari pekerjaannya. Dengan demikian, syarat batal itu mewajibkan si berpiutang untuk mengembalikan apa yang telah diterimanya, apabila peristiwa yang dimaksudkan itu terjadi.<sup>36</sup>

### **2.1.2.2 Perikatan yang Digantungkan Pada Suatu Ketetapan Waktu (*Tijdsbepaling*)**

Perbedaan antara suatu syarat dengan suatu ketetapan waktu adalah bahwa suatu syarat berupa suatu kejadian atau peristiwa yang belum tentu atau tidak akan terlaksana, sedangkan suatu ketetapan waktu adalah suatu hal yang pasti akan datang, meskipun mungkin belum dapat ditentukan kapan datangnya, seperti meninggalnya seseorang. Contoh perjanjian ini dalam praktek adalah perjanjian perburuhan.<sup>37</sup> Suatu ketetapan waktu selalu dianggap dibuat untuk kepentingan si berutang, kecuali dari sifat perikatannya sendiri atau dari keadaan ternyata bahwa ketetapan waktu itu telah dibuat untuk kepentingan si berpiutang. Apa yang harus dibayar pada suatu waktu yang ditentukan, tidak dapat ditagih sebelum waktu itu tiba. Tetapi apa yang telah dibayar sebelum waktu itu datang, tak dapat ditarik kembali.

### **2.1.2.3 Perikatan yang Membolehkan Memilih (*Alternatif*)**

Dalam perikatan ini terdapat dua macam prestasi, sehingga si berutang diperbolehkan memilih salah satu prestasi yang akan dilakukannya. Contohnya, ia boleh memilih antara memberikan mobilnya atau uang sebesar seratus juta rupiah. Apabila salah satu dari barang yang diperjanjikan musnah atau tidak lagi dapat diserahkan, maka perikatan ini menjadi suatu perikatan murni dan bersahaja, yakni hanya ada satu prestasi saja. Namun jika kedua barang tersebut hilang dan

---

<sup>36</sup> Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (Jakarta: Intermasa, 2003), Cet. XXXII, hal. 128-129.

<sup>37</sup> *Ibid.*, hal. 129.

si berutang yang bertanggung jawab atas kehilangan tersebut, maka ia wajib membayar harga barang yang hilang tersebut.<sup>38</sup>

#### **2.1.2.4 Perikatan Tanggung Menanggung (*Hoofdelijk* atau *Solidair*)**

Perikatan ini merupakan perikatan di mana beberapa orang sebagai pihak yang berutang berhadapan dengan satu pihak yang berpiutang, atau sebaliknya beberapa orang yang berhak menagih suatu piutang dari seorang yang berutang. Hanya saja perikatan yang kedua ini jarang sekali terjadi dalam praktek. Biasanya, beberapa orang yang berutang tersebut, masing-masing dapat dituntut untuk membayar sejumlah seluruh utang mereka. Artinya, apabila salah satu telah membayar seluruh jumlah utang, maka pembayaran tersebut membebaskan semua teman-teman lain yang berutang.

Dari sudut pandang si berpiutang, perikatan ini diciptakan untuk menjamin terpenuhinya piutang, karena jika salah satu orang tidak dapat membayar utangnya, ia dapat menagih ke yang lainnya. Namun perikatan ini baru bisa terjadi apabila telah diperjanjikan sebelumnya atau karena undang-undang, dan tidak bisa dianggap telah terjadi secara diam-diam. Contohnya pertanggungjawaban para sekutu dalam suatu firma, harus dilakukan berdasarkan perikatan tanggung menanggung menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.<sup>39</sup>

#### **2.1.2.5 Perikatan yang Dapat Dibagi dan yang Tidak Dapat Dibagi**

Suatu perikatan dapat dibagi atau tidak tergantung dari kemungkinan pembagian prestasi dan juga tergantung dari maksud kedua pihak yang membuat perjanjian. Persoalan tentang dapat atau tidak dapat dibaginya suatu prestasi baru timbul jika salah satu pihak dalam perjanjian digantikan oleh beberapa orang lain. Contohnya karena meninggalnya satu pihak, maka seluruh hak dan kewajibannya digantikan oleh ahli warisnya. Pada dasarnya, jika tidak diperjanjikan lain antara para pihak, perikatan tidak boleh dibagi-bagi, sebab si berpiutang berhak menuntut pemenuhan perjanjian secara utuh dan tidak terbagi-bagi.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> *Ibid.*, hal. 130.

<sup>39</sup> *Ibid.*, hal. 130-131.

<sup>40</sup> *Ibid.*, hal. 131.

### 2.1.2.6 Perikatan dengan Penetapan Hukuman (*strafbeding*)

Untuk mencegah si berutang melalaikan kewajibannya, dalam praktek banyak digunakan perjanjian di mana si berutang dikenakan suatu hukuman apabila ia tidak memenuhi kewajibannya. Hukuman ini biasanya berupa menetapkan sejumlah uang yang harus dibayar, yang sebenarnya merupakan suatu pembayaran kerugian yang sejak semula sudah ditetapkan sendiri oleh para pihak yang membuat perjanjian. Hakim tetap mempunyai kekuasaan untuk meringankan hukuman, apabila perjanjian telah dipenuhi sebagian.<sup>41</sup>

### 2.1.3 Sistem Terbuka dan Asas Konsensualisme Hukum Perjanjian

Dalam KUHPerdara, dikatakan bahwa Hukum Benda menganut sistem tertutup, sedangkan Hukum Perjanjian menganut sistem terbuka. Artinya hak-hak atas kebendaan adalah terbatas dan peraturan mengenai hak atas kebendaan bersifat memaksa dan harus dipatuhi. Sedangkan dalam Hukum Perjanjian, diberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian mengenai apa saja asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.<sup>42</sup> Pasal-pasal dalam Hukum Perjanjian merupakan pasal pelengkap (*optional law*), sehingga pasal-pasal tersebut dapat disingkirkan apabila dikehendaki oleh para pihak. Mereka dapat membuat ketentuan-ketentuan sendiri yang menyimpang dari pasal-pasal Hukum Perjanjian dan dapat pula mengatur kepentingan mereka sendiri. Sehingga pasal-pasal dalam hukum perjanjian itu dapat dikatakan melengkapi perjanjian-perjanjian yang dibuat secara tidak lengkap.

Sistem terbuka dari Hukum Perjanjian mengandung suatu asas kebebasan yang diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara. Pasal ini menyatakan bahwa “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.<sup>43</sup> Sehingga asas kebebasan yang dimaksud adalah Asas Kebebasan Berkontrak. Sistem terbuka dari Hukum Perjanjian itu juga mengandung pengertian bahwa perjanjian-perjanjian khusus yang diatur dalam

---

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1337.

<sup>43</sup> *Ibid.*, ps. 1338. Dalam bahasa latin dikenal dengan nama *Pacta Sunt Servanda*.

undang-undang hanyalah merupakan perjanjian yang paling terkenal saja dalam masyarakat pada waktu KUHPerdota dibentuk. Contohnya perjanjian jual-beli dan sewa-menyewa, yang kemudian berkembang dalam praktek sehingga timbul perjanjian baru yakni sewa-beli.<sup>44</sup>

Dalam Hukum Perjanjian juga berlaku suatu asas yang dinamakan asas konsensualisme. Kata konsensualisme berasal dari bahasa latin *consensus* yang berarti sepakat. Sehingga pengertian dari asas konsensualisme adalah perikatan dilahirkan sejak detik tercapainya kesepakatan diantara para pihak. Dengan kata lain, suatu perjanjian adalah sah apabila sudah ada kesepakatan mengenai hal-hal yang pokok tanpa harus adanya suatu formalitas.

Namun terdapat pengecualian terhadap asas konsensualisme dalam Hukum Perjanjian, yaitu ditentukannya suatu formalitas tertentu oleh undang-undang terhadap beberapa macam perjanjian mengenai syarat batalnya perjanjian tersebut apabila tidak memenuhi cara yang dimaksud. Contohnya adalah perjanjian hibah di mana jika mengenai benda yang tidak bergerak harus dilakukan dengan akta notaris. Selain itu ada pula perjanjian perdamaian yang harus diadakan secara tertulis, dan lain sebagainya. Perjanjian-perjanjian yang ini kemudian dinamakan perjanjian formil.<sup>45</sup>

#### **2.1.4 Syarat Sah Perjanjian**

Suatu perjanjian dapat dikatakan sah apabila telah memenuhi beberapa persyaratan yang ditentukan oleh Pasal 1320 KUHPerdota. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa:

Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian op.cit.*, hal. 14.

<sup>45</sup> *Ibid.*, hal. 15-16.

<sup>46</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1320.

Dua syarat yang pertama disebut sebagai syarat subjektif karena mengenai subjek atau orang yang membuat perjanjian, sedangkan dua syarat yang terakhir disebut sebagai syarat objektif karena mengenai objek perjanjian itu sendiri.<sup>47</sup> Apabila syarat subjektif tidak dipenuhi oleh para pihak, akibatnya suatu perjanjian dapat dibatalkan. Artinya perjanjian tetap sah sampai salah satu pihak mengajukan pembatalan atas perjanjian tersebut. Sedangkan akibat dari tidak dipenuhinya syarat objektif dalam suatu perjanjian adalah batal demi hukum. Artinya dari semula dianggap tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian dan tidak pernah ada suatu perikatan. Sehingga tidak ada dasar untuk saling menuntut dihadapan hakim.<sup>48</sup>

Maksud dari kata **sepakat** sebagai syarat sah perjanjian yang pertama adalah kedua subjek yang mengadakan perjanjian itu harus sepakat dan setuju mengenai hal-hal pokok dari perjanjian yang mereka buat. Biasanya mereka menghendaki sesuatu yang timbal balik. Kemudian, syarat sah perjanjian yang kedua adalah **kecakapan**. Setiap orang yang sudah dewasa merupakan orang yang cakap menurut undang-undang untuk melakukan perbuatan hukum, termasuk untuk membuat suatu perjanjian. Sedangkan orang-orang yang tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian disebutkan dalam Pasal 1330 KUHPerdara, yaitu:

1. Orang-orang yang belum dewasa;
2. Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan;
3. Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu.<sup>49</sup>

Orang-orang yang belum dewasa jelas tidak cakap melakukan perbuatan hukum, termasuk membuat perjanjian karena pihak yang membuat perjanjian akan terikat dengan perjanjian itu. Sehingga para pihak benar-benar harus

---

<sup>47</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian op.cit.*, hal. 17.

<sup>48</sup> *Ibid.*, hal. 20.

<sup>49</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1330.

memiliki kemampuan untuk mengerti dan bertanggung jawab atas perbuatan hukumnya. Selain itu orang-orang yang membuat perjanjian juga mempertaruhkan harta kekayaannya, sehingga orang tersebut harus merupakan orang yang benar-benar berhak atas harta kekayaannya.

Orang yang ditaruh di bawah pengampuan pun kedudukannya sama dengan anak yang belum dewasa menurut undang-undang, sehingga dalam melakukan perbuatan hukum harus diwakilkan oleh orang lain. Untuk anak yang belum dewasa, ia harus diwakilkan oleh orang tua atau walinya, sedangkan untuk orang dewasa yang ditaruh di bawah pengampuan harus diwakili oleh pengampu atau kuratornya.<sup>50</sup>

Selain itu, seorang istri juga dianggap tidak cakap untuk melakukan perbuatan hukum seorang diri, karena menurut Pasal 108 KUHPerdara, seorang perempuan yang bersuami, untuk mengadakan suatu perjanjian, memerlukan bantuan atau izin tertulis dari suaminya.<sup>51</sup> Namun ketentuan ini sudah tidak berlaku lagi setelah dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1974 tentang Perkawinan, di mana dalam Pasal 31 ayat (1) dan (2) dinyatakan bahwa hak dan kedudukan istri adalah seimbang dengan hak dan kedudukan suami dalam kehidupan rumah tangga dan pergaulan hidup bersama dalam masyarakat. Masing-masing pihak berhak untuk melakukan perbuatan hukum.<sup>52</sup>

Sebagai syarat ketiga disebutkan bahwa suatu perjanjian harus mengenai **suatu hal tertentu**. Artinya objek dari perjanjian harus jelas-jelas dapat ditentukan jenisnya, dapat dihitung dan ditetapkan. Selain itu, dalam perjanjian juga harus diatur mengenai hak-hak dan kewajiban kedua belah pihak jika timbul perselisihan. Kemudian sebagai syarat terakhir untuk sahnya suatu perjanjian adalah adanya **sebab yang halal**. Artinya, sebab atau *causa* dibuatnya suatu perjanjian tidak boleh bertentangan dengan hukum, kesusilaan, dan ketertiban

---

<sup>50</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian op.cit.*, hal.18.

<sup>51</sup> *Ibid.*, ps. 108.

<sup>52</sup> Indonesia, *Undang-Undang Perkawinan*, UU No. 1 Tahun 1974, LN No. 1 Tahun 1974, TLN No. 3019, ps. 31 ayat (1) dan (2).

umum. Sehingga tidak boleh diadakan suatu perjanjian pembunuhan, perjanjian usaha prostitusi, dan lain sebagainya.<sup>53</sup>

Dalam perkembangan doktrin ilmu hukum, dikenal adanya tiga unsur dalam perjanjian, yakni unsur *esensialia*, unsur *naturalia*, dan unsur *aksidentalialia*. Unsur *esensialia* adalah unsur yang wajib ada dalam suatu perjanjian, bahwa tanpa keberadaan unsur tersebut, maka perjanjian yang dimaksudkan untuk dibuat dan diselenggarakan oleh para pihak dapat menjadi beda, sehingga menjadi tidak sejalan sesuai dengan kehendak para pihak. Oleh karena itu, unsur *esensialia* ini merupakan pembeda antara suatu perjanjian dengan perjanjian lainnya.<sup>54</sup>

Unsur *naturalia* adalah unsur yang pasti ada dalam suatu perjanjian tertentu, setelah unsur *esensialianya* diketahui secara pasti. Misalnya dalam perjanjian yang mengandung unsur *esensialia* jual beli, pasti akan terdapat unsur *naturalia* berupa kewajiban dari penjual untuk menanggung kebendaan yang dijual dari cacat-cacat tersembunyi. Ketentuan ini tidak dapat disimpangi para pihak, karena sifat dari jual-beli menghendaki hal tersebut.<sup>55</sup>

Unsur *aksidentalialia* adalah unsur pelengkap dalam suatu perjanjian, yang merupakan ketentuan-ketentuan yang dapat diatur secara menyimpang oleh para pihak, sesuai dengan kehendak mereka dan merupakan persyaratan khusus yang ditentukan secara bersama-sama oleh para pihak. Dengan demikian maka unsur ini pada hakekatnya bukan merupakan suatu bentuk prestasi yang harus dilaksanakan atau dipenuhi para pihak. Misalnya dalam jual beli adalah ketentuan mengenai tempat dan saat penyerahan kebendaan yang dijual atau dibeli.<sup>56</sup>

### 2.1.5 Jenis-Jenis Perjanjian

Mariam Darus Badruzaman, dalam bukunya yang berjudul “Aneka Hukum Bisnis”, membedakan Perjanjian atas beberapa jenis, yaitu<sup>57</sup>:

<sup>53</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian op.cit.*, hal. 19-20.

<sup>54</sup> Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hal. 85-86.

<sup>55</sup> *Ibid.*, hal. 88-89.

<sup>56</sup> *Ibid.*, hal. 89-90.

### 2.1.5.1 Perjanjian Timbal Balik atau Perjanjian Sepihak

Perjanjian timbal balik merupakan suatu perjanjian yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak, seperti perjanjian jual beli dan perjanjian pemborongan. Pasal 1457 KUHPerdara menyebutkan bahwa jual beli adalah suatu perjanjian timbal balik dimana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk menyerahkan suatu barang, dan pihak yang lain untuk membayar harga yang telah dijanjikan. Sehingga, jual beli mencakup 2 (dua) perbuatan timbal balik diantara para subjeknya.

Sedangkan perjanjian sepihak adalah perjanjian yang salah satu pihak saja yang mempunyai hak, sedangkan pihak yang lain hanya mempunyai kewajiban, seperti perjanjian hibah. Berdasarkan Pasal 1666 KUHPerdara, hibah adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penghibah menyerahkan suatu barang dengan cuma-cuma tanpa dapat menariknya kembali, untuk kepentingan seorang yang menerima penyerahan barang itu. Dengan demikian, maka jelaslah bahwa si pemberi hibah itu melakukan hibah tanpa mengharapkan adanya balasan prestasi.

### 2.1.5.2 Perjanjian Cuma-Cuma dan Perjanjian Atas Beban

Pasal 1314 KUHPerdara menyebutkan bahwa suatu persetujuan dibuat dengan cuma-cuma atau atas beban. Suatu persetujuan cuma-cuma terjadi bilamana pihak yang satu memberikan suatu keuntungan kepada pihak lain tanpa menerima suatu manfaat bagi dirinya sendiri. Hal ini menunjukkan adanya suatu prestasi tanpa dibarengi kontra prestasi. Pihak yang memberikan prestasi tidak mengharapkan prestasi imbalan dari pihak lainnya seperti hibah. Sedangkan persetujuan atas beban mewajibkan masing-masing pihak memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu. Sehingga harus ada terhadap prestasi dari salah satu pihak, selalu terdapat kontra prestasi dari pihak lain, dan antara kedua prestasi itu ada hubungannya menurut hukum.

### 2.1.5.3 Perjanjian Bernama (*benoemd overeenkomst*)

Perjanjian bernama termasuk dalam kategori perjanjian khusus. Sebab, perjanjian-perjanjian tersebut diatur dan diberi nama oleh pembentuk undang-

---

<sup>57</sup> Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, (Bandung: Alumni, 1994), hal. 66-69.

undang, berdasarkan tipe yang paling banyak terjadi sehari-hari. Perjanjian khusus terdapat dalam Bab V sampai dengan Bab XVIII KUHPerdara.

#### **2.1.5.4 Perjanjian Tidak Bernama (*onbenoemde overeenkomst*)**

Selain perjanjian bernama, terbit pula perjanjian tidak bernama, yaitu perjanjian yang tidak diatur di dalam KUHPerdara, namun terjadi dalam kehidupan masyarakat sehari-hari. Jumlah perjanjian ini tidak terbatas dengan nama yang disesuaikan dengan kebutuhan pihak-pihak yang mengadakannya, seperti perjanjian kerja sama, perjanjian pemasaran, dan perjanjian pengelolaan. Perjanjian ini lahir pada prakteknya berdasarkan asas kebebasan berkontrak sesuai dengan Pasal 1338 KUHPerdara. Perjanjian tidak bernama ini diatur dalam Pasal 1319 KUHPerdara, yang berbunyi “semua perjanjian, baik yang mempunyai nama khusus maupun yang tidak dikenal dengan suatu nama tertentu, tunduk pada peraturan umum yang termuat dalam bab ini dan bab yang lain”

#### **2.1.5.5 Perjanjian Kebendaan dan Perjanjian *Obligatoir***

Perjanjian kebendaan merupakan perjanjian dengan mana seorang menyerahkan haknya atas suatu benda kepada pihak lain, yang membebaskan kewajiban kepada pihak itu untuk melakukan penyerahan atas benda tersebut kepada pihak lain, misalnya dalam perjanjian jual beli. Untuk beralihnya hak milik atas benda yang diperjualbelikan tersebut, masih diperlukan adanya suatu penyerahan (*levering*). Sedangkan perjanjian *obligatoir* adalah perjanjian antara pihak-pihak yang sepakat, mengikatkan diri untuk melakukan penyerahan suatu barang kepada pihak lain. Artinya dalam perjanjian ini belum ada penyerahan barang, namun menimbulkan hak dan kewajiban bagi para Pihak. Di mana pihak yang satu wajib menyerahkan barang dan berhak menerima imbalan, sedangkan pihak lainnya wajib memberi imbalan dan berhak menerima barang.

#### **2.1.5.6 Perjanjian Konsensuil dan Perjanjian Riil**

Perjanjian konsensuil adalah perjanjian diantara kedua belah pihak yang telah sepakat untuk mengadakan suatu perikatan, contohnya dalam perjanjian jual beli. Sebab, jual beli telah dianggap terjadi sejak adanya persesuaian harga,

sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1458 KUHPerdato. Sedangkan Perjanjian riil adalah perjanjian yang dianggap mulai semenjak adanya perbuatan hukum dari apa yang diperjanjikan, seperti pada perjanjian penitipan barang. Perjanjian mulai mengikat sejak seseorang menerima barang sebagai titipan dari orang lain. Hal ini diatur dalam Pasal 1694 KUHPerdato.

### 2.1.5.7 Perjanjian yang Istimewa Sifatnya

Perjanjian yang istimewa sifatnya dapat dibagi lagi dalam 4 (empat) macam, yakni:

- a. Perjanjian *liberatoir*, yaitu perjanjian di mana para pihak membebaskan diri dari kewajiban yang ada, seperti pembebasan utang berdasarkan Pasal 1438 KUHPerdato;
- b. Perjanjian pembuktian, yaitu para pihak yang menentukan pembuktian apakah yang berlaku diantara mereka;
- c. Perjanjian untung-untungan, yaitu suatu perbuatan yang hasilnya mengenai untung ruginya bagi semua pihak, maupun bagi sementara pihak tergantung pada suatu kejadian yang belum tentu atau objeknya ditentukan kemudian sesuai Pasal 1774 KUHPerdato;
- d. Perjanjian publik, yaitu perjanjian yang sebagian atau seluruhnya dikuasai oleh hukum publik, karena salah satu pihak yang bertindak adalah pemerintah, dan pihak lainnya adalah swasta. Misalnya perjanjian ikatan dinas.

### 2.1.6 Wanprestasi

Suatu perikatan yang dibuat oleh para pihak dalam perjanjian terjadi karena adanya prestasi yang disepakati dan harus dipenuhi diantara mereka. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1234 KUHPerdato yang menyatakan bahwa *tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu*.<sup>58</sup> Ketiga hal inilah yang disebut dengan prestasi.

Dalam keadaan normal, tentunya prestasi yang dijanjikan dapat dilaksanakan sebagai mana mestinya tanpa gangguan ataupun halangan, namun

<sup>58</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1234.

ada kalanya pada waktu tertentu yang tidak dapat diguga oleh para pihak, muncul halangan, sehingga pelaksanaan prestasi yang dijanjikan tidak dapat dilaksanakan dengan baik. Kelalaian salah satu pihak yang tidak dapat memenuhi prestasi inilah yang disebut dengan wanprestasi. Dalam Pasal 1238 KUHPerdara disebutkan bahwa yang dimaksud dengan wanprestasi adalah:

Si berutang adalah lalai, apabila ia dengan surat perintah atau dengan sebuah akta sejenis itu telah dinyatakan lalai, atau demi perikatannya sendiri, ialah jika ini menetapkan, bahwa si berutang harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.<sup>59</sup>

Artinya, karena wanprestasi (kelalaian) mempunyai akibat-akibat hukum yang begitu penting, maka harus ditetapkan terlebih dahulu apakah salah satu pihak telah melakukan wanprestasi atau lalai, dan jika hal itu disangkal olehnya, maka harus dibuktikan di muka pengadilan.<sup>60</sup> Pembuktian yang dilakukan di muka pengadilan ini dilaksanakan sesuai dengan hukum acara yang berlaku di Indonesia.

Dalam suatu perjanjian (kontrak) baku sering dijumpai ketentuan bahwa para pihak telah bersepakat untuk menyimpangi Pasal 1266 KUHPerdara. Akibat hukumnya jika terjadi wanprestasi, maka perjanjian tersebut tidak perlu dimintakan pembatalan kepada hakim, tetapi dengan sendirinya sudah batal demi hukum. Dalam hal ini wanprestasi merupakan syarat batal. Akan tetapi, beberapa ahli hukum berpendapat sebaliknya, bahwa dalam hal terjadi wanprestasi perjanjian tidak batal demi hukum, tetapi harus dimintakan pembatalan kepada hakim dengan alasan antara lain bahwa sekalipun pihak yang lalai sudah wanprestasi, hakim masih berwenang memberi kesempatan kepadanya untuk memenuhi perjanjian. Dalam hal ini hakim mempunyai *discrecy* untuk

---

<sup>59</sup> *Ibid.*, ps. 1238.

<sup>60</sup> Subekti, *op.cit.*, hal. 45.

menimbang berat ringannya kelalaian debitur dibandingkan dengan kerugian yang diderita jika perjanjian dibatalkan.<sup>61</sup>

### 2.1.7 Keadaan Memaksa (*Overmacht* atau *Force Majeur*)

Salah satu pihak yang dituduh lalai melaksanakan prestasi (wanprestasi) dalam perjanjian dapat membela dirinya dengan mengajukan tuntutan keadaan maksa untuk membebaskan dirinya dari hukuman. Keadaan memaksa adalah suatu keadaan dimana salah satu pihak tidak dapat melakukan prestasinya kepada pihak lain yang disebabkan adanya kejadian yang berada di luar kekuasaannya, misalnya karena adanya gempa bumi, banjir, lahar dan lain-lain. Ketentuan mengenai keadaan memaksa ini diatur dalam Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara.<sup>62</sup> Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara masing-masing menyebutkan bahwa:

1244. Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga, bila ia tidak membuktikan, bahwa hal tidak dilaksanakan atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perjanjian itu disebabkan karena suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidak ada pada pihaknya.<sup>63</sup>

1245. Tidaklah biaya, rugi dan bunga harus digantinya, apabila karena keadaan memaksa atau karena kejadian yang tak disengaja, si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.<sup>64</sup>

Terdapat dua macam pembagian keadaan memaksa, yaitu keadaan memaksa yang absolut dan keadaan memaksa yang relatif.

---

<sup>61</sup> Suharnoko, *Hukum Perjanjian: Teori dan Analisa Kasus*, (Jakarta: kencana 2004), Cet. IV, hal. 61-64.

<sup>62</sup> Subekti, *op.cit.*, hal. 55.

<sup>63</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1244.

<sup>64</sup> *Ibid.*, ps. 1245.

### 2.1.7.1 Keadaan Memaksa yang Absolut

Adalah suatu keadaan di mana debitur sama sekali tidak dapat memenuhi perutangnya kepada kreditur, oleh karena adanya gempa bumi, banjir bandang, dan adanya lahar (*force majeure*). Akibat keadaan memaksa absolut (*force majeure*):

- a. Debitur tidak perlu membayar ganti rugi (Pasal 1244 KUH Perdata);
- b. Kreditur tidak berhak atas pemenuhan prestasi, tetapi sekaligus demi hukum bebas dari kewajibannya untuk menyerahkan kontra prestasi, kecuali untuk yang disebut dalam Pasal 1460 KUH Perdata.<sup>65</sup>

### 2.1.7.2 Keadaan Memaksa yang Relatif

Adalah suatu keadaan yang menyebabkan debitur masih mungkin untuk melaksanakan prestasinya, tetapi pelaksanaan prestasi itu harus dilakukan dengan memberikan korban besar yang tidak seimbang atau menggunakan kekuatan jiwa yang di luar kemampuan manusia atau kemungkinan tertimpa bahaya kerugian yang sangat besar. Keadaan memaksa ini tidak mengakibatkan beban resiko apapun, hanya masalah waktu pelaksanaan hak dan kewajiban kreditur dan debitur.<sup>66</sup>

### 2.1.8 Berakhirnya Perjanjian

Berakhirnya perjanjian merupakan selesai atau hapusnya sebuah perjanjian (kontrak) yang dibuat antara dua pihak tentang sesuatu hal. Sesuatu hal di sini bisa berarti segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh kedua pihak seperti jual beli, utang piutang, sewa-menyewa dan lain-lain. Dalam KUHPerdata telah diatur tentang berakhirnya perikatan. Berakhirnya perikatan diatur dalam Pasal 1381 KUHPerdata. Cara berakhirnya perikatan dibagi menjadi sepuluh cara, yaitu:

- a. Pembayaran;
- b. Konsignasi;
- c. Novasi (Pembaruan Utang);

---

<sup>65</sup> “Perjanjian”, <http://www.jdih.bpk.go.id/informasihukum/Perjanjian.pdf>, diakses pada hari Rabu, 25 Agustus 2010, pukul 22.50WIB.

<sup>66</sup> *Ibid.*

- d. Kompensasi;
- e. Konfusio (Percampuran Utang);
- f. Pembebasan Utang;
- g. Musnahnya Barang Terutang;
- h. Kebatalan atau Pembatalan;
- i. Berlaku Syarat Batal;
- j. Daluwarsa.<sup>67</sup>

Kesepuluh cara berakhirnya perikatan tersebut tidak disebutkan, mana perikatan yang berakhir karena perjanjian dan undang-undang. Sebab untuk mengklasifikasinya diperlukan sebuah pengkajian yang teliti dan seksama. Berdasarkan hasil kajian terhadap pasal-pasal yang mengatur tentang berakhirnya perikatan maka kesepuluh cara itu dapat digolongkan menjadi dua macam, yaitu berakhirnya perikatan karena perjanjian dan undang-undang. Yang termasuk dalam berakhirnya perikatan berdasarkan undang-undang adalah Konsignasi, Musnahnya Barang Terutang, dan Daluwarsa. Sedangkan berakhirnya perikatan karena perjanjian dibagi menjadi tujuh cara, yaitu Pembayaran, Novasi (Pembaruan Utang), Kompensasi, Konfusio (Percampuran Utang), Pembebasan Utang, Kebatalan atau Pembatalan, dan Berlaku Syarat Batal.

Disamping ketujuh cara tersebut, dalam praktik dikenal pula cara berakhirnya perjanjian, yaitu:

- a. Jangka Waktunya Berakhir
- b. Dilaksanakan Objek Perjanjian
- c. Kesepakatan Kedua Belah Pihak
- d. Pemutusan Kontrak Secara Sepihak Oleh Salah Satu Pihak, dan
- e. Adanya Putusan Pengadilan.<sup>68</sup>

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa berakhirnya perikatan karena perjanjian (kontrak) dapat digolongkan menjadi dua belas macam, yaitu:

---

<sup>67</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1381.

<sup>68</sup> Salim H. S., *Hukum Kontrak: Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), Cet. VII, hal. 164-165.

### 2.1.8.1 Pembayaran

Berakhirnya perjanjian (kontrak) karena pembayaran dijabarkan lebih lanjut dalam Pasal 1382 sampai dengan Pasal 1403 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Terdapat dua pengertian pembayaran, yaitu pengertian secara sempit dan secara yuridis. Pembayaran dalam arti sempit adalah pelunasan utang yang dilakukan dalam bentuk uang atau barang. Kemudian, pembayaran dalam arti yuridis adalah pelunasan utang yang tidak hanya dilakukan dalam bentuk uang atau barang, tetapi juga dalam bentuk jasa, seperti jasa dokter bedah, tukang cukur, atau guru privat. Orang-orang yang dapat melakukan pembayaran utang, adalah:

- a. Debitur yang berkepentingan langsung;
- b. Penjamin atau borgtocher;
- c. Orang ketiga yang bertindak atas nama debitur.

Sedangkan orang-orang yang berhak menerima pembayaran utang, adalah:

- a. Kreditur;
- b. Orang yang menerima kuasa dari kreditur;
- c. Orang yang telah ditunjuk oleh hakim; dan
- d. Orang-orang yang berhak menurut undang-undang sesuai Pasal 1385 KUHPerdata.

Objek pembayaran ditentukan dalam Pasal 1389 sampai dengan Pasal 1391 KUHPerdata. Menurut Pasal 1389 KUHPerdata:

Tidak seorang kreditur pun dapat dipaksa menerima pembayaran suatu barang lain dari barang yang terutang, meskipun barang yang ditawarkan sama harganya dengan barang yang terutang, bahkan lebih tinggi.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1389.

Tempat pembayaran dilakukan, ditentukan dalam Pasal 1393 KUHPerdara. Pada dasarnya, tempat pembayaran dilakukan adalah di tempat yang telah ditetapkan dalam perjanjian, antara para pihak. Akan tetapi, apabila kedua belah pihak tidak menentukan secara tegas tempat pembayaran maka pembayaran dapat dilakukan di tempat-tempat sebagai berikut:

- a. Tempat berada sewaktu perjanjian dibuat;
- b. Tempat tinggal kreditur, dengan syarat kreditur harus secara terus-menerus berdiam dan bertempat tinggal di tempat tersebut;
- c. Tempat tinggal debitur.

Biaya pembayaran yang harus ditanggung oleh debitur diatur dalam Pasal 1395 KUHPerdara. Debitur juga berhak untuk menerima tanda bukti pembayaran dari kreditur yang tujuannya sebagai alat bukti di kelak kemudian hari, apabila kreditur sendiri menyangkal tentang adanya pembayaran tersebut. Penggantian kedudukan kreditur oleh pihak ketiga dalam perjanjian sebagai akibat pembayaran oleh pihak ketiga atas utang debitur kepada pihak kreditur atau yang biasa disebut dengan subrogasi, juga dimungkinkan dan diatur dalam Pasal 1400 KUHPerdara. Tujuan subrogasi adalah untuk memperkuat posisi pihak ketiga yang telah melunasi utang-utang debitur dan atau meminjamkan uang kepada debitur. Sehingga subrogasi sebenarnya adalah beralihnya hak tuntutan dan kedudukan kreditur kepada pihak ketiga.<sup>70</sup>

#### **2.1.8.2 Novasi (Pembaruan Utang)**

Novasi diatur dalam Pasal 1413 sampai dengan Pasal 1424 KUHPerdara. Novasi (Pembaruan Utang) adalah sebuah persetujuan, di mana suatu perjanjian akan dihapuskan, dan seketika itu juga timbul sebuah perjanjian baru. Unsur-unsur novasi antara lain:

- a. Adanya perjanjian baru;
- b. Adanya subjek yang baru;
- c. Adanya hak dan kewajiban
- d. Adanya prestasi.

---

<sup>70</sup> Salim H. S., *op.cit.*, hal. 165-168.

Di dalam pasal 1413 KUHPerdara, novasi dibedakan menjadi tiga macam, yaitu:

- a. Novasi Objektif, yaitu suatu perjanjian yang dibuat antara debitur dan kreditur, di mana perjanjian lama dihapuskan. Hal ini berkaitan dengan objek perjanjian.
- b. Novasi Subjektif Pasif, yaitu perjanjian yang dibuat antara kreditur dengan debitur, namun debiturnya diganti oleh debitur yang baru, sehingga debitur lama dibebaskan. Inti dari novasi subjektif pasif ini adalah penggantian debitur lama dengan debitur baru.
- c. Novasi Subjektif Aktif, yaitu penggantian kreditur di mana kreditur lama dibebaskan dari kontrak, dan kemudian muncul kreditur baru dengan debitur lama. Jadi, inti novasi ini adalah penggantian kreditur.

Di dalam pasal 1418 KUHPerdara telah ditentukan akibat novasi. Salah satunya adalah bahwa debitur lama telah dibebaskan dari kewajiban oleh kreditur. Sehingga kreditur tidak dapat lagi meminta pembayaran kepada debitur lama, sekalipun debitur baru jatuh pailit atau debitur baru ternyata orang yang tidak dapat melakukan perbuatan hukum.<sup>71</sup>

### 2.1.8.3 Kompensasi (Perjumpaan Utang)

Kompensasi atau Perjumpaan Utang diatur dalam pasal 1425 KUHPerdara yang artinya adalah penghapusan masing-masing utang dengan jalan saling memperhitungkan utang yang sudah dapat ditagih antara kreditur dan debitur.<sup>72</sup>

Syarat terjadinya kompensasi adalah:

- a. Kedua-duanya berpokok pada sejumlah uang; atau
- b. Berpokok pada jumlah barang yang dapat dihabiskan dari jenis yang sama; atau
- c. Kedua-duanya dapat ditetapkan dan ditagih seketika.

Sedangkan tujuan dari dilakukannya sebuah kompensasi atau perjumpaan utang adalah:

---

<sup>71</sup> *Ibid.*, hal. 168-170.

<sup>72</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1425.

- a. Penyederhanaan pembayaran yang simpang siur antara pihak kreditur dan debitur;
- b. Dimungkinkan terjadinya pembayaran sebagian;
- c. Memberikan kepastian pembayaran dalam keadaan pailit.

Cara terjadinya kompensasi dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu demi hukum<sup>73</sup> dan atas permintaan kedua belah pihak<sup>74</sup>. Perjumpaan utang demi hukum atau *ipso jure compensatur* adalah suatu perjumpaan utang yang terjadi tanpa adanya pemberitahuan dan permintaan dari pihak debitur dan kreditur. Adapun dua kelemahan kompensasi yang terjadi demi hukum, yaitu:

- a. Akan mengakibatkan terjadinya hal-hal yang menegangkan antara pihak-pihak yang berkepentingan;
- b. Adanya larangan kompensasi yang tercantum dalam Pasal 1429 KUHPerdara, yaitu:
  - a) Dituntutnya pengembalian suatu barang yang secara berlawanan dengan hukum, yaitu merampas dari pemiliknya;
  - b) Dituntutnya pengembalian sesuatu barang yang dititipkan atau dipinjamkan;
  - c) Terhadap suatu utang yang bersumber dari tunjangan nafkah yang telah dinyatakan tidak dapat disita.<sup>75</sup>

Kompensasi yang terjadi atas dasar permintaan dan persetujuan kedua belah pihak dinamakan kompensasi kontraktual.<sup>76</sup> Pada dasarnya, semua utang piutang yang telah disetujui oleh kedua belah pihak dapat dilakukan kompensasi kontraktual. Namun ada beberapa pengecualian, yaitu sebagai berikut:

- a. Jika utang-utang dari kedua belah pihak tidak dapat dibayar di tempat yang sama maka utang itu tidak dapat dikompensasi, selain penggantian biaya pengiriman.<sup>77</sup>

---

<sup>73</sup> *Ibid.*, ps. 1426.

<sup>74</sup> *Ibid.*, ps. 1431.

<sup>75</sup> *Ibid.*, ps. 1429.

<sup>76</sup> *Ibid.*, ps. 1431.

<sup>77</sup> *Ibid.*, ps. 1432.

- b. Kompensasi tidak dapat dilakukan atas kerugian hak yang diperoleh pihak ketiga.<sup>78</sup>
- c. Seorang debitur yang kemudian menjadi kreditur pula, setelah pihak ketiga menyita barang yang harus dibayarkan, tidak dapat menggunakan kompensasi atas kerugian penyita.<sup>79</sup>

Ketiga hal itu tidak dapat dilakukan kompensasi kontraktual karena cara memperolehnya bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku.<sup>80</sup>

#### 2.1.8.4 Konfusio (Percampuran Utang)

Percampuran Utang diatur dalam Pasal 1436 sampai dengan Pasal 1437 KUHPerduta. Percampuran Utang adalah percampuran kedudukan sebagai orang yang berutang dengan kedudukan sebagai kreditur menjadi satu.<sup>81</sup> Ada dua cara terjadinya percampuran utang, yaitu:

- a. Dengan jalan penerusan hak dengan alas hak hukum. Misalnya, kreditur meninggal dunia dan meninggalkan satu-satunya ahli waris, yaitu debitur. Ini berarti bahwa dengan meninggalnya kreditur, maka kedudukan debitur menjadi kreditur;
- b. Dengan jalan penerusan hak di bawah alas hak khusus. Misalnya pada jual beli atau *legaat*.

Pada umumnya percampuran utang terjadi pada bentuk-bentuk debitur menjadi ahli waris dari kreditur<sup>82</sup>, atau pada saat debitur menikah dengan kreditur tanpa perjanjian perkawinan sehingga terjadi persatuan harta.

#### 2.1.8.5 Pembebasan Utang

Pembebasan utang diatur dalam Pasal 1438 sampai dengan Pasal 1443 KUHPerduta. Pembebasan utang adalah suatu pernyataan sepihak dari kreditur kepada debitur, bahwa debitur dibebaskan dari perutangan. Ada dua cara

<sup>78</sup> *Ibid.*, ps. 1434 ayat (1).

<sup>79</sup> *Ibid.*, ps. 1434 ayat (2).

<sup>80</sup> Salim H. S., *op.cit.*, hal. 170-171.

<sup>81</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1436.

<sup>82</sup> Salim H. S., *op.cit.*, hal. 172.

terjadinya pembebasan utang, yaitu pembebasan utang secara cuma-cuma yang harus dipandang sebagai penghadiah, dan pembebasan utang karena prestasi dari pihak debitur artinya sebuah prestasi lain selain prestasi yang terutang. Pembebasan ini didasarkan pada perjanjian.<sup>83</sup>

#### 2.1.8.6 Kebatalan atau Pembatalan

Kebatalan perjanjian diatur dalam Pasal 1446 sampai dengan Pasal 1456 KUHPerdota. Ada tiga penyebab timbulnya pembatalan kontrak, yaitu:

- a. Adanya perjanjian yang dibuat oleh orang-orang yang belum dewasa dan di bawah pengampuan;
- b. Tidak mengindahkan bentuk perjanjian yang disyaratkan dalam undang-undang;
- c. Adanya cacat kehendak, yang dibedakan menjadi tiga macam:
  - a) Kekhilafan (*dwaling*) adalah suatu penggambaran yang keliru mengenai orangnya atau objek perjanjian yang dibuat oleh para pihak. *Dwaling* dibagi menjadi dua macam, yakni *dwaling* tentang orangnya dan *dwaling* di dalam kemandirian benda;
  - b) Paksaan (*dwang*) yaitu suatu ancaman yang dilakukan oleh seseorang kepada orang lain atau pihak ketiga, sehingga memberi kesan dan dapat menimbulkan ketakutan pada orang yang berakal sehat, bahwa dirinya, orang-orangnya, atau kekayaannya terancam rugi besar dalam waktu dekat;<sup>84</sup>
  - c) Penipuan (*bedrog*) adalah dengan sengaja mengajukan gambaran atau fakta yang salah untuk memasuki suatu perjanjian.

Kebatalan dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu kebatalan mutlak dan kebatalan relatif. Kebatalan mutlak adalah suatu kebatalan yang tidak perlu dituntut secara tegas. Kebatalan mutlak terjadi karena cacat bentuknya, perjanjian itu dilarang undang-undang, bertentangan dengan kesusilaan, dan bertentangan dengan kepentingan umum. Sedangkan kebatalan relatif adalah suatu kebatalan yang dituntut secara tegas, dan biasanya diajukan oleh salah satu pihak.

---

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1324.

Akibat kebatalan kontrak dapat dilihat dari dua aspek, yaitu orang-orang yang tidak berwenang melakukan perbuatan hukum, dan cacat kehendak. Akibat kebatalan perikatan bagi orang-orang yang tidak berwenang melakukan perbuatan hukum adalah pulihnya barang-barang dan orang-orang yang bersangkutan, seperti sebelum perikatan dibuat.<sup>85</sup> Dengan pengertian bahwa segala sesuatu yang telah diberikan atau dibayar kepada orang yang tidak berwenang hanya dapat dituntut kembali bila:

- a. Barang yang bersangkutan masih berada di tangan orang yang tidak berwenang lagi;
- b. Orang yang tidak berwenang itu telah mendapat keuntungan dari apa yang telah diberikan atau dibayar;
- c. Apa yang dinikmati telah dipakai bagi kepentingannya.

Undang-undang tidak membatasi jangka waktu tuntutan pembatalan perjanjian secara khusus. Namun, dalam undang-undang ditentukan jangka waktu yang pendek, yaitu lima tahun yang mulai berlaku bagi:

- a. Orang yang belum dewasa, sejak hari kedewasaannya;
- b. Pengampuan, sejak hari pencabutan pengampuan;
- c. Paksaan, sejak hari paksaan berhenti;
- d. Penipuan, sejak hari diketahuinya penipuan;
- e. Pembayaran tak terutang, sejak debitor mengetahui bahwa ia tidak mempunyai utang pada kreditur; dan
- f. Tuntutan pembatalan perikatan menjadi gugur, apabila perikatan itu dikuatkan secara tegas atau secara diam-diam oleh orang-orang tersebut di atas.<sup>86</sup>

#### 2.1.8.7 Berlaku Syarat Batal

Syarat batal adalah suatu syarat yang bila dipenuhi akan menghapuskan perjanjian dan membawa segala sesuatu pada keadaan semula, seolah-olah tidak

---

<sup>85</sup> *Ibid.*, ps. 1451.

<sup>86</sup> *Ibid.*, ps. 1456.

ada suatu perjanjian.<sup>87</sup> Biasanya syarat batal berlaku pada perjanjian timbale balik. Seperti pada perjanjian jual beli, sewa-menyewa, dan lain-lain.

#### **2.1.8.8 Jangka Waktu Kontrak Telah Berakhir**

Setiap perjanjian (kontrak) yang dibuat oleh para pihak, baik kontrak yang dibuat melalui akta di bawah tangan maupun yang dibuat oleh atau di muka pejabat yang berwenang telah ditentukan secara tegas jangka waktu dan tanggal berakhirnya kontrak. Penentuan jangka waktu dan tanggal berakhirnya kontrak dimaksudkan bahwa salah satu pihak tidak perlu memberitahukan tentang berakhirnya kontrak tersebut, namun para pihak telah mengetahuinya masing-masing. Penentuan jangka waktu dan tanggal berakhirnya kontrak adalah didasarkan pada kemauan dan kesepakatan para pihak. Ada kontrak yang jangka waktu dan tanggal berakhirnya singkat dan ada juga yang lama. Sehingga jangka waktu berakhirnya kontrak tidak ada yang sama antara satu dengan lainnya.<sup>88</sup>

#### **2.1.8.9 Dilaksanakan Objek Perjanjian**

Pada dasarnya objek perjanjian adalah sama dengan prestasi. Prestasi itu terdiri dari melakukan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu. Di dalam perjanjian timbal balik, seperti jual beli, sewa-menyewa, tukar-menukar, dan lain-lain telah ditentukan objek perjanjian. Misalnya, dalam perjanjian jual beli tanah, yang menjadi objek perjanjian adalah barang dan harga. Pihak penjual tanah berkewajiban untuk menyerahkan tanah secara riil dan menyerahkan surat-surat tanah tersebut, begitu juga pembeli tanah berkewajiban untuk menyerahkan uang harga tanah tersebut. Sedangkan hak dari penjual tanah adalah menerima uang harga tanah, dan hak dari pihak pembeli adalah menerima tanah beserta surat-surat yang menyertainya. Dengan telah dilaksanakan objek perjanjian maka perjanjian maka perjanjian antara penjual dan pembeli telah berakhir, baik secara diam-diam maupun secara tegas.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> *Ibid.*, ps. 1265.

<sup>88</sup> Salim H. S., *op.cit.*, hal. 175-176.

<sup>89</sup> *Ibid.*, hal. 176-177.

#### **2.1.8.10 Kesepakatan Kedua Belah Pihak**

Kesepakatan kedua belah pihak merupakan salah satu cara berakhirnya perjanjian (kontrak), dimana kedua belah pihak telah sepakat untuk menghentikan kontrak yang telah ditutup antara keduanya. Motivasi mereka untuk menyepakati berakhirnya kontrak tersebut adalah berbeda-beda antara satu dengan lainnya. Ada yang menyepakatinya didasarkan pada nilai-nilai kemanusiaan dan ada juga yang menyepakati karena bisnis. Pertimbangan karena bisnis adalah didasarkan pada untung rugi. Apabila salah satu pihak merasa rugi untuk melaksanakan substansi kontrak tersebut, salah satu meminta kepada pihak lainnya untuk mengakhiri kontrak tersebut dan pihak lainnya akan menyetujuinya.<sup>90</sup>

#### **2.1.8.11 Pemutusan Kontrak Secara Sepihak Oleh Salah Satu Pihak**

Pada dasarnya perjanjian (kontrak) harus dilaksanakan oleh para pihak berdasarkan itikad baik, namun dalam kenyataannya sering kali salah satu pihak tidak melaksanakan substansi kontrak, walaupun mereka sudah diberikan somasi sebanyak tiga kali berturut-turut. Karena salah satu pihak lalai melaksanakan prestasinya maka pihak yang lainnya dengan sangat terpaksa memutuskan kontrak itu secara sepihak.

Pemutusan kontrak secara sepihak ini merupakan salah satu cara untuk mengakhiri kontrak. Di dalam praktik pembuatan kontrak yang dibuat oleh para pihak, telah banyak ditemui substansi kontrak yang telah mencantumkan berakhirnya kontrak berdasarkan pemutusan kontrak oleh salah satu pihak.<sup>91</sup>

#### **2.1.8.12 Putusan Pengadilan**

Penyelesaian sengketa di bidang perjanjian (kontrak) dapat ditempuh melalui dua pola, yaitu melalui pengadilan dan di luar pengadilan. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan lazim disebut dengan *alternative dispute resolution* (ADR). Cara ini dapat dilakukan dengan konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, dan penilaian ahli. Apabila kelima cara itu telah dilakukan oleh para pihak namun masih juga menemui jalan buntu maka salah satu pihak, terutama pihak yang

---

<sup>90</sup> *Ibid.*, hal. 177.

<sup>91</sup> *Ibid.*, hal. 178.

dirugikan dalam pelaksanaan kontrak dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri di tempat kontrak atau subjek berada. Biasanya dalam kontrak yang dibuat oleh para pihak, telah ditentukan tempat penyelesaian sengketa.<sup>92</sup> Sehingga jelaslah bahwa salah satu cara untuk mengakhiri kontrak adalah dengan putusan hakim di pengadilan.

### 2.1.9 Kedudukan Hukum (*Rechtspositie*) Pemerintah dalam Perjanjian

Dalam kehidupan sehari-hari, tidak semua urusan pemerintahan dilaksanakan oleh lembaga-lembaga dan norma-norma hukum yang terdapat dalam suasana hukum publik. Ada kalanya, pemerintah menggunakan lembaga-lembaga hukum yang tersedia di dalam suasana hukum perdata dengan segala macam bentuk dan variasinya untuk mencapai tujuan pemerintahan. Menurut Indroharto, lembaga-lembaga hukum publik itu berkedudukan mandiri dalam statusnya sebagai badan hukum (perdata) dan dapat melakukan perbuatan atau tindakan hukum perdata menurut peraturan perundang-undangan yang bersangkutan melalui organ-organnya (Badan atau Jabatan Tata Usaha Negara/TUN).<sup>93</sup> Indroharto juga menyebutkan bahwa, hal ini dikarenakan sarana jalur-jalur yang terbuka dalam suasana hukum perdata, terutama lembaga kebebasan berkontrak, banyak sekali memberikan kemungkinan kebijaksanaan yang dapat direalisasi daripada jika harus dilakukan menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku.<sup>94</sup>

Pemanfaatan lembaga hukum perdata jelas memiliki beberapa keuntungan, salah satunya adalah bahwa lembaga hukum perjanjian selalu dapat diterapkan karena pihak-pihak yang bersangkutan bebas menentukan sendiri isi dari perjanjian yang dibuat. Namun disamping itu, lembaga hukum perdata juga memiliki beberapa kemungkinan yang tidak menguntungkan, misalnya pemerintah dapat memutuskan secara sepihak perjanjian yang telah diadakan dengan warga masyarakat yang bersangkutan. Selain itu, pemerintah juga dapat

---

<sup>92</sup> *Ibid.*, hal. 181.

<sup>93</sup> Indroharto, *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara: Buku I Beberapa Pengertian Dasar Hukum Tata Usaha Negara*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2004), Cet. IX, hal. 66.

<sup>94</sup> *Ibid.*, hal.111.

menyalahgunakan kenyataan posisi yuridisnya sebagai penguasa, pemegang monopoli atau kombinasi antara keduanya. Walaupun demikian, pada kenyataannya sekarang ini penggunaan lembaga hukum perdata, terutama perjanjian, semakin meluas dan intensif. Sebab lembaga hukum perjanjian ini ada pada hampir semua bidang hukum.<sup>95</sup>

Secara garis besar, perjanjian yang biasanya digunakan pemerintah untuk melaksanakan tugas dan wewenangnya<sup>96</sup> antara lain:

- a. Perjanjian perdata biasa;
- b. Perjanjian mengenai wewenang pemerintahan;
- c. Perjanjian mengenai kebijaksanaan yang akan dilaksanakan; dan
- d. Perjanjian mengenai jual beli barang dan jasa.

Namun perlu diingat, bahwa setiap perjanjian perdata yang dilakukan oleh pemerintah selalu didahului oleh adanya suatu keputusan Tata Usaha Negara (TUN) untuk melakukan suatu tindakan hukum perdata.<sup>97</sup>

Dalam perjanjian jual beli barang dan jasa pemerintah, terdapat dua macam kontrak, yaitu kontrak standar dan kontrak adhesie. Pengertian dari kontrak standar adalah suatu perjanjian yang isinya atau syarat-syaratnya telah ditentukan oleh pemerintah. Namun terhadap isi/syarat dari perjanjian ini, masih ada kemungkinan untuk disimpangi, walaupun pada kenyataannya hal ini jarang sekali terjadi. Adanya kontrak standar ini mendorong terbitnya kontrak adhesie, yakni suatu perjanjian yang sudah disiapkan oleh pemerintah hingga pihak lain tidak mempunyai pilihan lagi kecuali menerimanya (*take it or leave it*). Syarat-syarat perjanjian yang telah dibuat itu sebenarnya dapat dibenarkan untuk diubah

---

<sup>95</sup> *Ibid.*, hal. 112-114.

<sup>96</sup> *Ibid.*, hal. 115. Bandingkan dengan pendapat De Haan cs (hal.131) yang mengelompokkan perjanjian-perjanjian Pemerintah itu dalam:

- a. Perjanjian perdata murni;
- b. Perjanjian perdata dengan syarat standar yang ditetapkan Pemerintah tanpa mengaitkan segi kebijaksanaan;
- c. Perjanjian perdata dengan aspek kebijaksanaan yang baik tanpa syarat standar Pemerintah;
- d. Perjanjian perdata semata-mata mengenai wewenang hukum public terhadap masyarakat;
- e. Perjanjian perdata yang berlaku sebagai suatu keputusan TUN (*beschikking*);
- f. Suatu konsesi;
- g. Pengaturan bersama dan perjanjian Pemerintahan (tanpa dasar perundang-undangan).

<sup>97</sup> *Ibid.*, hal. 117.

secara sepihak oleh pemerintah yang diwakili oleh Badan atau Jabatan TUN. Namun hal tersebut hanya dapat dilakukan sepanjang wewenang untuk itu telah tegas diperjanjikan pada saat perjanjian dibuat.<sup>98</sup>

Artinya, kedudukan pemerintah yang diwakili Badan atau Jabatan TUN dalam melakukan tindakan hukum perdata, yakni perjanjian, adalah mandiri dan seimbang (*equal*)<sup>99</sup> dengan pihak lainnya. Pemerintah tidak dapat sesuka hati mengubah isi perjanjian dan tetap harus memperjanjikan terlebih dahulu wewenang untuk dapat melakukan perubahan tersebut layaknya pihak-pihak lain pada umumnya.

## 2.2 Tinjauan Umum Kontrak Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah

Pengadaan barang/jasa pemerintah adalah kegiatan pengadaan barang/jasa yang dibiayai dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBN/APBD), baik yang dilaksanakan secara swakelola maupun oleh penyedia barang/jasa.<sup>100</sup> Pada tahun 2000, pemerintah menerbitkan Keputusan Presiden Nomor 18 Tahun 2000 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Instansi Pemerintah, yang kemudian disempurnakan dengan Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003 (“Keppres No. 80 Tahun 2003”) yang juga telah tujuh kali direvisi hingga Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 95 Tahun 2007.

Melalui penyempurnaan ini sebenarnya diharapkan agar pengadaan barang dan jasa pemerintah yang dibiayai dengan APBN/APBD dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien berdasarkan prinsip persaingan sehat, transparan, terbuka, dan adil sehingga hasilnya dapat dipertanggungjawabkan, baik dari segi

---

<sup>98</sup> *Ibid.*, hal. 127.

<sup>99</sup> Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, (St. Paul-Minnesota: West Publishing Co., 1990), hal 1193. Istilah *equal* dalam Black 's Law Dictionary didefinisikan sebagai “*alike; uniform; on the same plane or level with respect to efficiency, worth, value, amount or rights. Word 'equal' as used in law implies not identify but duality and used of one thing as the measure of another*”.

<sup>100</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 1 ayat (1).

fisik, keuangan, maupun manfaat untuk kelancaran dan pelayanan masyarakat.<sup>101</sup>

Perubahan-perubahan yang dimaksud antara lain sebagai berikut:

- a. Perubahan pertama : Keppres No. 61 Tahun 2004;
- b. Perubahan kedua : Perpres No. 32 Tahun 2005;
- c. Perubahan ketiga : Perpres No. 70 Tahun 2005;
- d. Perubahan keempat : Perpres No. 8 Tahun 2006;
- e. Perubahan kelima : Perpres No. 79 Tahun 2006;
- f. Perubahan keenam : Perpres No. 85 Tahun 2006; dan
- g. Perubahan ketujuh : Perpres No. 95 Tahun 2007.

Dalam kegiatan pengadaan barang/jasa pemerintah, terdapat dua pihak yakni pengguna barang/jasa dan penyedia barang/jasa, di mana pemerintah berkedudukan sebagai pengguna barang/jasa. Untuk pemilihan penyedia barang/jasa pemborongan/jasa lainnya, pada prinsipnya dilakukan melalui metoda pelelangan umum. Pelelangan umum adalah metoda pemilihan penyedia barang/jasa yang dilakukan secara terbuka dengan pengumuman secara luas melalui media massa dan papan pengumuman resmi untuk penerangan umum. Namun dalam hal jumlah penyedia barang/jasa terbatas untuk pekerjaan yang kompleks, maka dapat dilakukan dengan metoda pelelangan terbatas dan diumumkan secara luas melalui media massa dan papan pengumuman resmi dengan mencantumkan penyedia barang/jasa yang telah diyakini mampu, guna memberi kesempatan kepada penyedia barang/jasa lainnya yang memenuhi kualifikasi.

Apabila metoda pelelangan umum atau pelelangan terbatas dinilai tidak efisien dari segi biaya pelelangan, maka pemilihan penyedia barang/jasa dapat dilakukan dengan metoda pemilihan langsung yang dilakukan dengan membandingkan sebanyak-banyaknya penawaran, sekurang-kurangnya 3 (tiga) penawaran dari penyedia barang/jasa yang telah lulus prakualifikasi serta dilakukan negosiasi baik teknis maupun biaya serta harus diumumkan minimal melalui papan pengumuman resmi untuk penerangan umum dan bila memungkinkan melalui internet. Dalam keadaan tertentu dan keadaan khusus, pemilihan penyedia barang/jasa dapat dilakukan dengan cara penunjukan

---

<sup>101</sup> Rocky Marbun, *Tanya Jawab Seputar Tata Cara Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*, (Jakarta: Visimedia, 2010), hal. 11-13.

langsung terhadap 1 (satu) penyedia barang/jasa dengan cara melakukan negosiasi baik teknis maupun biaya sehingga diperoleh harga yang wajar dan secara teknis dapat dipertanggungjawabkan.<sup>102</sup>

Setelah terpilih, penyedia barang/jasa dan pengguna barang/jasa kemudian harus mengikatkan diri dalam suatu kontrak pengadaan barang/jasa yang disiapkan oleh pemerintah. Hal ini diatur dalam Pasal 9 ayat (3) huruf g Keppres No. 80 Tahun 2003 yang menyatakan bahwa salah satu tugas pokok pemerintah sebagai pengguna barang/jasa dalam pengadaan barang/jasa adalah *menyiapkan dan melaksanakan perjanjian/kontrak dengan pihak penyedia barang/jasa*.<sup>103</sup>

### 2.2.1 Isi dan Jenis Kontrak

Kontrak pengadaan barang/jasa pemerintah menurut pasal 29 ayat (1) Keppres No. 80 Tahun 2003 sekurang-kurangnya memuat ketentuan sebagai berikut :

- a. Para pihak yang menandatangani kontrak yang meliputi nama, jabatan, dan alamat;
- b. Pokok pekerjaan yang diperjanjikan dengan uraian yang jelas mengenai jenis dan jumlah barang/jasa yang diperjanjikan;
- c. Hak dan kewajiban para pihak yang terikat di dalam perjanjian;
- d. Nilai atau harga kontrak pekerjaan, serta syarat-syarat pembayaran;
- e. Persyaratan dan spesifikasi teknis yang jelas dan terinci;
- f. Tempat dan jangka waktu penyelesaian/penyerahan dengan disertai jadwal waktu penyelesaian/penyerahan yang pasti serta syarat-syarat penyerahannya;
- g. Jaminan teknis/hasil pekerjaan yang dilaksanakan dan/atau ketentuan mengenai kelaikan;
- h. Ketentuan mengenai cidera janji dan sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi kewajibannya;
- i. Ketentuan mengenai pemutusan kontrak secara sepihak;

---

<sup>102</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 17.

<sup>103</sup> *Ibid.*, ps. 9 ayat (3).

- j. Ketentuan mengenai keadaan memaksa;
- k. Ketentuan mengenai kewajiban para pihak dalam hal terjadi kegagalan dalam pelaksanaan pekerjaan;
- l. Ketentuan mengenai perlindungan tenaga kerja;
- m. Ketentuan mengenai bentuk dan tanggung jawab gangguan lingkungan;
- n. Ketentuan mengenai penyelesaian perselisihan.

Dalam kontrak pengadaan barang/jasa Pemerintah, peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah peraturan perundang-undangan Republik Indonesia. Dengan kata lain, hukum yang berlaku dan dipilih oleh pengguna dan penyedia barang/jasa adalah hukum Indonesia.<sup>104</sup>

Namun khusus untuk kegiatan pengadaan jasa konstruksi (pemborongan), maka ketentuan-ketentuan yang dituangkan dalam Kontrak Pengadaannya termasuk dalam Kontrak Kerja Konstruksi dan tidak dapat dilepaskan dari aturan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi (“UU No. 18 Tahun 1999”). Dalam Pasal 22 ayat (2) undang-undang tersebut, diatur bahwa Kontrak Kerja Konstruksi sekurang-kurangnya harus mencakup uraian mengenai<sup>105</sup>:

- a. Para pihak, yang memuat secara jelas identitas para pihak;
- b. Rumusan pekerjaan, yang memuat uraian yang jelas dan rinci tentang lingkup kerja, nilai pekerjaan, dan batasan waktu pelaksanaan;
- c. Masa pertanggungan dan/atau pemeliharaan, yang memuat tentang jangka waktu pertanggungan dan/atau pemeliharaan yang menjadi tanggung jawab penyedia jasa;
- d. Tenaga ahli, yang memuat ketentuan tentang jumlah, klasifikasi dan kualifikasi tenaga ahli untuk melaksanakan pekerjaan konstruksi.
- e. Hak dan kewajiban, yang memuat hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil pekerjaan konstruksi serta kewajibannya untuk memenuhi ketentuan yang diperjanjikan serta hak penyedia jasa untuk memperoleh informasi dan imbalan jasa serta kewajibannya melaksanakan pekerjaan konstruksi.

---

<sup>104</sup> *Ibid.*, ps. 29 ayat (1) dan (2).

<sup>105</sup> Undang-Undang Jasa Konstruksi, *op.cit.*, ps. 22 ayat (2).

- f. Cara pembayaran, yang memuat ketentuan tentang kewajiban pengguna jasa dalam melakukan pembayaran hasil pekerjaan konstruksi;
- g. Cidera janji, yang memuat ketentuan tentang tanggung jawab dalam hal salah satu pihak tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana diperjanjikan;
- h. Penyelesaian perselisihan, yang memuat ketentuan tentang tata cara penyelesaian perselisihan akibat ketidaksepakatan;
- i. Pemutusan kontrak kerja konstruksi, yang memuat ketentuan tentang pemutusan kontrak kerja konstruksi yang timbul akibat tidak dapat dipenuhinya kewajiban salah satu pihak;
- j. Keadaan memaksa (*force majeure*), yang memuat ketentuan tentang kejadian yang timbul di luar kemauan dan kemampuan para pihak, yang menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak;
- k. Kegagalan bangunan, yang memuat ketentuan tentang kewajiban penyedia jasa dan/atau pengguna jasa atas kegagalan bangunan;
- l. Perlindungan pekerja, yang memuat ketentuan tentang kewajiban para pihak dalam pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja serta jaminan sosial;
- m. Aspek lingkungan, yang memuat kewajiban para pihak dalam pemenuhan ketentuan tentang lingkungan.

Selanjutnya, Kontrak pengadaan barang/jasa pemerintah ini dapat dibedakan atas beberapa jenis, yaitu:

- a. Berdasarkan bentuk imbalan:

- a) *Lump sum*

Kontrak *lump sum* adalah kontrak pengadaan barang/jasa atas penyelesaian seluruh pekerjaan dalam batas waktu tertentu, dengan jumlah harga yang pasti dan tetap, dan semua resiko yang mungkin terjadi dalam proses penyelesaian pekerjaan sepenuhnya ditanggung oleh penyedia barang/jasa.

- b) Harga satuan

Kontrak harga satuan adalah kontrak pengadaan barang/jasa atas penyelesaian seluruh pekerjaan dalam batas waktu tertentu,

berdasarkan harga satuan yang pasti dan tetap untuk setiap satuan/unsur pekerjaan dengan spesifikasi teknis tertentu, yang volume pekerjaannya masih bersifat perkiraan sementara, sedangkan pembayarannya didasarkan pada hasil pengukuran bersama atas volume pekerjaan yang benar-benar telah dilaksanakan oleh penyedia barang/jasa.

c) Gabungan *lump sum* dan harga satuan

Kontrak gabungan *lump sum* dan harga satuan adalah kontrak yang merupakan gabungan *lump sum* dan harga satuan dalam satu pekerjaan yang diperjanjikan.

d) Terima jadi (*turn key*)

Kontrak terima jadi adalah kontrak pengadaan barang/jasa pemborongan atas penyelesaian seluruh pekerjaan dalam batas waktu tertentu dengan jumlah harga pasti dan tetap sampai seluruh bangunan/konstruksi, peralatan dan jaringan utama maupun penunjangnya dapat berfungsi dengan baik sesuai dengan kriteria kinerja yang telah ditetapkan.

e) Persentase

Kontrak persentase adalah kontrak pelaksanaan jasa konsultasi di bidang konstruksi atau pekerjaan pemborongan tertentu, dimana konsultan yang bersangkutan menerima imbalan jasa berdasarkan persentase tertentu dari nilai pekerjaan fisik konstruksi/pemborongan tersebut.

b. Berdasarkan jangka waktu pelaksanaan:

a) Tahun tunggal

Kontrak tahun tunggal adalah kontrak pelaksanaan pekerjaan yang mengikat dana anggaran untuk masa 1 (satu) tahun anggaran.

b) Tahun jamak

Kontrak tahun jamak adalah kontrak pelaksanaan pekerjaan yang mengikat dana anggaran untuk masa lebih dari 1 (satu) tahun anggaran yang dilakukan atas persetujuan oleh Menteri Keuangan untuk pengadaan yang dibiayai APBN, Gubernur untuk pengadaan

yang dibiayai APBD Propinsi, Bupati/Walikota untuk pengadaan yang dibiayai APBD Kabupaten/Kota.

c. Berdasarkan jumlah pengguna barang/jasa:

a) Kontrak pengadaan tunggal

Kontrak pengadaan tunggal adalah kontrak antara satu unit kerja atau satu proyek dengan penyedia barang/jasa tertentu untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu dalam waktu tertentu.

b) Kontrak pengadaan bersama

Kontrak pengadaan bersama adalah kontrak antara beberapa unit kerja atau beberapa proyek dengan penyedia barang/jasa tertentu untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu dalam waktu tertentu sesuai dengan kegiatan bersama yang jelas dari masing-masing unit kerja dan pendanaan bersama yang dituangkan dalam kesepakatan bersama.<sup>106</sup>

### **2.2.2 Penandatanganan dan Pelaksanaan Kontrak**

Penandatanganan kontrak pengadaan barang/jasa pemerintah dilakukan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak diterbitkannya surat keputusan penetapan penyedia barang/jasa dan setelah penyedia barang/jasa menyerahkan surat jaminan pelaksanaan sebesar 5% (lima persen) dari nilai kontrak kepada pengguna barang/jasa. Namun, untuk pekerjaan jasa konsultasi tidak diperlukan jaminan pelaksanaan.

Setelah kontrak ditandatangani, pengguna barang/jasa segera melakukan pemeriksaan lapangan bersama-sama dengan penyedia barang/jasa dan membuat berita acara keadaan lapangan/serah terima lapangan. Kemudian, penyedia barang/jasa dapat menerima uang muka dari pengguna barang/jasa. Namun, penyedia barang/jasa dilarang mengalihkan tanggung jawab seluruh pekerjaan utama dengan mensubkontrakkan kepada pihak lain. Apabila dalam pemeriksaan

---

<sup>106</sup> *Ibid.*, ps. 30.

bersama mengakibatkan perubahan isi kontrak maka harus dituangkan dalam bentuk addendum kontrak.<sup>107</sup>

Penyedia barang/jasa juga dilarang mengalihkan tanggung jawab sebagian pekerjaan utama dengan mensubkontrakkan kepada pihak lain dengan cara dan alasan apapun, kecuali disubkontrakkan kepada penyedia barang/jasa spesialis. Apabila larangan-larangan tersebut dilanggar, maka akan dikenakan sanksi berupa denda yang bentuk dan besarnya sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam kontrak.<sup>108</sup>

### 2.2.3 Perubahan, Penghentian, dan Pemutusan Kontrak

Dalam tahap pelaksanaan, seluruh syarat dan ketentuan yang terdapat dalam kontrak harus dilaksanakan. Pengguna barang/jasa sebagai kontraktan dalam hal ini bertanggung jawab untuk memastikan tercapainya sasaran pengadaan tersebut. Oleh sebab itu bagi pengguna barang/jasa pada prinsipnya berlaku larangan untuk tidak mengubah isi dan syarat kontrak. Pemahaman ini penting karena perubahan isi kontrak dapat mengakibatkan perubahan esensial pada kontrak dan akibat perubahan itu hakikatnya melahirkan kontrak pengadaan baru.<sup>109</sup>

Dengan demikian sekalipun di dalam kontrak telah ditentukan klausula perubahan kontrak, pengguna barang/jasa harus tetap memegang prinsip bahwa perubahan hanya dilakukan jika terdapat alasan yang sah dan tidak merugikan keuangan negara. Dalam hal terjadi perubahan kontrak mengenai lingkup pekerjaan, metoda kerja, atau waktu pelaksanaan, maka perubahan tersebut harus dilakukan sesuai dengan kesepakatan pengguna barang/jasa dan penyedia barang/jasa. Dengan kata lain, perubahan harus dilakukan berdasarkan

---

<sup>107</sup> Yoga Anggoro *ed.*, *Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*, (Jakarta: Visimedia, 2010), Cet. IX, hal. 177.

<sup>108</sup> *Ibid.*, ps. 32.

<sup>109</sup> Yohanes Sogar Simamora, *Hukum Perjanjian: Prinsip Hukum Kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Oleh Pemerintah*, (Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2009), hal. 330.

kesepakatan para pihak dan juga sesuai dengan ketentuan (undang-undang) yang berlaku.<sup>110</sup>

Salah satu klausula standar yang sangat penting dalam kontrak pengadaan adalah klausula mengenai kegagalan prestasi oleh penyedia barang/jasa. Klausula ini menjadi dasar bagi pengguna barang/jasa dalam memutuskan kontrak karena adanya kegagalan itu. Dalam kaitan dengan pelaksanaan kontrak pengadaan di Indonesia, ketentuan mengenai penghentian dan pemutusan kontrak dapat dijumpai dalam Pasal 35 Keppres No. 80 Tahun 2003.<sup>111</sup>

Penghentian kontrak dilakukan bilamana terjadi hal-hal di luar kekuasaan para pihak untuk melaksanakan kewajiban yang ditentukan dalam kontrak (*force majeure*), yang disebabkan oleh timbulnya perang, pemberontakan, perang saudara, sepanjang kejadian-kejadian tersebut berkaitan dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia, kekacauan dan huru hara serta bencana alam yang dinyatakan resmi oleh pemerintah, atau keadaan yang ditetapkan dalam kontrak.

Untuk pemutusan kontrak, dapat dilakukan bilamana para pihak cidera janji dan/atau tidak memenuhi kewajiban dan tanggung jawabnya sebagaimana diatur di dalam kontrak. Namun, pemutusan kontrak yang disebabkan oleh kelalaian penyedia barang/jasa harus dikenakan sanksi sesuai dengan yang ditetapkan dalam kontrak, yakni berupa:

- a. Jaminan pelaksanaan menjadi milik negara;
- b. Sisa uang muka harus dilunasi oleh penyedia barang/jasa;
- c. Membayar denda dan ganti rugi kepada negara;
- d. Pengenaan daftar hitam untuk jangka waktu tertentu.

Pengguna barang/jasa juga dapat memutuskan kontrak secara sepihak apabila denda keterlambatan pelaksanaan pekerjaan akibat kesalahan penyedia barang/jasa sudah melampaui besarnya jaminan pelaksanaan. Pemutusan kontrak yang disebabkan oleh kesalahan pengguna barang/jasa, dikenakan sanksi berupa kewajiban mengganti kerugian yang menimpa penyedia barang/jasa sesuai yang ditetapkan dalam kontrak dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang

---

<sup>110</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 34.

<sup>111</sup> Simamora, *loc.cit.*, hal. 337.

berlaku. Kontrak batal demi hukum apabila isi kontrak melanggar ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Kontrak dibatalkan apabila para pihak terbukti melakukan korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN), kecurangan, dan pemalsuan dalam proses pengadaan maupun pelaksanaan kontrak.<sup>112</sup>

#### 2.2.4 Serah Terima Pekerjaan

Penyerahan pekerjaan dilakukan setelah pekerjaan selesai 100% (seratus persen) sesuai dengan yang tertuang dalam kontrak, setelah penyedia barang/jasa mengajukan permintaan secara tertulis kepada pengguna barang/jasa untuk menyerahkannya. Kemudian, pengguna barang/jasa melakukan penilaian terhadap hasil pekerjaan yang telah diselesaikan, baik secara sebagian atau seluruh pekerjaan, dan menugaskan penyedia barang/jasa untuk memperbaiki dan/atau melengkapi kekurangan pekerjaan sebagaimana yang disyaratkan dalam kontrak. Setelah dilakukan pengecekan, pengguna barang/jasa menerima penyerahan pekerjaan setelah seluruh hasil pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kontrak.

Penyedia barang/jasa wajib melakukan pemeliharaan atas hasil pekerjaan selama masa yang ditetapkan dalam kontrak, sehingga kondisinya tetap seperti pada saat penyerahan pekerjaan dan dapat memperoleh pembayaran uang retensi dengan menyerahkan jaminan pemeliharaan. Masa pemeliharaan minimal untuk pekerjaan permanen selama 6 (enam) bulan, untuk pekerjaan semi permanen selama 3 (tiga) bulan dan masa pemeliharaan dapat melampaui tahun anggaran. Kemudian, setelah masa pemeliharaan berakhir, pengguna barang/jasa harus mengembalikan jaminan pemeliharaan kepada penyedia barang/jasa. Dengan kata lain, penyedia barang/jasa sudah tidak memiliki tanggung jawab lagi terhadap barang/jasa tersebut setelah masa pemeliharaan berakhir.<sup>113</sup>

Namun untuk kegiatan pengadaan jasa konstruksi, pengguna jasa dan penyedia jasa wajib bertanggung jawab dalam hal terjadi kegagalan bangunan. Kegagalan bangunan yang menjadi tanggung jawab penyedia jasa dihitung sejak

---

<sup>112</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 35.

<sup>113</sup> *Ibid.*, ps. 36.

penyerahan akhir pekerjaan konstruksi dan paling lama 10 (sepuluh) tahun. Hal tersebut ditetapkan oleh pihak ketiga selaku penilai ahli.<sup>114</sup>

### **2.2.5 Sanksi dan Penyelesaian Perselisihan**

Sanksi yang dapat dikenakan bila terjadi keterlambatan penyelesaian pekerjaan akibat dari kelalaian penyedia barang/jasa, maka penyedia barang/jasa yang bersangkutan dikenakan denda keterlambatan sekurang-kurangnya 1<sup>0</sup>/<sub>00</sub> (satu perseribu) per hari dari nilai kontrak. Namun bila terjadi keterlambatan pekerjaan/pembayaran karena semata-mata kesalahan atau kelalaian pengguna barang/jasa, maka pengguna barang/jasa membayar kerugian yang ditanggung penyedia barang/jasa akibat keterlambatan dimaksud, yang besarnya ditetapkan dalam kontrak sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>115</sup>

Apabila terjadi perselisihan antara pengguna dan penyedia barang/jasa, maka kedua belah pihak menyelesaikan perselisihan di Indonesia dengan cara musyawarah, mediasi, konsiliasi, arbitrase, atau melalui pengadilan, sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam kontrak menurut hukum yang berlaku di Indonesia. Keputusan dari hasil penyelesaian perselisihan dengan memilih salah satu cara tersebut di atas adalah mengikat dan segala biaya yang timbul untuk menyelesaikan perselisihan tersebut dipikul oleh para pihak sebagaimana diatur dalam kontrak.<sup>116</sup>

### **2.2.6 Pengadaan Barang/Jasa yang Dibiayai dengan Dana Dalam Negeri**

Dalam rangka melakukan pengadaan barang/jasa yang dibiayai dengan dana dalam negeri, instansi pemerintah memiliki kewajiban untuk:

- a. Memaksimalkan penggunaan barang/jasa hasil produksi dalam negeri, termasuk rancang bangun dan perekayasaan nasional dalam pengadaan barang/jasa;
- b. Memaksimalkan penggunaan penyedia barang/jasa nasional;

---

<sup>114</sup> Undang-Undang Jasa Konstruksi, *op.cit.*, ps. 25.

<sup>115</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 37 ayat (1) dan (2).

<sup>116</sup> *Ibid.*, ps. 38.

- c. Memaksimalkan penyediaan paket-paket pekerjaan untuk usaha kecil termasuk koperasi kecil serta kelompok masyarakat.

Kewajiban instansi pemerintah ini dilakukan pada setiap tahapan pengadaan barang/jasa mulai dari persiapan sampai dengan penyelesaian perjanjian/kontrak. Perjanjian yang dibuat tersebut wajib mencantumkan persyaratan penggunaan, yakni:

- a. Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar lain yang berlaku dan/atau standar internasional yang setara yang ditetapkan oleh instansi terkait yang berwenang;
- b. Produksi dalam negeri sesuai dengan kemampuan industri nasional;
- c. Tenaga ahli dan/atau penyedia barang/jasa dalam negeri.<sup>117</sup>

### **2.2.7 Pengadaan Barang/Jasa yang Dibiayai dengan Dana Pinjaman/Hibah Luar Negeri (PHLN)**

Pinjaman Luar negeri adalah penerimaan negara yang diperoleh dari lembaga keuangan internasional atau negara-negara lain, baik dalam bentuk devisa dan atau devisa yang telah dirupiahkan, maupun dalam persyaratan tertentu. Sedangkan yang dimaksud dengan hibah luar negeri adalah penerimaan negara yang diperoleh dari lembaga keuangan internasional atau negara-negara sahabat, baik dalam bentuk devisa dan atau devisa yang telah dirupiahkan, maupun dalam bentuk barang dan jasa atau tenaga ahli dan pelatihan, yang tidak perlu dibayar kembali.<sup>118</sup>

Pengadaan barang/jasa melalui pelelangan internasional harus dilakukan dengan mengikutsertakan penyedia barang/jasa nasional seluas-luasnya. Selain itu, pengadaan barang/jasa yang dibiayai dengan pinjaman kredit ekspor atau kredit lainnya harus dilakukan dengan persaingan sehat dengan persyaratan yang paling menguntungkan negara, dari segi harga dan teknis, dengan memaksimalkan penggunaan komponen dalam negeri dan penyedia barang/jasa nasional.

---

<sup>117</sup> *Ibid.*, ps. 40.

<sup>118</sup> Sabinus Sadar, Rita M. dan Vincent K., *Kiat Memenangkan Tender Barang & Jasa*, (Jakarta: PT Penebar Swadaya, 2009), hal. 17.

Pemilihan penyedia barang/jasa yang dibiayai dengan pinjaman kredit ekspor atau kredit lainnya harus dilakukan di dalam negeri. Apabila pinjaman kredit ekspor atau hibah luar negeri disertai dengan syarat bahwa pelaksanaan pengadaan barang/jasa hanya dapat dilakukan di negara pemberi pinjaman kredit ekspor/hibah, agar tetap diupayakan semaksimal mungkin penggunaan barang/jasa hasil produksi dalam negeri dan mengikutsertakan penyedia barang/jasa nasional.<sup>119</sup>

Perusahaan asing dapat ikut serta di dalam pengadaan barang/jasa, namun terbatas dengan nilai:

- a. Untuk jasa pemborongan di atas Rp.50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah);
- b. Untuk barang/jasa lainnya di atas Rp.10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah);
- c. Untuk jasa konsultasi di atas Rp.5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).

Perusahaan asing yang melaksanakan pekerjaan tersebut juga harus melakukan kerjasama usaha dengan perusahaan nasional dalam bentuk kemitraan, subkontrak, dan lain-lain, apabila ada perusahaan nasional yang memiliki kemampuan di bidang yang bersangkutan. Tetapi hal ini dapat dikecualikan untuk pengadaan material dan peralatan pertahanan di lingkungan Departemen Pertahanan/TNI yang ditetapkan oleh Menteri Pertahanan/Panglima TNI/Kepala Staf Angkatan.<sup>120</sup>

---

<sup>119</sup> *Ibid.*, ps. 41.

<sup>120</sup> *Ibid.*, ps. 42.

## BAB 3

### TINJAUAN UMUM MENGENAI KAPAL NEGARA KENAVIGASIAN

#### 3.1 Tinjauan Umum Mengenai Kapal Negara Indonesia

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu pulau, sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera sehingga mempunyai posisi dan peranan penting dan strategis dalam hubungan antarbangsa. Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia harus dimanfaatkan secara maksimal sebagai modal dasar pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk mewujudkan Indonesia yang aman, damai, adil, dan demokratis, serta meningkatkan kesejahteraan rakyat.<sup>121</sup>

Untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut, diperlukan sebuah alat transportasi berwujud kapal. Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian dan memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Pentingnya transportasi dipengaruhi oleh semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang.

Saat ini pengertian dari istilah “pelayaran” sebagai sebuah sistem telah berubah dan terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Untuk menyelenggarakan pelayaran dalam negeri atau pengangkutan antar pulau, diutamakan penggunaan armada kapal-kapal nasional Indonesia, demikian pula untuk pelayaran luar negeri khususnya untuk kegiatan ekspor dan impor, sedapat mungkin menggunakan kapal-kapal nasional Indonesia. Hal ini dimaksudkan dalam rangka memberikan perlindungan untuk mengembangkan dan perkembangan usaha pelayaran nasional.<sup>122</sup>

---

<sup>121</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, Penjelasan Umum.

<sup>122</sup> Indonesia, *Peraturan Pemerintah Perkapalan*, PP No. 51 Tahun 2002 LN No. 95 Tahun 2002, TLN No. 4227, Penjelasan Umum.

Untuk menjamin semua itu berjalan sesuai dengan ketentuannya, maka negara sebagai otoritas yang mengatur juga harus memiliki kapal yang digunakan untuk melaksanakan tugas pemerintahan. Kapal-kapal milik negara yang digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya disebut sebagai Kapal Negara.

### 3.1.1 Pengertian Kapal Laut dan Kapal Negara Indonesia

Sejak zaman dahulu, bangsa Indonesia sudah diberitakan sebagai suatu bangsa yang gemar mengarungi laut. Hanya saja akibat buruk dari penjajahan selama berabad-abad menyebabkan semangat pelaut itu berkurang. Mengarungi laut tentulah harus menggunakan kapal, terutama kapal-kapal laut. Kapal laut memiliki kebangsaan kapal yang ditandai dengan bendera kapal.<sup>123</sup>

Pasal 1 ayat (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU No. 17 Tahun 2008”) menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.<sup>124</sup>

Namun sebelum berlakunya undang-undang pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dalam Pasal 309 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal adalah semua perahu dengan nama apapun dan dari macam apapun juga. Artinya Kitab Undang-Undang Hukum Dagang memberikan pengertian dalam arti luas, yaitu *semua alat yang berlayar*. Sedangkan Vollmar berpendapat bahwa alat yang berlayar (*vaartuig*) adalah tiap benda yang dapat berlayar (yang dapat berpindah atau dapat dipindahkan di atas air) atau benda itu yang diperuntukkan buat berlayar.

Sehubungan adanya galangan kapal terapung, pengeruk lumpur, penyedot pasir, dan lain-lain yang terapung di atas air, benda-benda tersebut tidak dapat

<sup>123</sup> R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, (Jakarta: Dian Rakyat, 1981), hal. 8.

<sup>124</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 1 ayat (36).

bergerak sendiri, tetapi dapat digerakkan dan walaupun tidak diperuntukkan sebagai kapal, tetapi tetap mempunyai fungsi sebagai perahu (istilah terjemahan *vaartuig* dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) yang berada di suatu tempat tertentu walaupun kadang-kadang berpindah tempat menurut kebutuhan. Selain itu, Dorhout Mess berpendapat bahwa kapal adalah segala sesuatu yang dapat berlayar, mempunyai pengertian luas di satu pihak karena meliputi apa yang terapung, tetapi di lain pihak mempunyai arti sempit karena kapal yang sedang dibangun dan dibeli dan dapat berlayar dianggap kapal. Pengertian luas ini dibenarkan oleh yurisprudensi Belanda.<sup>125</sup>

Menurut pasal 310 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Melihat bunyi pasal itu dapat disimpulkan bahwa diadakan kualifikasi terhadap kapal-kapal, yaitu diadakan perbedaan antara kapal laut, kapal nelayan, dan kapal sungai. Menurut Molengraf, yang dikategorikan ke dalam kapal laut adalah kapal yang meskipun biasanya dipakai untuk pelayaran di sungai, untuk satu kali saja dipakai pelayaran di laut, mulai saat itu adalah “kapal laut” sampai kapal itu dipakai lagi khusus untuk pelayaran di sungai-sungai. Perubahan tujuan pemakaian ini dapat pula terjadi jika kapal dipindahkan pendaftarannya dari daftar kapal sungai ke daftar kapal laut.

Vollmar (yang kemudian diikuti oleh Dr. Wirjono Prodjodikoro, S.H.) berpendapat bahwa bentuk tubuh kapal juga menentukan adanya tujuan pelayaran di laut. Kemudian Prof. Soekardono membahas lebih dalam lagi mengenai syarat peruntukan ini, apakah yang menentukan itu pribadi (subjektif) dari bangunan kapal ataukah peruntukkan yang objektif, yaitu berdasarkan penampakan kapal dari luar (besar, tinggi, dan perlengkapannya). Berdasarkan peruntukkan objektif, kapal laut mempunyai kedudukan sebagai demikian, walaupun kapal itu sementara tidak melayar di laut, tetapi dipergunakan untuk melayari sungai. Prof. Soekardono juga mendasarkan katategori kapal pada didaftarkannya kapal tersebut sebagai kapal apa. Jika didaftarkan sebagai kapal laut sesuai dengan

---

<sup>125</sup> Wartini Soegeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, (Bandung: PT Eresco, 1988), hal. 6.

peruntukan dan pembuatannya, maka kedudukannya tetap sebagai kapal laut walaupun dipakai untuk pelayaran sungai.<sup>126</sup>

Di negara Inggris, pengertian kapal yang diatur dalam *Merchant Shipping Act 1894 (Section 742)* adalah *A ship includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars.*<sup>127</sup> Artinya, yang dimaksud dengan kapal adalah semua kendaraan air yang menggunakan navigasi dan tidak didorong dengan dayung. Kapal laut saat ini memang lebih banyak digunakan untuk kegiatan komersial seperti pengangkutan barang, maupun penumpang. Namun ada pula kapal yang dipergunakan oleh negara untuk melaksanakan berbagai tugas pemerintahan seperti penelitian di laut, pemasangan sarana bantu navigasi pelayaran dan lain sebagainya yang disebut sebagai Kapal Negara. Secara formal, yang dimaksud dengan Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.<sup>128</sup>

Status hukum kapal secara umum berdasarkan Pasal 154 UU No. 17 Tahun 2008 dapat ditentukan setelah melalui proses:

- a. Pengukuran Kapal;
- b. Pendaftaran Kapal; dan
- c. Penetapan Kebangsaan Kapal.<sup>129</sup>

### 3.1.2 Pengukuran Kapal

Setiap kapal yang digunakan untuk berlayar, sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri. Pengukuran kapal tersebut dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yakni:

---

<sup>126</sup> *Ibid.*, hal. 7-8.

<sup>127</sup> Christopher Hill, *Maritime Law*, (London: Pitman Books Limited, 1981), hal. 17.

<sup>128</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 1 ayat (38).

<sup>129</sup> *Ibid.*, ps. 154.

- a. Pengukuran Dalam Negeri, dilakukan untuk pengukuran dan penentuan tonase kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 m (dua puluh empat meter);
- b. Pengukuran Internasional, dilakukan untuk pengukuran dan penentuan tonase kapal yang berukuran panjang 24 m (dua puluh empat meter) atau lebih;
- c. Pengukuran Khusus, dilakukan untuk pengukuran dan penentuan tonase kapal yang akan melewati terusan tertentu.

Namun atas permintaan pemilik, pengukuran dan penentuan tonase kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 m (dua puluh empat meter) dapat dilakukan dengan menggunakan metode pengukuran internasional. Kapal yang telah diukur menurut metode pengukuran internasional tidak dibenarkan diukur ulang dengan metode pengukuran dalam negeri. Pengukuran kapal dilaksanakan oleh pejabat Pemerintah yang telah memenuhi kualifikasi sebagai ahli ukur kapal sesuai dengan ketentuan.<sup>130</sup>

Hasil pengukuran kapal disusun dalam daftar ukur kapal, untuk menetapkan ukuran dan tonase kapal. Jika dari perhitungan hasil pengukuran yang disusun dalam daftar ukur kapal diperoleh ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) yang setara dengan tonase kotor 7 (GT.7) atau lebih, maka terhadap kapal yang diukur diterbitkan surat ukur. Surat ukur tersebut diterbitkan oleh Menteri dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk.<sup>131</sup>

Surat ukur berlaku untuk jangka waktu yang tidak terbatas dan tidak berlaku apabila kapal tidak dipergunakan lagi antara lain karena kapal:

- a. Ditutuh (*scrapping*);
- b. Tenggelam;
- c. Musnah;
- d. Terbakar; atau
- e. Dinyatakan hilang.

---

<sup>130</sup> Peraturan Pemerintah Perkapalan, *op.cit.*, ps. 11-12.

<sup>131</sup> *Ibid.*, ps. 13.

Sehingga surat ukur yang dinyatakan tidak berlaku tersebut harus dibuktikan dengan surat keterangan dari Pejabat yang berwenang. Namun adakalanya surat ukur dinyatakan batal apabila:

- a. Pengukuran dilakukan tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (“PP No. 51 Tahun 2002”); atau
- b. Diperoleh secara tidak sah dan/atau digunakan tidak sesuai dengan peruntukannya.<sup>132</sup>

Dalam keadaan tertentu, surat ukur baru dapat diterbitkan sebagai pengganti surat ukur yang telah ada apabila:

- a. Nama kapal berubah;
- b. Surat ukur rusak, hilang atau musnah;
- c. Kapal diukur ulang karena surat ukur dinyatakan batal
- d. Kapal diukur ulang karena adanya perubahan bangunan yang menyebabkan berubahnya rincian yang dicantumkan dalam surat ukur;
- e. Surat ukur sementara telah habis masa berlakunya.

Setelah diukur, kapal wajib dipasang tanda selar yang harus tetap terpasang di kapal dengan baik serta mudah dibaca.<sup>133</sup>

Di luar negeri, pejabat perwakilan Republik Indonesia dapat menerbitkan surat ukur bagi kapal yang selesai dibangun atau kapal asing yang berganti bendera menjadi berbendera Indonesia. Namun surat ukur ini hanya bersifat sementara dan berlaku sampai kapal masuk ke salah satu pelabuhan di Indonesia. Dalam hal kapal tidak langsung masuk ke Indonesia, maka surat ukur tersebut paling lama berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) bulan. Surat ukur yang diberikan oleh pejabat perwakilan Republik Indonesia di luar negeri ini, diterbitkan berdasarkan hasil pengukuran yang dilakukan oleh ahli ukur kapal atau badan klasifikasi yang diakui oleh Pemerintah di tempat kapal dibangun.<sup>134</sup>

Apabila terjadi perombakan atas sebuah kapal yang menyebabkan berubahnya rincian yang ada dalam surat ukur, pemilik atau operator atau

---

<sup>132</sup> *Ibid.*, ps. 14.

<sup>133</sup> *Ibid.*, ps. 15-16.

<sup>134</sup> *Ibid.*, ps. 17.

nakhoda ataupun pemimpin kapal harus segera melaporkan secara tertulis kepada Pejabat yang berwenang menerbitkan surat ukur. Sebab, bila terjadi perubahan atas sebuah kapal harus segera dilakukan pengukuran ulang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu pemilik, nakhoda atau pemimpin kapal dan pembangun kapal wajib membantu pelaksanaan pengukuran kapal.<sup>135</sup>

Ketentuan mengenai pengukuran kapal ini memang tidak berlaku bagi kapal negara yang digunakan untuk tugas-tugas pemerintahan. Namun, tetap saja kapal yang tidak digunakan untuk berlayar dan kapal Negara yang digunakan untuk tugas Pemerintahan dapat diukur atas permintaan pemilik.<sup>136</sup> Sebab dalam praktiknya, seluruh kapal termasuk kapal negara harus diukur untuk bisa didaftarkan dan diberi tanda kebangsaan apal layaknya kapal laut Indonesia lainnya.

### 3.1.3 Pendaftaran Kapal

Kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur kemudian didaftarkan di Indonesia oleh pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang ditetapkan oleh Menteri. Pendaftaran kapal meliputi pendaftaran hak milik, pembebanan hipotek dan hak kebendaan lainnya atas kapal. Kapal yang dapat didaftar di Indonesia yaitu:

- a. Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*);
- b. Kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan
- c. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Pendaftaran kapal yang dimaksud, dilakukan dengan pembuatan akta pendaftaran dan dicatat dalam daftar kapal Indonesia yang terdiri dari:

- a. Daftar harian;
- b. Daftar induk; dan
- c. Daftar pusat.

---

<sup>135</sup> *Ibid.*, ps. 18.

<sup>136</sup> *Ibid.*, ps. 10 ayat (2) dan (3).

Daftar harian dan daftar induk diselenggarakan di setiap tempat pendaftaran kapal, sedangkan daftar pusat diselenggarakan secara terpusat di tempat yang ditetapkan oleh Menteri. Buku pendaftaran tersebut terbuka untuk umum.<sup>137</sup>

Sebagai bukti kapal telah terdaftar, kepada pemilik diberikan *grosse* akta pendaftaran kapal yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah didaftar.<sup>138</sup> *Grosse* akta pendaftaran yang dimaksud memuat hal-hal berikut:

- a. Nomor dan tanggal akta;
- b. Nama dan tempat kedudukan Pejabat pendaftaran kapal;
- c. Nama dan domisili pemilik;
- d. Data kapal; dan
- e. Uraian singkat kepemilikan kapal.<sup>139</sup>

Pendaftaran kapal dilakukan di tempat yang ditetapkan oleh Menteri dan pemilik kapal bebas memilih salah satu tempat pendaftaran kapal untuk mendaftarkan kapalnya. Namun, kapal dilarang didaftarkan apabila pada saat yang sama kapal itu masih terdaftar di tempat pendaftaran lain. Kapal asing yang akan didaftarkan di Indonesia harus dilengkapi dengan surat keterangan penghapusan dari negara bendera asal kapal. *Grosse* akta pendaftaran kapal yang rusak, hilang, atau musnah dapat diberikan *grosse* akta baru sebagai pengganti. *Grosse* akta pengganti tersebut hanya dapat diberikan oleh pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal pada tempat kapal didaftarkan berdasarkan penetapan pengadilan negeri.<sup>140</sup>

Pendaftaran hak milik atas kapal harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen sebagai berikut:

- a. Bukti kepemilikan;
- b. Identitas pemilik; dan
- c. Surat ukur.

Bagi kapal yang dibeli atau diperoleh dari luar negeri dan sudah terdaftar di negara asal, selain dokumen-dokumen di atas, harus dilengkapi pula dengan surat

---

<sup>137</sup> *Ibid.*, ps. 19.

<sup>138</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 158.

<sup>139</sup> Peraturan Pemerintah Perkapalan, *op.cit.*, ps. 23.

<sup>140</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 159-161.

keterangan penghapusan dari daftar kapal yang diterbitkan oleh pemerintah negara yang bersangkutan. Namun untuk kapal yang digunakan untuk kegiatan khusus pendaftarannya wajib dilengkapi dengan rekomendasi dari Menteri yang bertanggung jawab terhadap kegiatan dimaksud.<sup>141</sup>

Hak milik atas kapal hanya dapat didaftarkan oleh warga negara Indonesia atau oleh badan hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Kapal yang sedang dibangun di dalam negeri atau di luar negeri dapat didaftar untuk sementara dengan dibuatkan akta pendaftaran. Akta pendaftaran tersebut tidak berlaku lagi pada saat kapal dimaksud diserahkan atau pada saat pembangunannya dinyatakan tidak dilanjutkan. Pendaftaran sementara ini dilakukan atas permohonan pemilik dengan melampirkan:

- a. Bukti kepemilikan yang berupa surat perjanjian pembangunan kapal;
- b. Identitas pemilik;
- c. Spesifikasi tahapan pembangunan kapal yang sudah dilaksanakan;
- d. Persetujuan dari galangan untuk mendaftarkan kapal atas nama pemesan;
- e. Dokumen yang berisi tentang ukuran dan tonase kapal.<sup>142</sup>

Tanda pendaftaran yang harus dipasang pada kapal yang telah didaftar berupa rangkaian dari angka dan huruf yang menunjukkan tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat kapal didaftar dan nomor akta pendaftaran. Pengalihan hak milik atas kapal wajib dilakukan dengan cara balik nama di tempat kapal tersebut semula didaftarkan. Balik nama kapal dilaksanakan dengan membuat akta balik nama dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan. Sebagai bukti telah terjadi pengalihan hak milik atas kapal kepada pemilik yang baru diberikan *grosse* akta balik nama kapal.<sup>143</sup>

Kapal yang tidak terdaftar mempunyai status hukum sebagai benda bergerak dan tunduk pada peraturan-peraturan KUHPerdara mengenai benda bergerak sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 509 yaitu menurut sifatnya dapat berpindah atau dipindahkan. Pasal 510 KUHPerdara menentukan antara lain

---

<sup>141</sup> Peraturan Pemerintah Perkapalan, *op.cit.*, ps. 24.

<sup>142</sup> *Ibid.*, ps. 27.

<sup>143</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 162.

kapal, perahu, pontoon, termasuk benda bergerak. Bagi kapal yang tidak terdaftar berlaku pasal-pasal dari KUHPerdara mengenai benda bergerak yang berlaku bagi orang Eropa, Tiong Hoa, Arab, dan Timur Asing lainnya, sedangkan bagi kapal yang tidak terdaftar bagi orang Indonesia asli tetap berlaku hukum adat, misalnya hak gadai atas kapal.<sup>144</sup>

Kapal-kapal yang terdaftar, sebagaimana yang ditentukan dalam UU No. 17 Tahun 2008 mempunyai status hukum sebagai benda tidak bergerak, yaitu mempunyai status hukum sama dengan tanah yang tunduk pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Pendaftaran sangat penting artinya bagi para pihak, karena jika suatu kapal hendak dijadikan objek jaminan hutang maka kapal tersebut harus sudah terdaftar. Jika berat kapal mencapai 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) yang setara dengan tonase kotor 7 (GT 7), namun tidak didaftarkan, maka kapal tersebut dianggap benda bergerak sehingga penjaminannya menggunakan lembaga fidusia atau gadai, bukan dengan hak tanggungan. Pengaturan mengenai pendaftaran kapal awalnya ada dalam Staatsblad 1933-48 kemudian diganti oleh Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, dan kini tahun 2008 telah diundangkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang baru menggantikan undang-undang pelayaran yang lama.<sup>145</sup>

#### 3.1.4 Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia

Kapal yang telah didaftar di Indonesia dapat diberikan surat tanda kebangsaan kapal Indonesia sebagai bukti kebangsaan yang diberikan oleh Menteri berupa:

- a. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih;
- b. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*); atau

<sup>144</sup> Wartini Soegeng, *op.cit.*, hal. 21.

<sup>145</sup> “Cara Pendaftaran Kapal di Indonesia”, [http://notarisgracegiovani.com/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=21](http://notarisgracegiovani.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=21), diakses pada hari Jumat, 1 Oktober 2010, pukul 20.06 WIB.

- c. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).

Dalam hal ini, yang dimaksud dengan “Surat Laut”, “Pas Besar”, dan “Pas Kecil” adalah Surat Tanda Kebangsaan Kapal yang diberikan sebagai legalitas untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal termasuk kapal penangkap ikan. Kemudian untuk kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan pas sungai dan danau.<sup>146</sup>

Pasal 164 UU No. 17 Tahun 2008 menyatakan bahwa kapal negara dapat diberi Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.<sup>147</sup> Kata “dapat diberi” berarti tidak wajib, namun dalam kenyataannya pemberian Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia wajib diberikan terhadap setiap kapal termasuk kapal negara. Namun, surat tanda kebangsaan kapal tidak dapat diterbitkan apabila:

- a. Pemilik atau badan hukum dinyatakan bangkrut berdasarkan penetapan Pengadilan; atau
- b. Akta pendaftaran kapal dibatalkan; dan
- c. Tidak dipenuhinya salah satu persyaratan

Penolakan penerbitan surat tanda kebangsaan kapal oleh Pejabat yang berwenang harus diberitahukan secara tertulis kepada pemohon dengan menyebutkan alasan penolakan paling lama dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja. Selain itu, surat tanda kebangsaan kapal juga dapat dibatalkan jika:

- a. Surat tanda kebangsaan diperoleh secara tidak sah;
- b. Kapal dipergunakan untuk melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- c. Akta pendaftaran dibatalkan; atau
- d. Pemilik atau badan hukum dinyatakan bangkrut berdasarkan penetapan pengadilan.

Kemudian, surat tanda kebangsaan kapal Indonesia dianggap tidak berlaku lagi apabila:

- a. Masa berlakunya telah habis;
- b. Kapal bukan lagi kapal Indonesia;

---

<sup>146</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 163.

<sup>147</sup> *Ibid.*, ps. 164.

- c. Data kapal yang tercantum dalam surat tanda kebangsaan kapal telah berubah;
- d. Kapal tenggelam dan tidak dipergunakan lagi; atau
- e. Kapal dirampas oleh bajak laut atau musuh.<sup>148</sup>

### 3.1.5 Bendera Kapal

Kapal berkebangsaan Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaan kapal, dan kapal yang bukan berkebangsaan Indonesia dilarang mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaannya. Setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan identitas kapalnya secara jelas. Selain itu, setiap kapal asing yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan dan akan bertolak dari pelabuhan di Indonesia, wajib mengibarkan bendera Indonesia selain bendera kebangsaannya. Kapal berkebangsaan Indonesia juga dilarang mengibarkan bendera negara lain sebagai tanda kebangsaan.<sup>149</sup>

Di atas kapal tidak berlaku hukum negara di mana kapal itu berada, namun yang berlaku adalah hukum negara, dari mana kapal tersebut mengibarkan benderanya. Bendera adalah bukti kebangsaan. Sesuai dengan Cleveringa, sebuah kapal di laut tidak diperbolehkan tanpa kebangsaan dan sebuah kapal tanpa kebangsaan dapat diganggu atau dilanggar oleh setiap negara. Di laut, keadaan hukum dari kapal dan orang-orang dan urusannya di dalam kapal itu dianggap, seolah-olah berada dalam wilayah negara dari mana kapal tersebut berkebangsaan.

Bahkan W. Riphangen menyebutkan bahwa, berdasarkan konvensi Komisi Hukum Internasional dari *United Nation* (UN) mengenai pengurangan *staatsloosheid* (tanpa kewarganegaraan) di kemudian hari direncanakan, bahwa kelahiran di atas kapal berbendera suatu negara, dianggap sebagai kelahiran dalam teritorir negara itu. Mr. T. J. Dorhout Mees menyatakan bahwa di atas kapal tidak berlaku hukum dari tempat di mana kapal itu berada, tetapi hukum negara darimana bendera itu berasal. Selain itu, Dr. Jur. Hans Wustendorfer

<sup>148</sup> Peraturan Pemerintah Perkapalan, *op.cit.*, ps. 45-47

<sup>149</sup> Undang-Undang Perkapalan, *op.cit.*, ps. 162-168.

mengungkapkan bahwa kapal-kapal di laut bebas dalam pandangan hukum dianggap sebagai bagian wilayah tanah air yang berenang dan berkelana.<sup>150</sup>

Bukti kebangsaan ini penting karena dengan mengibarkan bendera kapal, sudah dari jauh terlihat bahwa kapal itu adalah kapal Indonesia. Kapal berbendera Indonesia mempunyai kekuatan ke dalam secara nasional, yaitu dapat diketahui bahwa kapal itu:

- a. Kapal yang sudah didaftarkan dalam Register kapal;
- b. Bukan kapal asing, tunduk pada hukum Indonesia dan dilindungi oleh Negara Indonesia dan mempunyai kekuatan ke luar, yaitu di tengah samudra raya atau di teritorium negara asing bahwa kapal yang berbendera Indonesia tunduk pada hukum Indonesia dan merupakan bagian dari wilayah Indonesia yang harus dihormati oleh negara lain di manapun kapal itu berada, baik di samudra raya maupun di dalam teritorium negara lain.<sup>151</sup>

Dalam hukum internasional, yang harus dipatuhi oleh setiap negara untuk pelayaran di laut lepas baik negara berpantai maupun negara tidak berpantai adalah harus mengibarkan bendera negaranya satu saja, tidak diperkenankan untuk dilepas mengganti benderanya selama dalam perjalanan atau di pelabuhan yang disinggahi, kecuali ada hal-hal lain. Ditegaskan pula bagi kapal yang berlayar memakai dua bendera dari dua negara atau lebih dengan sesuka hatinya atau dalam pelayaran berganti-ganti bendera, maka mereka tidak boleh menuntut suatu kebangsaan terhadap suatu negara, dan kapal itu dapat disamakan dengan sebuah kapal tanpa kebangsaan. Kecuali pada keadaan yang luar biasa dan dicantumkan dalam perjanjian internasional.<sup>152</sup>

Sebuah kapal laut yang berlayar di perairan teritorial dari berbagai negara dan laut bebas, menurut peraturan kapal-kapal itu tunduk pada hukum nasional dari kebangsaan kapal itu dan laut bebas tidak tunduk pada hukum suatu negara satupun. Oleh karena itu sebuah kapal laut harus mempunyai kebangsaan kapal,

---

<sup>150</sup> Wartini Soegeng, *Kebangsaan Kapal Indonesia*, (Bandung: PT Refika Aditama, 2003), hal. 7-9.

<sup>151</sup> *Ibid.*, hal. 16-17.

<sup>152</sup> P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2009), Cet. IV, hal. 23-24.

dilindungi oleh negara yang memberi kebangsaan itu, seakan-akan adalah bagian dari wilayah negara itu atau seakan-akan seseorang warga dari negara itu. Dengan demikian bendera kapal menentukan nasionalitas dari kapal pada umumnya dan juga menentukan hukum yang berlaku bagi kapal.<sup>153</sup>

### 3.2 Tinjauan Umum Mengenai Kenavigasian

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia dengan garis pantai terpanjang dan letak geografis yang sangat penting dari segi politis dan ekonomi memberikan tanggung jawab yang besar dalam hal pembinaan wilayah khususnya di bidang pelayaran. Kegiatan kenavigasian mempunyai peranan penting dalam angkutan laut yang merupakan penunjang dan pendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Untuk itu kegiatan kenavigasian diupayakan agar mampu mencakup perairan Indonesia yang dinilai riskan terhadap keselamatan berlayar, sesuai kondisi dan situasi perairan Indonesia, serta untuk memenuhi persyaratan hukum internasional.

Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi- Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.<sup>154</sup>

Kegiatan kenavigasian diselenggarakan untuk mewujudkan keselamatan bernavigasi di perairan Indonesia dengan mewujudkan ruang dan alur pelayaran yang aman bernavigasi, keandalan, dan kecukupan sarana dan prasarana kenavigasian, pelayanan meteorologi, sumber daya manusia yang profesional, serta dukungan teknologi yang tepat guna. Dalam upaya untuk mewujudkan tujuan tersebut pembinaan penyelenggaraan kegiatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran dilakukan oleh Pemerintah untuk mewujudkan pelayanan dan keselamatan berlayar.

---

<sup>153</sup> Sudargo Gautama, *Konvensi-Konvensi Internasional Mengenai Hipotik Kapal Laut dan Hipotik Kapal Terbang/Mortgage*, (Yogyakarta: Seminar Hukum Badan Pembinaan Hukum Nasional, 1977), hal. 10.

<sup>154</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 1 ayat (42).

Untuk melaksanakan penyelenggaraan kegiatan kenavigasian di seluruh perairan Indonesia, Pemerintah membentuk distrik navigasi. Distrik navigasi disamping berfungsi melaksanakan kegiatan kenavigasian di perairan Indonesia juga melakukan pengawasan terhadap sebagian kegiatan kenavigasian yang dilakukan oleh badan usaha. Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran disesuaikan dengan ketentuan internasional baik persyaratan dan standarisasi sarana dan prasarana maupun kualifikasi sumber daya manusia. Fungsi lain kegiatan kenavigasian sangat strategis baik dari sisi politis, ekonomis, dan pemantapan pertahanan keamanan. Selain untuk menandai batas wilayah kedaulatan negara dalam rangka Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dan pemantapan pertahanan dan keamanan, juga berfungsi mendorong percepatan pertumbuhan kegiatan perekonomian.

Dalam upaya menjamin keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran terhadap gangguan fungsi sarana oleh pihak lain ditetapkan zona-zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi dan bangunan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran. Dengan upaya ini diharapkan navigasi sebagai proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik lain dengan aman dan lancar dapat terwujud.<sup>155</sup>

### 3.2.1 Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Luasnya wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) belum seimbang dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang tersedia dan hal ini akan dipenuhi secara bertahap. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang ada saat ini selain yang dibangun oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dibangun pula oleh pelabuhan-pelabuhan khusus untuk melengkapi keselamatan dan gerak kapal pada pelabuhan-pelabuhan tersebut.<sup>156</sup>

Pemerintah bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menyelenggarakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sesuai dengan perkembangan teknologi. Selain untuk menjaga keselamatan dan

<sup>155</sup> Indonesia, *Peraturan Pemerintah Kenavigasian*, PP No. 5 Tahun 2010, LN No. 8 Tahun 2010, TLN No. 503, Penjelasan Umum.

<sup>156</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan Republik Indonesia, *Laporan Tahunan Direktorat Kenavigasian Tahun 2007*, hal. 3.

keamanan pelayaran, Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya. Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran wajib memenuhi persyaratan dan standar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam keadaan tertentu, pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilaksanakan oleh badan usaha. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang diadakan oleh badan usaha ini diawasi oleh Pemerintah dan wajib:

- a. Memelihara dan merawat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- b. Menjamin keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dengan standar yang telah ditetapkan; dan
- c. Melaporkan kepada Menteri tentang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.<sup>157</sup>

Pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan, dan keterampilan yang dibuktikan dengan sertifikat. Setiap orang dilarang merusak atau melakukan tindakan apa pun yang mengakibatkan tidak berfungsinya Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran serta fasilitas alur-pelayaran di laut, sungai, dan danau.<sup>158</sup>

Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan hambatan di laut, sungai, dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya. Tanggung jawab Pemilik dan/atau operator kapal tersebut berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas agar dapat berfungsi kembali seperti semula. Perbaikan dan penggantian dalam batas waktu 60 (enam puluh) hari kalender sejak kerusakan terjadi. Kapal yang berlayar di perairan Indonesia dikenai biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak. Biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tidak dikenakan bagi kapal negara dan kapal tertentu.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 172.

<sup>158</sup> *Ibid.*, ps. 173-174.

<sup>159</sup> *Ibid.*, ps. 175-176.

### 3.2.2 Sistem Informasi Kenavigasian

Sistem informasi kenavigasian diselenggarakan oleh Menteri yang paling sedikit meliputi:

- a. Kapasitas Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- b. Kapasitas Telekomunikasi-Pelayaran;
- c. Kondisi alur dan perlintasan;
- d. Kapal negara di bidang kenavigasian;
- e. Sumber daya manusia di bidang kenavigasian;
- f. Kondisi angin, arus, gelombang, dan pasang surut; dan
- g. Rintangan pelayaran atau bahaya navigasi baru baik di bawah atau di atas permukaan laut.

Sistem informasi kenavigasian tersebut dilakukan melalui beberapa kegiatan diantaranya:

- a. Pengumpulan;
- b. Pengolahan;
- c. Penganalisaan;
- d. Penyajian;
- e. Penyebaran; dan
- f. Penyimpanan data dan informasi.

Dalam kegiatan penyelenggaraan sistem informasi kenavigasian ini dapat melibatkan instansi terkait dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi.<sup>160</sup>

Tujuan diadakannya sistem informasi kenavigasian berdasarkan Pasal 132 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (“PP No. 5 Tahun 2010”) antara lain:

- a. Mendukung operasional pelayaran;
- b. Meningkatkan pelayanan kepada masyarakat atau publik; dan
- c. Mendukung perumusan kebijakan di bidang kenavigasian.

---

<sup>160</sup> Peraturan Pemerintah Kenavigasian, *op.cit.*, ps. 131.

Pembangunan dan pengembangan jaringan sistem informasi kenavigasian ini menggunakan teknologi satelit yang telah dibangun dalam struktur sistem informasi pelayaran.<sup>161</sup>

### 3.2.3 Kapal Negara Kenavigasian

Kapal negara kenavigasian merupakan kapal milik negara yang digunakan oleh instansi pemerintah untuk menangani, menempatkan dan memperbaiki semua rambu-rambu pelayaran di laut.<sup>162</sup> Pada bulan Desember 2007, armada kapal negara kenavigasian di Indonesia berjumlah 59 kapal dengan komposisi sebagai berikut:

- a. Kapal buoy tender : 7 kapal
- b. Kapal aids tender : 43 kapal
- c. Kapal inspeksi : 9 kapal

Sedangkan umur kapal yang ada saat ini antara lain:

- a. Di bawah 10 tahun : 8 kapal
- b. Antara 10-19 tahun : 7 kapal
- c. Antara 20-29 tahun : 5 kapal
- d. Antara 30-39 tahun : 20 kapal
- e. 40 tahun ke atas : 19 kapal

Kemudian teknis kapal yang ada saat ini adalah:

- a. 80% ke atas : 17 kapal
- b. Antara 60-79% : 30 kapal
- c. Antara 40-59% : 12 kapal<sup>163</sup>

Sebagai penunjang bagi perawatan dan pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, kehandalan operasional armada kapal negara kenavigasian sangat diharapkan. Sebab, kapal negara kenavigasian merupakan satu-satunya kapal yang dapat mendekati Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Hal ini dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 40 PP No. 5 Tahun 2010 yang menyebutkan bahwa:

<sup>161</sup> *Ibid.*, ps. 132-133.

<sup>162</sup> Wawancara dengan Willy Widodo Basoeki, Direktur Utama PT Graha Kartika, Agen Kontraktor Damen Shipyards Gorinchem di Indonesia, pada tanggal 5 Oktober 2010, pukul 15.00 WIB.

<sup>163</sup> Laporan Tahunan Direktorat Kenavigasian Tahun 2007, *op.cit.*, hal. 14-15.

- (1) Di luar zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilalui oleh kapal dengan menjaga jarak aman.
- (2) Di dalam zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tidak dapat dilalui oleh kapal dan berlabuh jangkar kecuali pada alur sempit, sungai, atau danau yang lebar alurnya kurang dari 500 (lima ratus) meter.
- (3) Kapal yang berlabuh jangkar pada alur sempit, sungai, atau danau yang lebar alurnya kurang dari 500 (lima ratus) meter sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib menjaga jarak aman paling sedikit satu setengah kali panjang kapal.
- (4) Kapal negara yang melaksanakan kegiatan pemeliharaan dan/atau perawatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat mendekati Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.<sup>164</sup>

Dalam pelayarannya, kapal negara kenavigasian tidak dikenakan biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran seperti kapal-kapal lain yang melintas di perairan Indonesia. Hal ini dinyatakan dalam Pasal 44 PP No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian yang mengatur bahwa setiap kapal yang melintas di perairan Indonesia akan dikenai biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi. Namun biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tersebut tidak dikenakan bagi:

- a. Kapal perang;
- b. Kapal negara;
- c. Kapal rumah sakit;
- d. Kapal yang memasuki suatu pelabuhan khusus untuk keperluan meminta pertolongan atau kapal yang memberi pertolongan jiwa manusia;
- e. Kapal yang melakukan percobaan berlayar; dan
- f. Kapal swasta yang melakukan tugas pemerintahan.

Biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran ini merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak yang dipungut oleh Menteri pada saat kapal tiba di pelabuhan atau terminal khusus.<sup>165</sup>

---

<sup>164</sup> Peraturan Pemerintah Kenavigasian, *op.cit.*, ps. 40.

<sup>165</sup> *Ibid.*, ps. 44.

Sebagai kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan, kapal negara kenavigasian juga tidak dikenakan biaya pemanduan seperti kapal laut lainnya yang melintasi perairan Indonesia. Pasal 116 PP No. 5 Tahun 2010 menentukan bahwa kegiatan pemanduan diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan. Sedangkan penyelenggaraan pemanduan yang dilakukan oleh badan usaha pelabuhan dipungut biaya yang besarnya ditetapkan oleh badan usaha pelabuhan berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri. Badan usaha pelabuhan yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan wajib membayar persentase dari pendapatan yang berasal dari jasa pemanduan kepada Kas Negara sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak.<sup>166</sup> Namun dalam Pasal 117 PP No. 5 Tahun 2010 ditentukan bahwa biaya pemanduan tersebut tidak dikenakan bagi:

- a. Kapal perang; dan
- b. Kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.<sup>167</sup>

Salah satu perbedaan yang paling mendasar antara kapal negara dengan kapal laut lainnya adalah bahwa kapal negara tidak diasuransikan. Sedangkan kapal laut lainnya wajib diasuransikan. Hal ini diatur dalam Pasal 119 PP No. 5 Tahun 2010 yang menyatakan bahwa:

- (1) Pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya;
- (2) Asuransi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termasuk asuransi atas kewajiban mengangkat kerangka kapal;
- (3) Kewajiban mengasuransikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan bagi:
  - a. Kapal perang;
  - b. Kapal negara yang digunakan untuk melakukan tugas pemerintahan;
  - c. Kapal layar dan kapal layar motor; atau
  - d. Kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*).<sup>168</sup>

---

<sup>166</sup> *Ibid.*, ps. 116.

<sup>167</sup> *Ibid.*, ps. 117.

<sup>168</sup> *Ibid.*, ps. 119.

Dengan demikian, Kapal Negara Kenavigasian yang termasuk kategori kapal milik negara yang digunakan oleh instansi pemerintah untuk melaksanakan tugas pemerintahan tidak dikenakan biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, tidak dikenakan biaya pemanduan, dan juga tidak diwajibkan untuk diasuransikan.



**BAB 4**  
**ANALISIS KONTRAK PENGADAAN KAPAL NEGARA**  
**KENAVIGASIAN ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**  
**DENGAN DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM**

Penyelenggaraan kenavigasian laut dengan cara mempertahankan fungsi dan *performance* Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) merupakan bagian dari upaya Pemerintah Republik Indonesia untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di laut. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa SBNP adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.<sup>169</sup>

Berdasarkan Pasal 21 ayat (1) PP No. 5 Tahun 2010, SBNP terdiri dari beberapa jenis, di antaranya<sup>170</sup>:

- a. Visual<sup>171</sup>, yang meliputi:
  - a) Menara Suar;
  - b) Rambu Suar;
  - c) Pelampung Suar; dan
  - d) Tanda Siang.
- b. Elektronik<sup>172</sup>, yang meliputi:
  - a) *Global Positioning System* (GPS);
  - b) *Differential Global Position System* (DGPS);
  - c) Radar Beacon;
  - d) Radio Beacon;
  - e) Radar *Survey Lance*; dan
  - f) *Medium Wave Radio Beacon*.

---

<sup>169</sup> Undang-Undang Pelayaran, *op.cit.*, ps. 1 ayat (46).

<sup>170</sup> Peraturan Pemerintah Kenavigasian, *op.cit.*, ps. 21 ayat (1).

<sup>171</sup> *Ibid.*, ps. 22.

<sup>172</sup> *Ibid.*, ps. 23.

- c. *Audible*<sup>173</sup>, yang wajib ditempatkan pada daerah berkabut atau pandangan terbatas.

SBNP juga memiliki fungsi yang sangat penting untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di laut, seperti<sup>174</sup>:

- a. Menentukan posisi dan/atau haluan kapal;
- b. Memberitahukan adanya bahaya/rintangan pelayaran;
- c. Menunjukkan batas-batas alur-pelayaran yang aman;
- d. Menandai garis pemisah lalu lintas kapal;
- e. Menunjukkan kawasan dan/atau kegiatan khusus di perairan; dan
- f. Batas wilayah suatu negara.

Fungsi dan *performance* SBNP tersebut harus dipertahankan dengan cara pengamatan secara berkala, perbaikan dan perawatan secara berkala, memperbaiki kerusakan dan perpindahan atau pergeseran. Namun karena banyaknya lokasi penempatan SBNP yang sulit dijangkau, maka dibutuhkan suatu kapal khusus yang dapat menjangkau lokasi penempatan SBNP tersebut, yaitu Kapal Negara Kenavigasian. Namun kondisi 59 (lima puluh sembilan) Kapal Negara Kenavigasian yang ada pada umumnya sudah tua. Dengan kondisi teknis yang rata-rata dibawah 65%, kemampuan pelaksanaan tugas Kenavigasian masih dibawah target yang diinginkan. Sehingga kebutuhan pengadaan Kapal Negara Kenavigasian yang baru, telah menjadi hal yang mendesak.<sup>175</sup>

Untuk itu pada tahun 2006, Pemerintah Republik Indonesia melakukan kegiatan pengadaan barang/jasa atas 4 (empat) unit Kapal Negara Kenavigasian dengan sebuah perusahaan perkapalan Belanda yang bernama Damen Shipyards Gorinchem. Pengadaan Kapal Negara Kenavigasian tersebut terdiri dari 1 (satu) unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (tiga) unit Kapal Bantu Perambuan, yang dilakukan dengan cara penunjukan langsung sesuai dengan ketentuan dari Pasal 17 Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Untuk lebih mempersingkat penulisan, maka 1 (Satu) Unit Kapal

---

<sup>173</sup> *Ibid.*, ps. 24.

<sup>174</sup> *Ibid.*, ps. 22.

<sup>175</sup> “Kapal Negara Kenavigasian”, <http://masnav.indomarinav.net/infoknk.html>, diakses pada hari Senin, 27 September 2010, pukul 19.57 WIB.

Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan, untuk selanjutnya akan disebut sebagai “Kapal”.

Kegiatan pengadaan barang/jasa tersebut dituangkan dalam suatu perjanjian yang penulis teliti dalam skripsi ini, yaitu “Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem”, yang untuk selanjutnya akan disebut sebagai “Kontrak”. Namun, kegiatan pengadaan Kapal ini dibiayai dari dana pinjaman dan hibah Pemerintah Belanda melalui program *Ontwikkelings Relevante Exporttransactie* (ORET), dengan komposisi 65% pinjaman dan 35% hibah. Hal ini merupakan salah satu bentuk realisasi kerjasama Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Belanda yang telah berlangsung beberapa tahun belakangan khususnya di bidang transportasi laut.

Sementara itu, keempat Kapal yang dimaksud dikerjakan di Indonesia dan dibangun di PT Dumas Tanjung Perak Shipyard, Surabaya, dengan Damen Shipyards Gorinchem sebagai Kontraktornya.<sup>176</sup> Tetapi materialnya didatangkan dari Belanda, sehingga dibuat oleh sebagian besar tenaga kerja Indonesia. Kapal-kapal itu berfungsi untuk berbagai hal, yakni melakukan pemasangan, pemeliharaan, perawatan, dan pengamatan atau inspeksi SBNP, suplai logistik untuk pengoperasian SBNP, gilir tugas (*applosing*) Penjaga Menara Suar (PMS), kegiatan survey lokasi, survei alur dan pelintasan serta bantuan *Search and Rescue* (SAR) dan tugas pemerintahan lainnya.<sup>177</sup>

Para pihak yang terlibat dalam Kontrak ini adalah Pemerintah Republik Indonesia dan Damen Shipyards Gorinchem. Pemerintah Republik Indonesia bertindak melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan (sekarang bernama “Kementerian Perhubungan”) yang diwakili oleh Ir. M. Ali Malawat, yakni sebagai Pembuat Komitmen Satuan Kerja Pengadaan Kapal Negara Kenavigasian, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan

---

<sup>176</sup> “Dephub Tambah 61 unit Kapal Navigasi”, <http://web.bisnis.com/sektor-ril/transportasi/1id88418.html>, diakses pada hari Jumat, 8 Oktober 2010, pukul 13. 30 WIB.

<sup>177</sup> “Dephub Siap Operasikan Dua Kapal Navigasi”, <http://www.depkominfo.go.id/berita/bipnewsroom/dephub-siap-operasikan-dua-kapal-navigasi/>, diakses pada hari Jumat, 8 Oktober 2010, pukul 13.21 WIB.

Nomor: KP. 18 TAHUN 2006 tanggal 23 Januari 2006, yang selanjutnya disebut sebagai PENGGUNA.

Sedangkan B.V. Scheepswerf Damen Gorinchem (Damen Shipyards Gorinchem), yang terdaftar di bawah Undang-Undang Negara Belanda diwakili oleh W. H. Schuurman, sebagai Sales Director Asia Pacific untuk bertindak atas nama B.V. Scheepswerf Damen Gorinchem (Damen Shipyards Gorinchem) berdasarkan Surat Kuasa tanggal 24 April 2006, yang telah disahkan oleh Kamar Dagang dan Industri di Tiel Kedutaan Besar Republik Indonesia atau Konsulat Jenderal Indonesia di Den Haag Belanda, yang selanjutnya disebut sebagai KONTRAKTOR. Namun dalam pelaksanaan kontrak ini, KONTRAKTOR menunjuk PT. Graha Kartika yang berkedudukan di Jakarta Pusat, Indonesia, berdasarkan surat No. B0024/P228540 tanggal 25 Februari 2005 yang akan bertindak sebagai Agen KONTRAKTOR selama pelaksanaan kontrak ini di Indonesia.

Perlu diketahui pula bahwa Kontrak ini terdiri dari beberapa bagian. Bagian yang pertama adalah ketentuan mengenai Bentuk Kontrak (*Form of Contract*), dan yang kedua adalah ketentuan mengenai Syarat-syarat Kontrak (*Conditions of Contract*). Sedangkan bagian yang ketiga berupa lampiran-lampiran seperti surat penawaran, spesifikasi teknis, gambar-gambar, dan dokumen-dokumen terkait lain yang disetujui para pihak. Namun seluruhnya termasuk dalam satu dokumen kontrak yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Kontrak.

Dalam Kontrak, tentu terdapat beberapa hal menarik yang akan penulis analisis, yaitu tentang kapan mengikatnya Kontrak terhadap Pemerintah Republik Indonesia dan Damen Shipyards Gorinchem. Selain itu, apakah Kontrak pengadaan tersebut dilakukan dengan cara pemborongan jasa konstruksi atau dengan cara jual beli barang yang akan ada (*obligatoir*). Tidak lupa juga penulis akan menganalisis mengenai hak dan kewajiban para Pihak apakah telah sesuai dengan Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 tahun 1999.

#### 4.1 Mengikatnya Kontrak Terhadap Pemerintah Republik Indonesia dan Damen Shipyards Gorinchem

Ketentuan mengenai kapan mengikatnya sebuah kontrak sangatlah penting untuk disisipkan ke dalam klausul perjanjian, karena hal inilah yang menentukan kapan hak dan kewajiban diantara para pihak mulai berlaku. Dalam Kontrak ini, klausul mengenai berlakunya Kontrak dituangkan dalam Pasal 16 Bentuk Kontrak. Dalam pasal tersebut, diatur bahwa Kontrak sudah mulai berlaku dan mengikat para Pihak yang bersangkutan apabila:

Kontrak telah ditandatangani oleh PENGGUNA dan KONTRAKTOR.

- a. Perjanjian Pinjaman telah ditandatangani dan dapat digunakan.
- b. Perjanjian Hibah telah ditandatangani dan dapat digunakan.
- c. Kontrak telah disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia dan ORET DESK.
- d. Jaminan Pelaksanaan telah diserahkan oleh KONTRAKTOR kepada PENGGUNA.
- e. L/C (*Letter of Credit*) telah dibuka oleh PENGGUNA dan dapat diterima oleh pihak Bank.

Namun apabila dalam waktu 6 (enam) bulan setelah Kontrak ditandatangani oleh kedua Pihak, Kontrak ini belum berlaku efektif karena belum terpenuhinya salah satu persyaratan di atas, maka Kontrak dapat dibatalkan secara sepihak oleh PENGGUNA atau KONTRAKTOR dengan pemberitahuan tertulis kepada pihak lainnya, tanpa harus mendapat persetujuan tertulis terlebih dahulu dan mengesampingkan Pasal 1266 dan 1267 KUHPerdara. Akibat dibatalkannya Kontrak maka semua biaya yang telah dikeluarkan oleh masing-masing Pihak sampai dengan pembatalan Kontrak juga akan menjadi tanggungan masing-masing Pihak, dan tidak ada hak untuk saling menuntut ganti rugi. Selain itu, Jaminan Pelaksanaan akan dikembalikan oleh PENGGUNA kepada KONTRAKTOR dalam waktu 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal pembatalan Kontrak.

Dari ketentuan tersebut, dapat diketahui bahwa Kontrak ini termasuk dalam perikatan bersyarat, yaitu suatu perikatan yang digantungkan pada suatu

kejadian di kemudian hari, yang masih belum tentu akan atau tidak terjadi.<sup>178</sup> Kejadian di kemudian hari yang dimaksud adalah keenam syarat berlakunya Kontrak yang disebutkan dalam Pasal 16 Bentuk Kontrak di atas. Prof. Subekti dalam bukunya yang berjudul “Pokok-pokok Hukum Perjanjian” membagi dua jenis perikatan bersyarat, yakni perikatan menggunakan syarat tangguh dan perikatan menggunakan syarat batal. Perikatan menggunakan syarat tangguh artinya perikatan baru akan lahir diantara para pihak jika suatu keadaan yang belum tentu itu timbul. Sedangkan perikatan menggunakan syarat batal adalah bahwa perikatan yang sudah akan berlaku, akan dibatalkan apabila suatu kejadian yang belum tentu itu timbul.<sup>179</sup> Kedua hal ini diatur dalam Pasal 1263 dan 1265 KUHPerdata.

Dengan demikian, dari kedua pengertian ini dapat kita lihat bahwa Kontrak ini termasuk dalam jenis perikatan menggunakan syarat tangguh, karena Kontrak ini baru akan berlaku apabila seluruh syarat yang disebutkan dalam Pasal 16 Bentuk Kontrak telah terpenuhi. Namun untuk memastikannya perlu dianalisis terlebih dahulu apakah Pasal 16 Bentuk Kontrak telah memenuhi unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 1263 KUHPerdata yang mengatur mengenai pengertian dari perikatan menggunakan syarat tangguh. Pasal 1263 KUHPerdata, menyebutkan bahwa:

Suatu perikatan dengan syarat tangguh adalah suatu perikatan yang bergantung pada suatu peristiwa yang masih akan datang dan yang masih belum tentu akan terjadi, atau yang bergantung pada suatu hal yang sudah terjadi tetapi tidak diketahui oleh kedua belah pihak.<sup>180</sup>

Unsur-unsur yang tercantum dalam Pasal 1263 KUHPerdata sebagaimana yang disebutkan di atas adalah:

---

<sup>178</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [*Burgerlijk Wetboek*], *op.cit.*, ps. 1253.

<sup>179</sup> Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, *op.cit.*, hal. 128-129.

<sup>180</sup> *Ibid.*, ps. 1263.

- a. Suatu perikatan dengan syarat tangguh adalah suatu perikatan yang bergantung pada suatu peristiwa;
- b. Yang masih akan datang dan yang masih belum tentu akan terjadi;
- c. Atau yang bergantung pada suatu hal yang sudah terjadi tetapi tidak diketahui oleh kedua belah pihak.

Dalam pasal 16 Bentuk Kontrak, syarat tangguh yang dimaksud adalah bahwa Kontrak sudah mulai berlaku dan mengikat para Pihak apabila Kontrak telah ditandatangani oleh PENGGUNA dan KONTRAKTOR, Perjanjian Pinjaman telah ditandatangani dan dapat digunakan, Perjanjian Hibah telah ditandatangani dan dapat digunakan, Kontrak telah disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia dan ORET DESK, Jaminan Pelaksanaan telah diserahkan oleh KONTRAKTOR kepada PENGGUNA, dan L/C telah dibuka oleh PENGGUNA dan dapat diterima oleh pihak Bank. Keenam syarat ini merupakan peristiwa yang menagguhkan keberlakuan Kontrak, karena Kontrak tidak akan berlaku efektif dan tidak mengikat para Pihak sebelum seluruh syarat tersebut dilakukan. Oleh karena itu, yang dimaksud dengan Kontrak belum berlaku efektif adalah bahwa Kontrak ini memang sudah menimbulkan hak dan kewajiban bagi para Pihak namun masih dapat dibatalkan selama seluruh syaratnya belum terpenuhi dalam jangka waktu 6 (enam) bulan setelah Kontrak ditandatangani. Dengan demikian, maka unsur pertama dari Pasal 1263 KUHPerdara mengenai adanya peristiwa yang menggantungkan perikatan, telah terpenuhi.

Kemudian maksud dari penggunaan kata “atau” diantara unsur kedua dan ketiga dari Pasal 1263 KUHPerdara sebagaimana yang disebutkan di atas adalah bahwa yang wajib dipenuhi hanyalah salah satu unsur saja, yaitu apakah suatu peristiwa yang masih akan datang dan masih belum tentu akan terjadi, atau peristiwa yang bergantung pada suatu hal yang sudah terjadi tetapi tidak diketahui oleh kedua belah pihak. Dalam Pasal 16 Bentuk Kontrak, keenam syarat sebagaimana yang telah disebutkan di atas dilakukan secara berurutan.<sup>181</sup> Artinya Kontrak ini harus ditandatangani terlebih dahulu oleh PENGGUNA dan KONTRAKTOR, barulah kelima syarat selanjutnya dapat dilaksanakan.

---

<sup>181</sup> Wawancara dengan Willy Widodo Basoeki, Direktur Utama PT Graha Kartika, Agen Kontraktor Damen Shipyards Gorinchem di Indonesia, pada tanggal 30 November 2010, pukul 19.30 WIB.

Sehingga, masih ada saja kemungkinan untuk tidak dilaksanakannya salah satu dari seluruh syarat tersebut. Misalnya, walaupun L/C sudah dibuka oleh PENGGUNA tetapi belum dapat diterima oleh Pihak Bank, maka Kontrak ini belumlah mengikat. Oleh karena itu, seluruh syarat yang disebutkan dalam pasal 16 Bentuk Kontrak dapat dikategorikan sebagai peristiwa yang masih akan datang dan belum tentu akan terjadi.

Dengan demikian, jelaslah bahwa Kontrak ini termasuk dalam kategori perikatan menggunakan syarat tangguh, karena seluruh unsur yang terdapat dalam Pasal 1263 KUHPdata telah terpenuhi. Maka, Kontrak ini baru berlaku dan mengikat para Pihak apabila Kontrak telah ditandatangani oleh PENGGUNA dan KONTRAKTOR, Perjanjian Pinjaman telah ditandatangani dan dapat digunakan, Perjanjian Hibah telah ditandatangani dan dapat digunakan, Kontrak telah disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia dan ORET DESK, Jaminan Pelaksanaan telah diserahkan oleh KONTRAKTOR kepada PENGGUNA, dan L/C telah dibuka oleh PENGGUNA dan dapat diterima oleh pihak Bank.

#### **4.2 Kontrak Kerja Konstruksi atau Perjanjian Jual Beli Obligatoir**

Kegiatan pengadaan barang/jasa pemerintah atas 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian antara Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dengan Damen Shipyards Gorinchem pada tahun 2006, dibiayai dari dana pinjaman dan hibah Pemerintah Belanda melalui program *Ontwikkelings Relevante Exporttransactie* (ORET) yang langsung dibayarkan kepada KONTRAKTOR. Pinjaman (*loan*) yang besarnya sekitar 65% dari Harga Kontrak diberikan melalui *ING Bank N.V.* (ING Bank). Sedangkan hibah (*grant*) yang besarnya sekitar 35% dari Harga Kontrak, diberikan melalui *De Nederlandse Investeringsbank voor Ontwikkelingslanden N.V.* (NIO Bank). Pinjaman dan hibah tersebut ditandatangani oleh pihak Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Keuangan dengan pihak ING Bank dan NIO Bank dalam sebuah *Loan Agreement* dan *Grant Agreement*. Sedangkan kegiatan pengadaan barang/jasanya sendiri, dituangkan dalam sebuah perjanjian yang berjudul “Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman

Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem”.

Tentunya pembuatan Kontrak pengadaan ini dilakukan sesuai dengan ketentuan Keppres No. 80 Tahun 2003 yang mengatur tentang pedoman pelaksanaan pengadaan barang/jasa pemerintah. Sebab, salah satu ruang lingkup berlakunya Keputusan Presiden ini adalah untuk kegiatan pengadaan barang/jasa yang sebagian atau seluruhnya dibiayai dari Pinjaman/Hibah Luar Negeri (“PHLN”) sepanjang tidak bertentangan dengan pedoman dan ketentuan pengadaan barang/jasa dari pemberi pinjaman/hibah bersangkutan atau kesepakatan-kesepakatan yang dibuat antara Pemerintah Indonesia dengan pemberi pinjaman.<sup>182</sup> Oleh karena itu, dapat kita pastikan bahwa Keppres No. 80 Tahun 2003 berlaku dan mengikat bagi Kontrak ini karena kegiatan pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian yang dimaksud, termasuk dalam ruang lingkup berlakunya Keputusan Presiden ini berdasarkan Pasal 7 ayat (1) huruf (b) dan Lampiran I BAB IV. B. 1. d.

Dalam kegiatan pengadaan barang/jasa pemerintah berdasarkan Keppres No. 80 Tahun 2003, yang dimaksud dengan barang adalah benda dalam berbagai bentuk dan uraian, yang meliputi bahan baku, barang setengah jadi, barang jadi/peralatan, yang spesifikasinya ditetapkan oleh pengguna barang/jasa.<sup>183</sup> Sedangkan, yang dimaksud dengan jasa, ada tiga macam yakni jasa pemborongan, jasa konsultasi, dan jasa lainnya. Jasa Pemborong adalah layanan pekerjaan pelaksanaan konstruksi atau wujud fisik lainnya yang perencanaan teknis dan spesifikasinya ditetapkan pengguna barang/jasa dan proses serta pelaksanaannya diawasi oleh pengguna barang/jasa.<sup>184</sup> Kemudian, Jasa Konsultasi adalah layanan jasa keahlian profesional dalam berbagai bidang yang meliputi jasa perencanaan konstruksi, jasa pengawasan konstruksi, dan jasa pelayanan profesi lainnya, dalam rangka mencapai sasaran tertentu yang keluarannya berbentuk peranti lunak yang disusun secara sistematis berdasarkan kerangka aturan kerja

---

<sup>182</sup> Keputusan Presiden Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, *op.cit.*, ps. 7 ayat (1) huruf (b) dan Lampiran I BAB IV. B. 1. d.

<sup>183</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (11).

<sup>184</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (12).

yang ditetapkan pengguna jasa.<sup>185</sup> Sedangkan pengertian dari Jasa Lainnya adalah segala pekerjaan dan atau penyediaan jasa selain jasa konsultansi, jasa pemborongan, dan pemasokan barang.<sup>186</sup>

Namun sebelum itu, perlu diketahui terlebih dahulu bahwa pengertian “Jasa Pemborong” sebagai layanan pekerjaan pelaksanaan konstruksi dalam Keppres Nomor 80 Tahun 2003, termasuk dalam lingkup pengertian “Jasa Konstruksi” sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1 ayat (2) UU No. 18 Tahun 1999. Sebab yang dimaksud dengan Jasa Konstruksi adalah layanan jasa konsultansi perencanaan pekerjaan konstruksi, layanan jasa pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dan layanan jasa konsultansi pengawasan pekerjaan konstruksi.<sup>187</sup> Sehingga, istilah “Jasa Konstruksi” mempunyai ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan istilah “Jasa Pemborong” yang sebenarnya sudah tidak digunakan lagi setelah terbitnya UU No. 18 Tahun 1999. Jenis kontrak dengan objek pekerjaan jasa konstruksi juga disebut sebagai “kontrak kerja konstruksi”, dan bukan kontrak pemborongan bangunan sebagaimana lazim digunakan sebelum lahirnya undang-undang tersebut.<sup>188</sup> Maka, suatu kegiatan pengadaan yang memenuhi unsur-unsur “Jasa Pemborong” dalam Keppres No. 80 Tahun 2003 juga disebut sebagai kegiatan pengadaan Jasa Konstruksi. Dengan demikian, istilah “Jasa Pemborong” dalam skripsi ini, selanjutnya tidak akan penulis gunakan lagi dan diganti dengan istilah “Jasa Konstruksi”.

Hal tersebut penting untuk kita ketahui, karena Kontrak Pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian yang dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai PENGGUNA, dengan Damen Shipyards Gorinchem sebagai KONTRAKTOR, merupakan Kontrak Kerja Konstruksi yang ketentuan-ketentuannya tidak dapat dipisahkan dari aturan yang ada dalam UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Sebab, berdasarkan Pasal 1 ayat (5) undang-undang tersebut, yang dimaksud dengan Kontrak Kerja Konstruksi adalah

---

<sup>185</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (13).

<sup>186</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (14).

<sup>187</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (2)

<sup>188</sup> Undang-Undang Jasa Konstruksi, *op.cit.*, ps. 22.

keseluruhan dokumen yang mengatur tentang hubungan hukum antara pengguna jasa dengan penyedia jasa dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi.<sup>189</sup> Hal ini sangatlah sesuai dengan isi dari Kontrak yang penulis analisis ini, di mana memang mengatur mengenai hubungan hukum antara PENGGUNA dengan KONTRAKTOR dalam penyelenggaraan pekerjaan konstruksi 1 (satu) unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (tiga) unit Kapal Bantu Perambuan tersebut.

Dengan demikian, karena Kontrak ini jelas merupakan Kontrak Kerja Konstruksi, maka seharusnya kegiatan pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian yang dilakukan, merupakan kegiatan Pengadaan Jasa Konstruksi sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya. Namun, untuk memastikan hal tersebut, harus dilihat terlebih dahulu apakah unsur-unsur Jasa Pemborongan yang terdapat dalam Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 Tahun 2003 telah terpenuhi dalam Kontrak ini. Unsur-unsur Jasa Pemborongan yang dimaksud adalah:

- a. Layanan pekerjaan pelaksanaan konstruksi atau wujud fisik lainnya;
- b. Yang perencanaan teknis dan spesifikasinya ditetapkan oleh pengguna barang/jasa;
- c. Dan proses serta pelaksanaannya diawasi oleh pengguna barang/jasa.

Dalam Kontrak ini, para Pihak telah sepakat untuk melakukan suatu kegiatan pembangunan atau konstruksi kapal, di mana KONTRAKTOR wajib melaksanakan pekerjaan konstruksi Kapal sesuai dengan yang disebutkan dalam Pasal 3 Bentuk Kontrak. Dalam pasal tersebut, Lingkup Pekerjaan KONTRAKTOR terdiri dari mendesain, membangun, memasang peralatan, biaya pemeriksaan di pabrik dan sebelum pengapalan, pelatihan dan familirisasi awak kapal, biaya penyeberangan dan doking akhir masa garansi (doking pertama) dan juga penyerahan 4 (empat) unit Kapal Negara Kenavigasian yang terdiri dari 1 (satu) unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (tiga) unit Kapal Bantu Perambuan, sebagaimana dirinci dalam spesifikasi teknis dan gambar secara umum. Dengan demikian, maka jelaslah bahwa KONTRAKTOR melakukan Pekerjaan konstruksi Kapal sesuai dengan apa yang disebutkan dalam unsur pertama dari Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 Tahun 2003.

---

<sup>189</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (5).

Kemudian, unsur yang kedua dari Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 Tahun 2003 mengenai perencanaan teknis dan spesifikasi kapal yang ditetapkan oleh pengguna barang/jasa juga telah terpenuhi dalam Pasal I ayat (2) Syarat-syarat Kontrak. Pasal tersebut menyatakan bahwa lambung, bahan, peralatan, dan mesin penggerak kapal harus dirancang, dibuat, dan dibangun berdasarkan survei dan memenuhi persyaratan Klasifikasi yang tertinggi dari Biro Klasifikasi Indonesia (“BKI”). Selain itu, Kapal Negara Kenavigasian tersebut juga harus dibangun sesuai dengan ketentuan dan peraturan seperti diatur dalam Spesifikasi Teknis yang disepakati. Dengan demikian jelaslah bahwa perencanaan teknis dan spesifikasi Kapal telah ditetapkan oleh PENGGUNA, sehingga unsur yang kedua dari Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 tahun 2003 juga telah terpenuhi.

Kemudian unsur yang ketiga dari Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 tahun 2003 mengenai proses dan pelaksanaan pekerjaan konstruksi yang diawasi oleh pengguna barang/jasa, juga telah terpenuhi dalam ketentuan Pasal IV Syarat-syarat Kontrak. Dalam Pasal IV ayat (1) Syarat-syarat Kontrak, diatur bahwa PENGGUNA akan menunjuk satu orang atau lebih sebagai Perwakilan di galangan Kapal untuk menjalankan tugas pengawasan, di mana Wakil tersebut akan dikirimkan pada saat yang tepat untuk memenuhi jadwal pembangunan Kapal. Kemudian dalam Pasal IV ayat (3) huruf (b) Syarat-syarat Kontrak diatur bahwa, setiap saat hingga penyerahan dan penerimaan sesuai kewenangannya, para Wakil mempunyai hak untuk memeriksa Kapal, mesin, dan perlengkapannya, dan semua pekerjaan yang sedang berjalan atau bahan yang dipakai dalam hubungannya dengan pembangunan Kapal dimanapun pekerjaan tersebut dilakukan, termasuk di pabrik para Sub-kontraktor dari KONTRAKTOR jika ada, guna memastikan bahwa Kapal dibangun sesuai dengan persyaratan Kontrak dan Spesifikasi. Dengan demikian, karena Wakil memiliki hak untuk memeriksa Kapal sesuai Pasal IV ayat (3) huruf (b) Syarat-syarat Kontrak, maka unsur yang ketiga dari Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 Tahun 2003 juga telah terpenuhi.

Dari analisis tersebut, maka jelaslah bahwa seluruh unsur Jasa Pemborongan yang terdapat dalam Pasal 1 ayat (11) Keppres No. 80 Tahun 2003 telah terpenuhi. Sehingga kegiatan pengadaan 4 (empat) Kapal Negara

Kenavigasian yang dilakukan oleh PENGGUNA dan KONTRAKTOR memang merupakan kegiatan Pengadaan Jasa Konstruksi yang dituangkan dalam sebuah Kontrak Kerja Konstruksi. Di mana Kontrak Kerja Konstruksi yang dimaksud adalah Kontrak Pengadaan 1 (satu) unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (tiga) unit Kapal Bantu Perambuan yang penulis analisis ini.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (3) UU No. 18 Tahun 1999, yang dimaksud dengan pengguna jasa adalah orang perseorangan atau badan sebagai pemberi tugas atau pemilik pekerjaan/proyek yang memerlukan layanan jasa konstruksi.<sup>190</sup> Sehingga sebagai pemberi tugas atau pemilik pekerjaan konstruksi Kapal Negara Kenavigasian, PENGGUNA dalam hal ini telah memegang hak milik atas seluruh bahan baku yang diimpor dari negara Belanda untuk membangun Kapal.<sup>191</sup> Artinya, mulai dari bahan baku pembuatan Kapal sampai dengan Kapal berwujud barang jadi, seluruhnya sudah merupakan milik PENGGUNA. Sedangkan KONTRAKTOR sebagai penyedia jasa hanya melakukan kegiatan layanan jasa konstruksinya saja. Hal ini sesuai dengan Pasal 1 ayat (4) UU No. 18 Tahun 1999 yang menyebutkan bahwa, penyedia jasa adalah orang perseorangan atau badan yang kegiatan usahanya menyediakan layanan jasa konstruksi.<sup>192</sup> Dengan demikian, KONTRAKTOR secara normatif hanya mempunyai hak retensi saja sampai Kapal dibayar lunas. Walaupun dalam prakteknya, hak retensi tersebut tidak ada karena Kapal sudah dibayar lunas dengan dana PHLN sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya.

Oleh karena itu, Kontrak Kerja Konstruksi harus dibedakan dengan Perjanjian Jual Beli atas barang yang baru akan ada dikemudian hari. Barang-barang yang baru akan ada di kemudian hari tersebut dapat menjadi pokok perjanjian sesuai dengan Pasal 1334 ayat (1) KUHPerdara.<sup>193</sup> Sebab, KUHPerdara memang menganut sistem bahwa perjanjian jual beli itu hanya bersifat *obligatoir*

---

<sup>190</sup> *Ibid.*, ps. 1 ayat (3).

<sup>191</sup> Wawancara dengan Willy Widodo Basoeki, Direktur Utama PT Graha Kartika, Agen Kontraktor Damen Shipyards Gorinchem di Indonesia, pada tanggal 30 November 2010, pukul 19.30 WIB.

<sup>192</sup> Undang-Undang Jasa Konstruksi, *op.cit.*, ps. 1 ayat (4).

<sup>193</sup> Herlien Budiono, *Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya di Bidang Kenotariatan*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2010), Cet. II, hal. 110.

saja, yakni belum ada penyerahan barang namun sudah menimbulkan hak dan kewajiban bagi para Pihak. Di mana pihak yang satu wajib menyerahkan barang dan berhak menerima imbalan, sedangkan pihak lainnya wajib memberi imbalan dan berhak menerima barang.<sup>194</sup> Sehingga, hak milik baru berpindah dari penjual kepada pembeli setelah dilakukannya *levering* (“*transfer of ownership*”). Dalam KUHPerdara, sifat perjanjian jual beli yang hanya *obligatoir* saja ini diatur dalam Pasal 1459 KUHPerdara yang menyatakan bahwa “hak milik atas barang yang dijual tidaklah berpindah kepada pembeli selama penyerahannya belum dilakukan menurut ketentuan-ketentuan yang bersangkutan”.<sup>195</sup>

Hal ini penting untuk kita ketahui karena dalam sistem hukum *common law* di Inggris, kontrak pembangunan kapal (*shipbuilding contract*) termasuk dalam Perjanjian Jual Beli atas barang yang baru akan ada dikemudian hari yang hanya bersifat *obligatoir* saja, dan bukan termasuk dalam Kontrak Kerja Konstruksi sebagaimana yang diberlakukan di Indonesia. Sehingga di negara tersebut, kapal yang dibangun merupakan hak milik si penjual sampai dilakukannya penyerahan kepada pembeli. Penyerahan kapal biasanya dilakukan setelah kapal berbentuk barang jadi. Namun apabila para pihak tidak menghendaknya, biasanya dapat dibuat ketentuan bahwa kapal beralih kepemilikannya secara bertahap dalam proses pembangunannya seiring dengan angsuran pembayaran yang dilakukan pembeli.<sup>196</sup>

Sebenarnya tidak ada standar khusus dalam format pembentukan kontrak pembangunan kapal di Inggris, karena dapat dibuat secara tertulis ataupun lisan. Para pihak yang terkait juga bebas untuk menentukan sendiri hukum mana yang berlaku bagi perjanjian mereka. Tetapi biasanya dalam kontrak yang dibuat secara tertulis, calon pembeli akan berusaha menyisipkan klausul agar seluruh material bahan baku yang dipergunakan untuk membangun kapal merupakan hak miliknya. Sebab, hal ini dapat memberi perlindungan tambahan untuk calon pembeli apabila penjual pailit dan tidak dapat menyelesaikan kapal. Sehingga,

---

<sup>194</sup> *Ibid.*, hal. 18

<sup>195</sup> Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1995), Cet. X, hal. 11.

<sup>196</sup> Christopher Hill, *op.cit.*, hal. 73.

para pihak harus sangat jelas dan teliti dalam pemilihan kata agar niat mereka tidak salah ditafsirkan.<sup>197</sup> Tidak ada tanggung jawab yang dapat dibebankan kepada penjual apabila ia membangun kapal sesuai dengan spesifikasi dan desain yang diberikan oleh pembeli. Namun penjual tetap harus menjamin bahwa material-material yang ia gunakan sudah sesuai dengan tujuan penggunaan kapal, dan juga harus melakukan pekerjaannya sesuai dengan standar umum pembangunan kapal.<sup>198</sup>

Dengan demikian dari seluruh analisis di atas, dapat kita tarik kesimpulan bahwa Kontrak Pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian antara PENGGUNA dengan KONTRAKTOR merupakan Kontrak Kerja Konstruksi sesuai dengan Pasal 1 ayat (5) UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Di mana Kontrak tersebut mengatur hubungan hukum antara PENGGUNA dan KONTRAKTOR dalam rangka penyelenggaraan pekerjaan konstruksi Kapal. Sehingga sudah pasti bahwa kegiatan pengadaannya merupakan kegiatan pengadaan Jasa Konstruksi. PENGGUNA sebagai pemberi tugas atau pemilik pekerjaan konstruksi Kapal Negara Kenavigasian, telah memegang hak milik atas seluruh bahan baku pembuatan Kapal sampai dengan Kapal berwujud barang jadi. Hal ini berbeda dengan Kontrak pembangunan kapal yang termasuk dalam perjanjian jual beli *obligatoir*, di mana kapal yang dibangun merupakan hak milik si penjual sampai dilakukan penyerahan kepada pembeli. Oleh karena itu dalam Kontrak Kerja Konstruksi ini, KONTRAKTOR secara normatif hanya mempunyai hak retensi saja sampai Kapal dibayar lunas, dan bukan mempunyai hak milik. Walaupun dalam prakteknya, hak retensi tersebut tidak ada karena Kapal sudah dibayar lunas dengan dana PHLN sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya.

### 4.3 Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Kontrak

Kontrak Kerja Konstruksi dalam rangka Pengadaan Jasa Konstruksi oleh pemerintah harus menaati aturan dalam Keppres No. 80 Tahun 2003 dan juga UU No. 18 Tahun 1999 sebagai pedoman bagi para pihak. Dalam Pasal 29 ayat (1)

---

<sup>197</sup> *Ibid.*, hal. 75.

<sup>198</sup> *Ibid.*, hal. 76.

huruf (c) Keppres No. 80 Tahun 2003, diatur bahwa satu hal yang wajib dimuat dalam kontrak pengadaan jasa konstruksi adalah ketentuan mengenai hak dan kewajiban para pihak yang terkait dalam kontrak. Di mana hak dan kewajiban tersebut diuraikan secara standar oleh Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 yaitu:

Memuat hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil pekerjaan konstruksi serta kewajibannya untuk memenuhi ketentuan yang diperjanjikan serta hak penyedia jasa untuk memperoleh informasi dan imbalan jasa serta kewajibannya melaksanakan pekerjaan konstruksi.<sup>199</sup>

Unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 sebagaimana yang telah disebutkan di atas adalah:

- a. Memuat hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil pekerjaan konstruksi;
- b. Memuat kewajiban pengguna jasa untuk memenuhi ketentuan yang diperjanjikan;
- c. Memuat hak penyedia jasa untuk memperoleh informasi;
- d. Memuat hak penyedia jasa untuk memperoleh imbalan jasa; serta
- e. Memuat kewajiban penyedia jasa melaksanakan pekerjaan konstruksi.

Dalam Kontrak Pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian yang penulis analisis ini, Pasal 3 Bentuk Kontrak menyatakan bahwa lingkup pekerjaan yang harus dilakukan oleh KONTRAKTOR dalam kegiatan pengadaan jasa konstruksi Kapal, terdiri dari mendesain, membangun, memasang peralatan, biaya pemeriksaan di pabrik dan sebelum pengapalan, pelatihan dan familirisasi awak kapal, biaya penyeberangan dan doking akhir masa garansi (doking pertama) dan juga penyerahan 4 (empat) unit Kapal Negara Kenavigasian yang terdiri dari 1 (satu) unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (tiga) unit Kapal Bantu Perambuan, sebagaimana dirinci dalam spesifikasi teknis dan gambar secara umum. Seluruh kegiatan ini untuk selanjutnya akan disebut sebagai “Pekerjaan”.

---

<sup>199</sup> Undang-Undang Jasa Konstruksi, *op.cit.*, ps. 22 ayat (2) huruf (e).

Seluruh Pekerjaan tersebut sesuai Pasal 4 Bentuk Kontrak, harus dilakukan dan diserahkan oleh KONTRAKTOR kepada PENGGUNA tidak lebih dari dalam jangka waktu:

- a. 24 (dua puluh empat) bulan untuk Kapal Bantu Perambuan pertama,
- b. 30 (tiga puluh) bulan untuk Kapal Bantu Perambuan kedua,
- c. 30 (tiga puluh) bulan untuk Kapal Bantu Perambuan ketiga,
- d. 24 (dua puluh empat) bulan untuk Kapal Induk Perambuan.

dari tanggal mulai berlaku efektifnya kontrak. Sedangkan masa pemeliharaan masing-masing kapal adalah 12 (dua belas) bulan, berlaku sejak tanggal Berita Acara Serah Terima masing-masing kapal.

Dari ketentuan ini dapat kita ketahui bersama, bahwa KONTRAKTOR wajib melakukan seluruh Pekerjaan konstruksi Kapal dan juga harus menyerahkan 4 (empat) unit Kapal Negara Kenavigasian yang terdiri dari 1 (satu) unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (tiga) unit Kapal Bantu Perambuan kepada PENGGUNA, tidak lebih dari jangka waktu yang disebutkan dalam Pasal 4 Bentuk Kontrak. Artinya Kontrak ini telah dengan jelas memuat ketentuan mengenai hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil pekerjaan konstruksi yang berbentuk Kapal Negara Kenavigasian, melalui ketentuan tentang kewajiban penyedia jasa untuk melakukan kegiatan konstruksinya dan juga menyerahkannya dalam jangka waktu yang ditentukan.

Namun dalam hal terjadinya wanprestasi sesuai yang disebutkan dalam Pasal 8 ayat (2) Bentuk Kontrak, yakni apabila kemudian KONTRAKTOR tidak dapat menyerahkan Kapal karena tidak memenuhi persyaratan utama dalam Pasal III ayat (1) sampai (5) dari Syarat-syarat Kontrak (*Conditions of Contract*) maka PENGGUNA berhak memutuskan Kontrak dan KONTRAKTOR harus mengembalikan seluruh pembayaran untuk Kapal yang belum diserahkan kepada PENGGUNA ditambah dengan kerugian bunga bank sebesar 6% per tahun. Dalam hal ini, persyaratan utama yang tertera di dalam Pasal III ayat (1) sampai (5) Syarat-syarat Kontrak adalah:

## 1. Serah Terima Terlambat

KONTRAKTOR harus membayar denda keterlambatan kepada PENGGUNA sebesar 1‰ (satu perseribu) dari Harga Kontrak Bersih untuk masing-masing kapal setiap hari keterlambatan. Denda tersebut dimaksimalkan sampai dengan nilai dari jaminan pelaksanaan sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal X ayat (7), yakni 5% dari Harga Kontrak Bersih. Bila total keterlambatan melebihi jumlah hari yang tercantum pada Pasal XX, maka PENGGUNA berhak memutuskan kontrak tanpa persetujuan KONTRAKTOR dengan mengesampingkan Pasal 1266 dan Pasal 1267 KUHPerdara Indonesia.

Pemutusan kontrak berlaku efektif sejak tanggal pemberitahuan diterima oleh KONTRAKTOR yang dinyatakan secara tertulis. Bila PENGGUNA belum memberitahukan mengenai pemutusan, maka KONTRAKTOR harus segera mengajukan usul tanggal penyerahan berikutnya dan meminta PENGGUNA memilih untuk memutuskan kontrak atau menyetujui tanggal penyerahan. Dalam waktu 14 (empat belas) hari, PENGGUNA harus memberitahu pilihannya kepada KONTRAKTOR secara tertulis. Namun jika tidak ada pemberitahuan, maka PENGGUNA dianggap telah menyetujui usul KONTRAKTOR, yakni penyerahan kapal pada hari berikutnya.

Namun dalam hal keterlambatan terjadi karena keadaan memaksa (*force majeure*), maka KONTRAKTOR akan dibebaskan dari tanggung jawab atas keterlambatan tersebut. Dengan syarat, KONTRAKTOR harus memberitahukan secara tertulis kepada PENGGUNA, selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kalender sejak terjadinya keadaan memaksa disertai dengan bukti-bukti tertulis. Kemudian setelah PENGGUNA menyatakan secara resmi menerima pemberitahuan tersebut, dan juga telah melakukan penelitian terhadapnya serta apabila alasan KONTRAKTOR dapat diterima, maka kontrak dapat diperpanjang jadwal pelaksanaannya. Tetapi jika akumulasi waktu keterlambatan akibat keadaan memaksa mencapai 180 (seratus delapan puluh) hari atau lebih, maka PENGGUNA secara sepihak dapat memutuskan kontrak dengan pemberitahuan tertulis dan mengesampingkan pasal 1266 dan 1267 KUHPerdara Indonesia sebagaimana disebutkan dalam Pasal IX Syarat-syarat Kontrak.

Dengan demikian, ketepatan waktu serah terima Kapal ini menjadi sangat penting karena memang harus ada waktu yang pasti bagi PENGGUNA untuk memperoleh hasil Pekerjaan yang dilakukan KONTRAKTOR. Hal ini juga berkaitan dengan cara pembayaran PENGGUNA kepada KONTRAKTOR yang dilakukan sebanding dengan tahapan penyelesaian Kapal.

## **2. Kecepatan Kurang**

KONTRAKTOR tidak wajib membayar ganti rugi jika kecepatan percobaan jelajah Kapal lebih kecil dari kecepatan yang dijamin. Dalam Pasal I ayat (3) Syarat-syarat Kontrak, kecepatan yang dijamin untuk Kapal Bantu Perambuan adalah 11 knot dan untuk Kapal Induk Perambuan adalah 10,5 knot. Namun pada saat dilakukannya percobaan, KONTRAKTOR menjamin bahwa kecepatan Kapal Bantu Perambuan bisa mencapai 12,1 knot pada 100% MCR dengan sarat 2,3 m dan kecepatan Kapal Induk Perambuan bisa mencapai 11,7 knot pada 100% MCR dengan sarat 2,55 m apabila keduanya dicoba pada keadaan laut 1 dan kekuatan angin 3 skala Beaufort sesuai Pasal X ayat (5) Syarat-syarat Kontrak. Tetapi dalam hal kekurangan kecepatan kapal di bawah 0,2 knot maka KONTRAKTOR harus membayar ganti rugi sebagai berikut:

- a. Dalam hal kekurangan melebihi 0,2 knot sampai dengan 0,5 knot, maka ganti rugi yang dibayarkan sebesar 0,15% dari Harga Kontrak Bersih Kapal yang bersangkutan;
- b. Dalam hal kekurangan melebihi 0,5 knot sampai dengan 0,75 knot, maka ganti rugi yang dibayarkan sebesar 0,25% dari Harga Kontrak Bersih Kapal yang bersangkutan;
- c. Dalam hal kekurangan melebihi 0,75 knot sampai dengan 1 knot, maka ganti rugi yang dibayarkan sebesar 0,5% dari Harga Kontrak Bersih Kapal yang bersangkutan;

Namun jika kekurangan kecepatan percobaan melebihi 1,0 knot di bawah kecepatan yang dijamin dan KONTRAKTOR tidak mampu memperbaiki kekurangan ini, maka PENGGUNA dapat memilih meminta dilakukan percobaan baru, atau dapat menerima kapal disertai ganti rugi sebesar 1% dari Harga Kontrak Bersih, atau dapat menolak Kapal dan memutuskan Kontrak dengan pemberitahuan tertulis mengenai keputusan kepada KONTRAKTOR.

Pembatalan tersebut berlaku efektif sejak tanggal pemberitahuan tersebut diterima oleh KONTRAKTOR.

Kecepatan Kapal ini menjadi hal yang sangat penting karena berkaitan dengan stabilitas Kapal pada saat berlayar. Untuk menentukan kecepatan Kapal secara maksimal, harus dilihat dari perbandingan ukuran-ukuran Kapal. Misalnya, ukuran panjang kapal dan sarat kapal yang besar akan meningkatkan kecepatan kapal namun stabilitas menjadi menurun.<sup>200</sup> Apabila kecepatan kapal kurang dari yang seharusnya, maka akan menghambat pelaksanaan tugas dan dapat menyulitkan apabila awak Kapal harus segera menyelamatkan diri dengan cepat dalam hal terjadi badai atau hal lainnya. Dengan demikian, apabila KONTRAKTOR tidak dapat memenuhi kecepatan yang dijamin, maka ia dianggap wanprestasi dan harus membayar ganti rugi sebesar yang telah ditentukan di atas.

### **3. Kelebihan Pemakaian BBM**

KONTRAKTOR tidak wajib membayar ganti rugi apabila pemakaian bahan bakar mesin tidak melebihi jaminan pemakaian bahan bakar pada saat percobaan dilakukan, yakni tidak melebihi 186 gram/KW/jam+3%. Namun dalam hal pemakaian bahan bakar melebihi batas 3% dari tingkat yang dijamin, maka KONTRAKTOR harus membayar ganti rugi sebesar 0,03% dari Harga Kontrak Bersih untuk mesin induk dan sebesar 0,01% dari Harga Kontrak Bersih untuk masing-masing mesin bantu untuk setiap 1% kelebihan yang dijamin.

Namun, jika pemakaian bahan bakar mesin melebihi 7%, maka PENGGUNA atas pilihannya dapat meminta untuk melakukan percobaan baru, atau dapat menerima Kapal disertai ganti rugi sebesar 0,12% dari Harga Kontrak Bersih untuk mesin induk dan 0,04% untuk masing-masing mesin bantu, atau dapat menolak Kapal dan memutuskan Kontrak dengan pemberitahuan tertulis mengenai keputusan kepada KONTRAKTOR. Pembatalan tersebut berlaku efektif sejak tanggal pemberitahuan tersebut diterima oleh KONTRAKTOR.

---

<sup>200</sup> “Penelitian Penyusunan Sispro di Bidang Transportasi ASDP”, [http://202.46.2.197/~ristek/monev/file/dephub\\_20100125\\_163520\\_EKSUM%20SUMMARY%20SISPRO%20ASDP.pdf](http://202.46.2.197/~ristek/monev/file/dephub_20100125_163520_EKSUM%20SUMMARY%20SISPRO%20ASDP.pdf), diakses pada hari Selasa, 14 Desember 2010, Pukul 10.47 WIB.

Pemakaian bahan bakar mesin ini memang penting untuk dipastikan dan ditentukan dalam Kontrak karena sangat berkaitan dengan pemeliharaan Kapal untuk selanjutnya. Biasanya semakin tua mesin, pemakaian bahan bakarnya akan semakin meningkat. Sehingga jika pemakaian bahan bakar mesin telah dipastikan pada saat Kapal baru selesai dibangun, maka dapat dihitung perkiraan peningkatannya saat mesin sudah tua nanti.

#### **4. Bobot Mati Kurang**

KONTRAKTOR tidak wajib membayar ganti rugi apabila perhitungan bobot mati Kapal kurang dari bobot mati yang dijamin, yakni minimum 280 metrik ton pada saat air rata-rata maksimum 3,00 m untuk Kapal Bantu Perambuan dan minimum 670 metrik ton dengan sarat air rata-rata maksimum 3,50 m, sepanjang kekurangannya tidak lebih dari 14 ton untuk Kapal Bantu Perambuan dan 30 ton untuk kapal Induk Perambuan. Namun jika kekurangan bobot mati tersebut melebihi dari yang disebutkan di atas, maka KONTRAKTOR harus membayar sebesar 0,0333% dari Harga Kontrak Bersih untuk setiap 1,4 ton bobot mati Kapal bantu Perambuan dan 3 ton bobot mati Kapal Induk Perambuan.

Apabila kekurangan bobot mati melebihi 60 ton, maka PENGGUNA dapat memilih menerima kapal disertai ganti rugi sebesar 0,33% dari Harga Kontrak Bersih, atau dapat menolak Kapal dan memutuskan Kontrak dengan pemberitahuan tertulis mengenai keputusan kepada KONTRAKTOR. Pembatalan tersebut berlaku efektif sejak tanggal pemberitahuan tersebut diterima oleh KONTRAKTOR.

Ketentuan mengenai bobot mati Kapal juga sangat penting diketahui dan diperjanjikan dalam Kontrak untuk menghindari kelebihan pengangkutan pada saat ketinggian air tidak memadai. Sehingga Kapal dapat terhindar dari bahaya tenggelam atau kandas dan juga terhindar dari penurunan stabilitas Kapal.

#### **5. Daya Angkat Derek Kurang**

KONTRAKTOR tidak wajib membayar ganti rugi apabila daya angkat derek Kapal kurang yang dijamin, yakni kapasitas angkat 10 ton dengan jangkauan terjauh 2,5 m dari sisi lambung kapal untuk Kapal Bantu Perambuan dan kapasitas angkat 22 ton dengan jangkauan terjauh 2,5 m dari sisi kapal untuk

Kapal Induk Perambuan, sepanjang kekurangannya tidak lebih dari 0,05 ton untuk Kapal Bantu Perambuan dan 0,1 ton untuk Kapal Induk Perambuan.

Apabila kekurangan daya angkat derek melebihi ketentuan yang disebutkan di atas, maka KONTRAKTOR harus membayar ganti rugi sebesar 0,1% dari Harga Kontrak Bersih untuk setiap 0,1 ton. Namun bila kekurangan daya angkat derek melebihi 0,25 ton untuk Kapal Bantu Perambuan dan 0,3 ton untuk Kapal Induk Perambuan, maka PENGGUNA dapat memilih menerima kapal disertai ganti rugi sebesar 0,2% dari Harga Kontrak Bersih, atau dapat menolak Kapal dan memutuskan Kontrak dengan pemberitahuan tertulis mengenai pemutusan kepada KONTRAKTOR. Pembatalan tersebut berlaku efektif sejak tanggal pemberitahuan tersebut diterima oleh KONTRAKTOR.

Daya angkat derek ini penting diketahui dan ditetapkan dalam Kontrak karena dapat menentukan kapasitas daya angkat dari derek dalam periode tertentu (*Hook Capacity*) dan juga banyaknya angkatan yang dilakukan oleh derek dalam jangka waktu tertentu (*Hook Cycle*). Biasanya derek kapal ini digunakan untuk bongkar muat barang yang keluar dan masuk ke dalam Kapal.

Dengan demikian, dari kelima persyaratan utama tersebut dapat kita ketahui bahwa ketentuan mengenai apa yang disebut sebagai wanprestasi telah diatur secara lebih detail oleh para Pihak. Sehingga apabila Kapal memiliki spesifikasi dibawah standar yang ditentukan, maka dalam batas-batas tertentu hal tersebut tidak dianggap sebagai wanprestasi. Namun apabila kekurangan melebihi standar yang ditentukan maka baru dikatakan sebagai wanprestasi. Akibatnya timbul konsekuensi-konsekuensi logis yang harus diterima oleh KONTRAKTOR, mulai dari ganti rugi sampai dengan pemutusan kontrak.

Dengan demikian jelaslah bahwa hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil pekerjaan konstruksi dan kewajiban penyedia jasa untuk melakukan Pekerjaan konstruksi telah dimuat dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Bentuk Kontrak, serta Pasal III ayat (1) dan Pasal IX Syarat-syarat Kontrak. Sehingga unsur yang pertama dan kelima dari Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 telah terpenuhi.

Unsur yang kedua dari Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 adalah bahwa kontrak juga harus memuat kewajiban pengguna jasa untuk

memenuhi ketentuan yang diperjanjikan. Dalam Kontrak ini, ketentuan yang wajib dilakukan oleh PENGGUNA adalah bahwa PENGGUNA harus membayar Harga Kontrak sesuai dengan syarat dan ketentuan yang berlaku, serta harus menanggung beban bea masuk atas barang yang diimpor ke Indonesia. Kewajiban PENGGUNA untuk membayar Harga Kontrak sesuai dengan syarat dan ketentuan yang berlaku telah diatur dalam Pasal 5 Bentuk Kontrak. Pasal tersebut menetapkan bahwa untuk menyelesaikan Pekerjaan yang dimaksud, maka PENGGUNA akan membayar kepada KONTRAKTOR sesuai dengan syarat-syarat pembayaran sebagaimana diatur dalam Pasal II dan Pasal III Syarat-syarat Kontrak. Ini artinya Kontrak juga telah memuat hak penyedia jasa untuk memperoleh imbalan sebagaimana yang disebutkan dalam unsur keempat dari Pasal 22 ayat (2) huruf (e) di atas.

Harga keseluruhan untuk pelaksanaan Pekerjaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 Bentuk Kontrak sudah termasuk Premi Atradius dan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) adalah sebagai berikut:

- a. Harga Kontrak sebesar € 39,820,000 (tiga puluh sembilan juta delapan ratus dua puluh ribu Euro);
- b. Harga Kontrak Bersih sebesar € 36,200,000 (tiga puluh enam juta dua ratus ribu Euro);
- c. PPN 10 (sepuluh) % sebesar € 3,620,000 (tiga juta enam ratus dua puluh ribu Euro).

Untuk cara pembayarannya, Pasal II Syarat-syarat Kontrak menyatakan bahwa PENGGUNA, segera setelah Kontrak ini ditandatangani dan disetujui oleh Pejabat Indonesia yang berwenang, meminta Bank Indonesia di Jakarta untuk menerbitkan *Letter of Credit* (L/C) yang tidak dapat dibatalkan, tidak dapat dipindahtangankan dan tidak dapat dipecah kepada bank dari KONTRAKTOR guna membayar KONTRAKTOR. Kemudian bank dari kedua belah pihak harus menyetujui isi dari L/C yang memuat Persyaratan Pembayaran sebagaimana diatur dalam Kontrak ini. Pembayaran akan dilakukan oleh PENGGUNA secara angsuran dalam mata uang Euro dari:

- a. Persetujuan Hibah ORET sebesar € 13.841.965 (tiga belas juta delapan ratus empat puluh satu ribu Sembilan ratus enam puluh lima Euro), yang

dibayarkan langsung kepada KONTRAKTOR melalui instrument pembayaran NIO Bank;

- b. Persetujuan Pinjaman melalui L/C yang tidak bisa dibatalkan dan diterbitkan oleh Bank Indonesia untuk KONTRAKTOR yang dapat dicairkan pada kantor ING Bank, Amsterdam di Nederland dengan jumlah sebesar €22.358.035 (dua puluh dua juta tiga ratus lima puluh delapan ribu tiga puluh lima Euro).

Pembayaran-pembayaran dari L/C yang berasal dari Persetujuan Pinjaman antara Pemerintah Republik Indonesia dengan ING Bank dalam mata uang Euro, dilaksanakan terhadap penyerahan-penyerahan sebanding dan dapat dicairkan setelah dokumen yang ditetapkan dalam L/C diserahkan oleh KONTRAKTOR kepada ING Bank.

Selanjutnya, kewajiban PENGGUNA untuk menanggung beban bea masuk dan pajak impor atas barang yang diimpor ke Indonesia juga telah diatur dalam Pasal 10 Bentuk Kontrak. Pasal tersebut menyatakan bahwa, segala bea masuk dan pajak impor yang dikenakan pada barang dan barang milik KONTRAKTOR, yang akan diimpor ke Indonesia untuk dipergunakan dalam rangka pelaksanaan Kontrak ini, akan dibebankan kepada Pemerintah Indonesia. Untuk itu pada tanggal 20 Oktober 2008, Pemerintah Republik Indonesia melalui Departemen Keuangan Republik Indonesia (sekarang bernama “Kementerian Keuangan”) menerbitkan suatu aturan untuk membebaskan bea masuk dan pajak impor barang yang dimaksud. Aturan tersebut adalah Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 2414/KM.4/2008 tentang Pembebasan Bea Masuk, Tidak Dipungut PPN dan PPnBM serta PPh Pasal 22 Ditanggung oleh Pemerintah atas Impor Spare Part Kapal oleh Satuan Kerja ATN Vessel Procurement Ditjen Perhubungan Laut Departemen Perhubungan. Dengan demikian, jelaslah bahwa unsur yang kedua dan keempat dari Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 mengenai kewajiban pengguna jasa untuk memenuhi ketentuan yang ada dalam kontrak serta hak penyedia jasa untuk mendapatkan imbalan sudah terpenuhi berdasarkan ketentuan yang ada dalam Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 10 Bentuk Kontrak serta Pasal II Syarat-syarat Kontrak.

Kemudian unsur yang ketiga dari Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 adalah bahwa Kontrak harus memuat hak penyedia jasa untuk mendapatkan informasi. Ketentuan-ketentuan dalam Kontrak ini yang memuat hak KONTRAKTOR untuk mendapatkan informasi antara lain tercantum dalam pasal-pasal berikut ini:

### **1. Pasal VI ayat (1) Syarat-syarat Kontrak**

Dalam pasal ini, disebutkan bahwa spesifikasi dan gambar-gambar untuk rencana pembangunan dapat dimodifikasi setiap saat oleh PENGGUNA asalkan modifikasi dan perubahan ini beralasan, dengan memperhatikan rancang bangun Kapal dan dapat dilaksanakan sesuai dengan jadwal pembangunan KONTRAKTOR, dan juga sebelum diadakan modifikasi serta penggantian tersebut para Pihak harus setuju secara tertulis untuk mengadakan perubahan.

Dengan adanya persetujuan dari kedua belah pihak, tentunya KONTRAKTOR sudah mendapatkan informasi yang cukup mengenai modifikasi dan penggantian tersebut.

### **2. Pasal VII ayat (6) Syarat-syarat Kontrak**

Dalam pasal ini diatur bahwa Jika Kapal tidak memenuhi persyaratan, maka PENGGUNA akan memberitahu KONTRAKTOR, secara tertulis mengenai keadaan yang tidak sesuai dengan persyaratan. Kemudian KONTRAKTOR harus memperbaikinya dan memberitahu PENGGUNA setelah ketidaksesuaian diperbaiki.

Dengan adanya pemberitahuan tertulis ini, maka hak KONTRAKTOR untuk mendapatkan informasi dari PENGGUNA mengenai keadaan Kapal yang tidak memenuhi persyaratan telah terpenuhi.

### **3. Pasal X ayat (1) dan (2) Syarat-syarat Kontrak**

Pasal ini menyatakan bahwa PENGGUNA atau kuasanya harus memberitahu KONTRAKTOR secara tertulis secepat mungkin setelah diketemukannya kerusakan, karena jika pemberitahuan atas kerusakan tersebut diterima KONTRAKTOR lebih dari 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal kedaluwarsa, maka KONTRAKTOR tidak lagi bertanggung jawab.

Pemberitahuan kepada KONTRAKTOR akan adanya kerusakan sebelum 30 (tiga puluh hari) sebenarnya tidak hanya memenuhi hak KONTRAKTOR atas

informasi, tetapi juga memberikan PENGGUNA kesempatan untuk meminta perbaikan Kapal dari KONTRAKTOR.

#### **4. Pasal XX Syarat-syarat Kontrak**

Menyatakan bahwa PENGGUNA, dengan pemberitahuan tertulis mengenai kesalahan pada pihak KONTRAKTOR, dapat memutuskan kontrak secara sepihak, tanpa terlebih dahulu mendapat persetujuan dari KONTRAKTOR dengan mengesampingkan Pasal 1266 dan 1267 KUHPerdara.

Informasi inilah yang sebenarnya paling penting harus didapatkan oleh KONTRAKTOR dari PENGGUNA. Sebab dengan pemberitahuan PENGGUNA untuk memutuskan Kontrak, maka KONTRAKTOR mendapatkan suatu kejelasan bahwa ia tidak perlu melanjutkan Pekerjaannya dan dapat melakukan tindakan untuk mengklaim segala kerugiannya kepada asuransi yang telah dijamin oleh Pemerintah Belanda.

Dengan demikian, maka jelaslah bahwa ketentuan-ketentuan mengenai hak penyedia jasa untuk mendapatkan informasi dalam Kontrak ini telah dimuat dalam Pasal VI ayat (1), Pasal VII ayat (6), Pasal X ayat (1) dan (2), serta Pasal XX Syarat-syarat Kontrak. Sehingga unsur yang ketiga dari Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 juga telah terpenuhi.

Dari seluruh analisis di atas, maka dapat kita ketahui bahwa kelima unsur yang ada dalam Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 telah terpenuhi seluruhnya. Sehingga Kontrak Pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian yang penulis analisis ini sudah memuat standar ketentuan mengenai hak dan kewajiban para Pihak yang harus dicantumkan dalam kontrak pengadaan jasa konstruksi, berdasarkan Keppres No. 80 Tahun 2003 dan UU No. 18 Tahun 1999.

## BAB 5 PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan dalam skripsi ini, maka dapat ditarik kesimpulannya bahwa:

- a. Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem yang penulis analisis ini, baru berlaku dan mengikat para Pihak apabila seluruh syarat yang ditetapkan dalam Pasal 16 Bentuk Kontrak telah dilaksanakan seluruhnya secara berurutan, yakni:
  - a) Kontrak telah ditandatangani oleh PENGGUNA dan KONTRAKTOR.
  - b) Perjanjian Pinjaman telah ditandatangani dan dapat digunakan.
  - c) Perjanjian Hibah telah ditandatangani dan dapat digunakan.
  - d) Kontrak telah disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia dan ORET DESK.
  - e) Jaminan Pelaksanaan telah diserahkan oleh KONTRAKTOR kepada PENGGUNA.
  - f) L/C (*Letter of Credit*) telah dibuka oleh PENGGUNA dan dapat diterima oleh pihak Bank.

Keenam syarat ini adalah peristiwa yang menagguhkan keberlakuan Kontrak karena merupakan peristiwa yang masih akan datang dan belum tentu akan terjadi. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang ada dalam Pasal 1263 KUHPerdara yang mengatur mengenai pengertian dari perikatan menggunakan syarat tangguh. Artinya, Kontrak ini termasuk dalam kategori perikatan menggunakan syarat tangguh, yang baru berlaku dan mengikat para Pihak setelah keenam syarat yang ada dalam Pasal 16 Bentuk Kontrak telah dipenuhi secara berurutan oleh para Pihak.

- b. Kemudian, Kontrak Pengadaan Kapal Negara Kenavigasian ini juga merupakan Kontrak Kerja Konstruksi yang mengatur mengenai hubungan

hukum antara PENGGUNA dan KONTRAKTOR dalam rangka penyelenggaraan pekerjaan konstruksi Kapal, sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 1 ayat (5) UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi. Sehingga, kegiatan pengadaannya merupakan kegiatan pengadaan Jasa Konstruksi, di mana PENGGUNA sebagai pemberi tugas atau pemilik pekerjaan konstruksi Kapal Negara Kenavigasian, telah memegang hak milik atas seluruh bahan baku pembuatan Kapal sampai dengan Kapal berwujud barang jadi. Hal ini berbeda dengan Kontrak pembangunan kapal yang termasuk dalam perjanjian jual beli *obligatoir*, di mana kapal yang dibangun merupakan hak milik si penjual sampai dilakukan penyerahan kepada pembeli. Oleh karena itu dalam Kontrak Kerja Konstruksi ini, KONTRAKTOR secara normatif hanya mempunyai hak retensi saja sampai Kapal dibayar lunas, dan bukan mempunyai hak milik. Walaupun dalam prakteknya, hak retensi tersebut tidak ada karena Kapal sudah dibayar lunas dengan dana PHLN dari Pemerintah Belanda melalui program ORET.

c. Kontrak Kerja Konstruksi dalam rangka Pengadaan Jasa Konstruksi oleh pemerintah harus menaati aturan yang ada dalam Keppres No. 80 Tahun 2003 dan juga UU No. 18 Tahun 1999. Sehingga hak dan kewajiban para Pihak yang terkait dalam Kontrak, paling tidak harus memenuhi ketentuan standar yang disebutkan dalam Pasal 22 ayat (2) huruf (e) UU No. 18 Tahun 1999 yaitu:

- a) Memuat hak pengguna jasa untuk memperoleh hasil pekerjaan konstruksi;
- b) Memuat kewajiban pengguna jasa untuk memenuhi ketentuan yang diperjanjikan;
- c) Memuat hak penyedia jasa untuk memperoleh informasi;
- d) Memuat hak penyedia jasa untuk memperoleh imbalan jasa; serta
- e) Memuat kewajiban penyedia jasa melaksanakan pekerjaan konstruksi.

Kelima unsur yang disebutkan di atas ternyata telah terpenuhi seluruhnya dalam Kontrak Pengadaan 4 (empat) Kapal Negara Kenavigasian ini.

Sehingga, ketentuan mengenai hak dan kewajiban para Pihak yang tercantum dalam Kontrak pengadaan tersebut jelas telah memenuhi Pasal 22 ayat (2) huruf (e) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi.

## 5.2 Saran

Ketentuan-ketentuan yang dituangkan dalam Kontrak Pengadaan 1 (Satu) Unit Kapal Induk Perambuan dan 3 (Tiga) Unit Kapal Bantu Perambuan Bantuan Pinjaman Pemerintah Belanda/ORET antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Damen Shipyards Gorinchem, sudah sangat lengkap dan sesuai dengan aturan yang ada dalam Keppres No. 80 Tahun 2003 dan UU No. 18 Tahun 1999. Kegiatan pembangunan Kapal Negara Kenavigasian di galangan kapal Indonesia ini menandakan bahwa sebenarnya tenaga kerja Indonesia sudah mampu membuat Kapal sejenis itu, walaupun kualitas dan efisiensi jadwal pembangunannya masih rendah. Oleh karena itu, dengan adanya alih teknologi yang dilakukan oleh Damen Shipyards Gorinchem, diharapkan akan dapat meningkatkan kualitas dan efisiensi jadwal pembangunan kapal pada galangan-galangan kapal di Indonesia. Sehingga apabila dilakukan lagi kegiatan pengadaan kapal yang serupa, maka Pemerintah dapat menunjuk kontraktor dari Indonesia agar dapat menyerap tenaga kerja lebih banyak lagi.

## DAFTAR REFERENSI

### **Peraturan Perundang-undangan:**

Indonesia, *Keputusan Presiden Tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*, Keppres No. 80 Tahun 2003, LN No. 120 Tahun 2003, TLN No. 4330.

\_\_\_\_\_, *Peraturan Pemerintah Perkapalan*, PP No. 51 Tahun 2002, LN No. 95 Tahun 2002, TLN No. 4227.

\_\_\_\_\_, *Peraturan Pemerintah Kenavigasian*, PP No. 5 Tahun 2010, LN No. 8 Tahun 2010, TLN No. 503.

\_\_\_\_\_, *Undang-Undang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN No. 64 Tahun 2008, TLN No. 4849.

\_\_\_\_\_, *Undang-Undang Jasa Konstruksi*, UU No. 18 Tahun 1999, LN No.54 Tahun1999, TLN No.3833.

\_\_\_\_\_, *Undang-Undang Perkawinan*, UU No. 1 Tahun 1974, LN No. 1 Tahun 1974, TLN No. 3019.

*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]*. Diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Jakarta: Pradnya Paramita, 2007.

### **Buku:**

Anggoro, Yoga, *Ed. Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*. Jakarta: Visimedia, 2010.

Badruzaman, Mariam Darius. *Aneka Hukum Bisnis*. Bandung: Alumni, 1994.

\_\_\_\_\_. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III Tentang Hukum Perikatan dengan Penjelasan*, Ed. II, Cet. I. Bandung: Alumni, 1996.

Black, Henry Campbell. *Black's Law Dictionary*. St. Paul-Minnesota: West Publishing Co., 1990.

Budiono, Herlien. *Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya di Bidang Kenotariatan*, Cet. II. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2010.

Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. *Laporan Tahunan Direktorat Kenavigasian Tahun 2007*.

Gautama, Sudargo. *Konvensi-Konvensi Internasional Mengenai Hipotik Kapal Laut dan Hipotik Kapal Terbang/Mortgage*. Yogyakarta: Seminar Hukum Badan Pembinaan Hukum Nasional, 1977.

H. S., Salim. *Hukum Kontrak: Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, Cet. I. Jakarta: Sinar Grafika, 2010.

Hernoko, Agus Yudha. *Hukum Perjanjian: Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*. Jakarta: Kencana, 2010.

Hill, Christopher. *Maritime Law*. London: Pitman Books Limited, 1981.

Indroharto. *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara: Buku I Beberapa Pengertian Dasar Hukum Tata Usaha Negara*, Cet. IX. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2004.

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

Marbun, Rocky. *Tanya Jawab Seputar Tata Cara Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah*. Jakarta: Visimedia, 2010.

Miru, Ahmadi dan Sakka Pati. *Hukum Perikatan: Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456 BW*. Jakarta: Rajawali Pers, 2009.

Muljadi, Kartini dan Gunawan Widjaja. *Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*. Jakarta: Rajawali Pers, 2010.

Sadar, Sabinus, Rita M. dan Vincent K. *Kiat Memenangkan Tender Barang & Jasa*. Jakarta: PT Penebar Swadaya, 2009.

Simamora, Yohanes Sogar. *Hukum Perjanjian: Prinsip Hukum Kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Oleh Pemerintah*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2009.

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

\_\_\_\_\_. *Kebangsaan Kapal Indonesia*. Bandung: PT Refika Aditama, 2003.

Soekanto, Soerjono. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2006.

Soekardono, R. *Hukum Perkapalan Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat, 1981.

Subagyo, P. Joko. *Hukum Laut Indonesia*, Cet. IV. Jakarta: PT Rineka Cipta, 2009.

Subekti. *Aneka Perjanjian*, Cet. X. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1995.

Subekti. *Hukum Perjanjian*, Cet. XX. Jakarta: Intermasa, 2004.

Subekti. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cet. XXXII. Jakarta: Intermasa, 2003.

Suharnoko. *Hukum Perjanjian: Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: kencana 2004.

### **Artikel Internet:**

“Cara Pendaftaran Kapal di Indonesia”,  
[http://notarisgracegiovani.com/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=21](http://notarisgracegiovani.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=21), diakses pada hari Jumat, 1 Oktober 2010, pukul 20.06 WIB.

“Deklarasi Juanda dan Implikasinya Terhadap Kewilayahan Indonesia”,  
[http://www.budpar.go.id/filedata/4547\\_1355-djuanda.pdf](http://www.budpar.go.id/filedata/4547_1355-djuanda.pdf), diakses pada 07 Agustus 2010, pukul 20.00 WIB.

“Dephub Siap Operasikan Dua Kapal Navigasi”,  
<http://www.depkominfo.go.id/berita/bipnewsroom/dephub-siap-operasikan-dua-kapal-navigasi/>, diakses pada hari Jumat, 8 Oktober 2010, pukul 13.21 WIB.

“Dephub Tambah 61 unit Kapal Navigasi”, <http://web.bisnis.com/sektor-riil/transportasi/1id88418.html>, diakses pada hari Jumat, 8 Oktober 2010, pukul 13.30 WIB.

“Kapal Negara Kenavigasian”, <http://masnav.indomarinav.net/infoknk.html>, diakses pada hari Senin, 27 September 2010, pukul 19.57 WIB.

“Mendesak Kebutuhan Kapal Untuk Kevavigasian”,  
[http://www.indonesia.go.id/id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=7766&Itemid=690](http://www.indonesia.go.id/id/index.php?option=com_content&task=view&id=7766&Itemid=690), diakses pada hari Minggu, 15 Agustus 2010, pukul 11.36 WIB.

“Pembenahan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran”,  
<http://www.mappel.org/rekomendasi-mappel/pembenahan-sbnp-dan-komunikasi-pelayaran>, diakses pada hari Minggu, 15 Agustus 2010, pukul 11.50 WIB.

“Penelitian Penyusunan Sispro di Bidang Transportasi ASDP”,  
[http://202.46.2.197/~ristek/monev/file/dephub\\_20100125\\_163520\\_EKSUM%20SUMMARY%20SISPRO%20ASDP.pdf](http://202.46.2.197/~ristek/monev/file/dephub_20100125_163520_EKSUM%20SUMMARY%20SISPRO%20ASDP.pdf), diakses pada hari Selasa, 14 Desember 2010, Pukul 10.47 WIB.

“Perjanjian”, <http://www.jdih.bpk.go.id/informasihukum/Perjanjian.pdf>, diakses pada hari Rabu, 25 Agustus 2010, pukul 22.50 WIB.

