

SKRIPSI

**PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA PENGANGKUTAN
SEMEN ANTARA PT. SEMEN PADANG DENGAN PT. INDOBARUNA
BULK TRANSPORT MENGGUNAKAN KAPAL LAUT**

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum*



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN

No. Reg. 5092/I/II/2018

**PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA PENGANGKUTAN SEMEN
ANTARA PT. SEMEN PADANG DENGAN PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT
MENGUNAKAN KAPAL LAUT**

Disusunoleh:

KHAIRANI FADHILA

1110112064

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Padatanggal 30 April 2018AS

Yang bersangkutan dinyatakan LULUSoleh Tim Penguji

Yang terdiri dari:

Dekan

WakilDekan I



Prof. Dr. H. Zainul Daulay, S.H., M.H.

NIP. 195911221986031002



Dr. Kurnia Warman, S.H., M.Hum.

NIP. 197106301998021002

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr. Zefrizal Nurdin, S.H., M.H.

NIP. 195709171984031002

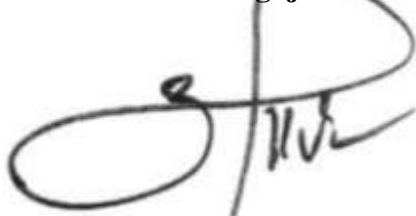


Dr. H. Rembrandt, S.H., M.Pd.

NIP. 197407241999032004

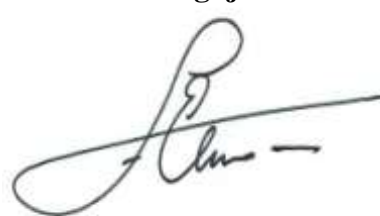
Penguji I

Penguji II



H. Syahrial Razak, S.H., M.H.

NIP. 195609121986031001



Linda Elmis, S.H., M.H.

NIP. 195804031985032001

PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN SEMEN ANTARA PT. SEMEN PADANG DENGAN PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT MENGGUNAKAN KAPAL LAUT

(KHAIRANI FADHILA, 1110112064, Fakultas Hukum Unand, 83 Halaman, 2018)

ABSTRAK

Pengangkutan laut mempunyai peranan yang sangat penting, mengingat $\frac{3}{4}$ luas dari permukaan bumi adalah perairan. Peranan tersebut sangat penting bagi Negara atau daerah seperti Indonesia sebagai Negara kepulauan. Pengangkutan di perairan merupakan kegiatan mengangkut dan memindahkan barang dan/atau orang dalam suatu perjalanan/lebih dari suatu pelabuhan kepelabuhan lainnya. PT. Semen Padang merupakan salah satu pihak pemakai jasa di bidang pengangkutan laut dan badan usaha yang menyediakan jasa pengangkutan salah satunya adalah PT. Indobaruna Bulk Transport. Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana proses lahirnya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport, bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport, serta apa permasalahan yang timbul dalam proses perjanjian serta upaya penyelesaiannya. Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis dengan menggunakan data primer dan data sekunder yang diperoleh melalui wawancara dan studi dokumen kemudian data tersebut akan diolah dan dianalisis secara deskriptif berupa penggambaran dari hal-hal tertentu yang menjadi permasalahan dalam penelitian. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, maka dapat disimpulkan, proses lahirnya perjanjian pengangkutan dilatarbelakangi oleh kebutuhan PT. Semen Padang untuk pemenuhan kebutuhan semen ke berbagai daerah, dan PT. Indobaruna Bulk Transport sebagai salah satu penyedia jasa pengangkutan kapal yang mempunyai spesifikasi khusus dalam pelaksanaan pengangkutan semen. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen dituangkan dalam sebuah dokumen perjanjian kerjasama. Sebelum perjanjian kesepakatan terbentuk, kedua belah pihak saling mengajukan surat penawaran. Permasalahan yang dihadapi oleh pihak pencharter, dimana ada resiko kemungkinan kapal tidak bisa bersandar karena adanya kapal lain, sehingga pihak PT. Semen Padang tetap membayar biaya pencharteran. Untuk itu pihak pencharter harus lebih melakukan perencanaan yang matang sehingga tidak mengalami kerugian dalam hal pembayaran, dan bagi pihak tercharter dimana mereka harus menanggung terlebih dahulu semua biaya seperti biaya bahan bakar dan biaya operasional lainnya sebelum biaya tersebut dibayarkan oleh pihak PT. Semen Padang.

KATA PENGANTAR



Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh

Segala puji bagi Allah SWT, tiada Tuhan selain Allah dan hanya kepada-Nya kita patut memohon dan berserah diri. Berkat nikmat, kesehatan, dan kesempatan dari Allah penulis dapat menyusun skripsi yang berjudul **“PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN SEMEN ANTARA PT. SEMEN PADANG DENGAN PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT MENGGUNAKAN KAPAL LAUT”**. Shalawat dan salam penulis sampaikan juga kepada Rasulullah Muhammad SAW yang menjadi suri tauladan dalam kehidupan umatnya. Adapun maksud dari penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi syarat guna menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S1) di Fakultas Hukum Universitas Andalas.

Sebagai manusia biasa dengan segala kelemahan dan kekurangan penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan baik dalam penyajiannya maupun menyangkut materi dari skripsi ini. Terimakasih tiada henti penulis ucapkan kepada kedua orang tua tercinta Ayahanda Afrizal, S.Sos dan Ibunda Elvawani, S.Pd.I yang penuh perjuangan membesarkan, mendidik, memberikan dukungan moril maupun materil serta selalu mendoakan penulis sehingga menjadi manusia yang berilmu seperti saat sekarang ini.

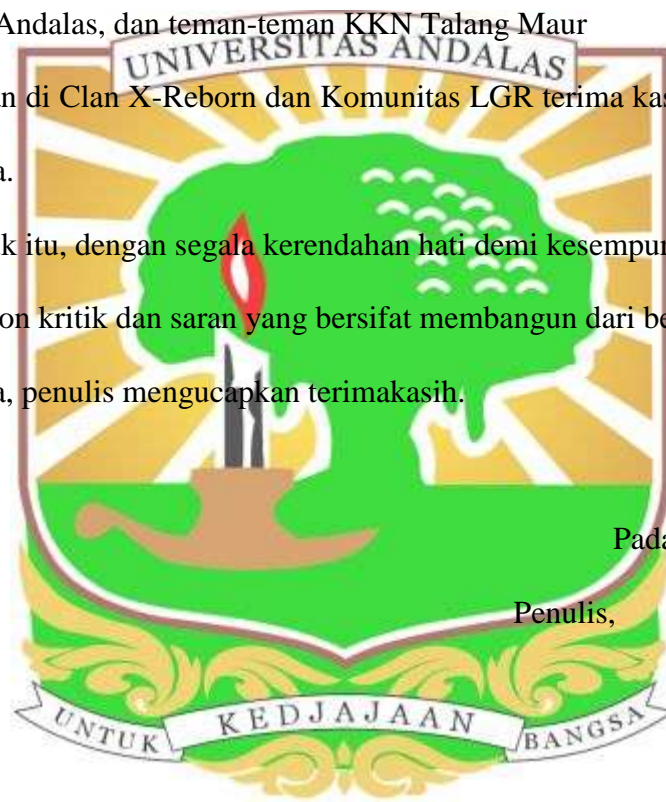
Dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini penulis mendapatkan bantuan dan bimbingan serta masukan-masukan dan dukungan dari berbagai pihak sejak penyusunan proposal, penelitian, dan penulisan skripsi. Maka dari itu penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Zainul Daulay, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Andalas, Bapak Dr. Kurniawarman, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Andalas, Bapak Dr. Busyra Azheri, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Andalas, dan Bapak Charles Simabura S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Andalas.
2. Bapak Prof. Dr. Yaswirman, MA., selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas dan Ibu Misnar Syam, S.H., M.H., selaku Sekretaris Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas.
3. Bapak Dr. Zefrizal Nurdin, S.H., M.H., dan Bapak Dr. H. Rembrandt, S.H., M.Pd., selaku dosen pembimbing I dan pembimbing II yang telah banyak membantu dan membimbing dengan penuh kesabaran dan tanggung jawab serta telah meluangkan waktu dan pikiran bagi penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Bapak H. Syahrial Razak, S.H., M.H selaku dosen Penguji I dan Ibu Linda Elmis, S.H., M.H selaku Penguji II
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Andalas yang telah memberikan bimbingan dan ilmu pengetahuan selama penulis mengikuti perkuliahan.
6. Seluruh Pegawai Biro dan karyawan-karyawati Fakultas Hukum Universitas Andalas atas bantuan yang telah diberikan selama penulis menjadi mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Andalas.
7. Seluruh Staf Pustaka Hukum Universitas Andalas.
8. Bapak Winterman, S.H selaku Kepala Bidang Kontrak dan Perjanjian PT Semen Padang, Bapak Cakra Mahdian selaku Kepala Bidang MKL, Kak Yen, Kak Cici, Bang Fauzan yang telah berbagi ilmu kepada penulis serta meluangkan waktu untuk melakukan wawancara untuk kepentingan penyelesaian skripsi penulis beserta pegawai-pegawai yang bekerja di PT Semen Padang.



9. Kepala Bagian Pustaka Universitas Eka Sakti beserta para staff yang selalu memberikan bimbingan dan semangat kepada saya.
10. Keluarga Purus Big Family yang selalu mendorong dan menyemangati semoga cepat kelar kuliahnya.
11. Sahabat tersayang gembel yuli, fida, shinta, ami dan eka teman seperlabilan yang selalu memberikan dukungan dan semangat untuk saya.
12. Teman-teman Angkatan 2011, senior-senior dan adik-adik di Fakultas Hukum Universitas Andalas, dan teman-teman KKN Talang Maur
13. Teman-teman di Clan X-Reborn dan Komunitas LGR terima kasih atas dukungan dan semangatnya.

Untuk itu, dengan segala kerendahan hati demi kesempurnaan skripsi ini, penulis mohon kritik dan saran yang bersifat membangun dari berbagai pihak. Atas perhatiannya, penulis mengucapkan terimakasih.



Padang, Desember 2016

Penulis,

Khairani Fadhila

DAFTAR ISI

ABSTRAK

KATA PENGANTAR.....i

DAFTAR ISI.....iv

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Manfaat Penelitian.....	12
E. Metode Penelitian.....	13
F. Sistematika Penulisan.....	16

BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN

A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian.....	18
1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian.....	18
2. Syarat Sah Perjanjian.....	22
3. Asas-asas Perjanjian.....	31
4. Jenis-jenis Perjanjian.....	35
5. Berakhirnya Perjanjian.....	38
B. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan.....	42
1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan.....	42
2. Jenis-jenis Pengangkutan.....	43
3. Sifat-sifat Perjanjian Pengangkutan.....	46
4. Pihak-pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan.....	48

C. Tinjauan Khusus tentang Pengangkutan Laut.....	50
1. Pengertian dan Pengaturan Pengangkutan Laut.....	50
2. Pihak-pihak Dalam Pengangkutan di Laut.....	52
3. Perantara Pengangkutan di laut.....	56
4. Charter Kapal.....	61

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Proses Lahirnya Perjanjian Pengangkutan Antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport.....	70
B. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Semen Antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport.....	72
C. Permasalahan yang Timbul Dalam Proses Perjanjian dan Upaya Penyelesaiannya.....	79

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan.....	82
B. Saran.....	83

DAFTAR PUSTAKA



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kemajuan teknologi dan peningkatan taraf hidup manusia yang semakin lama semakin berkembang membuat kita saling membutuhkan satu sama lainnya. Manusia cenderung untuk memenuhi segala kebutuhan sesuai dengan kemampuannya untuk mendapatkan kenyamanan dan ketentraman dalam hidup.

Seorang ahli filsafat Yunani, yaitu Aristoteles yang hidup pada tahun 384-322 sebelum masehi mengatakan bahwa :

Manusia sebagai makhluk pada dasarnya ingin bergaul dan berkumpul dengan sesama manusia lainnya jadi makhluk yang suka bermasyarakat, dan oleh karena sifatnya yang ramah tamah maka manusia disebut makhluk sosial (*zoon politicon*).¹

Manusia tidak dapat hidup secara sendiri, ia harus bergantung kepada orang lain untuk memenuhi segala kebutuhan ataupun kelangsungan hidupnya. Salah satu cara manusia mengikatkan diri dengan orang lain adalah dengan perjanjian atau kesepakatan. Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang mengikatkan diri dengan orang lain atau dimana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Dengan adanya perjanjian maka

¹ CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1984, hlm.27.

seseorang telah terikat dengan orang lain dan wajib mematuhi segala perbuatan yang telah diperjanjikan dan disepakati bersama karena itu merupakan undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Dalam hal manusia ingin memenuhi kebutuhannya dibutuhkan suatu alat untuk mempermudah kegiatan tersebut, seperti kegiatan pengangkutan, apalagi dengan keadaan geografis negara Indonesia yang beribu-ribu pulau dimana setiap pulau dipisahkan oleh laut, jadi untuk mempermudah kegiatannya dibutuhkan transportasi untuk mengangkut suatu benda atau barang untuk dapat mempermudah kegiatannya dalam melakukan suatu kegiatan usaha khususnya pengangkutan di laut. Sesuai dengan fungsi dari transportasi sebagai alat angkut yang berguna sebagai penunjang usaha pemenuhan kebutuhan manusia untuk memindahkan dan mengangkut barang-barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Dalam perjanjian pengangkutan, ketentuan yang dipedomani adalah Buku III KUH Perdata yang terdiri atas suatu bagian umum dan suatu bagian khusus. Subekti berpendapat tentang peraturan-peraturan yang berlaku bagi perikatan yaitu:

Bagian umum misalnya tentang bagaimana lahir dan hapusnya perikatan, macam-macam perikatan dan sebagainya. Bagian khusus memuat peraturan-peraturan mengenai perjanjian-perjanjian yang banyak dipakai dalam masyarakat dan yang sudah mempunyai nama-nama tertentu, misalnya jual-beli, sewa-menyewa, perjanjian perburuhan dsb, sedangkan dalam perkembangannya dimungkinkan munculnya perjanjian baru sesuai dengan kebutuhan manusia. Buku III ini menganut asas "kebebasan" dalam hal membuat perjanjian (*beginsel der contractsvrijheid*). Asas ini dapat disimpulkan dari pasal 1338, yang menerangkan bahwa segala perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa setiap orang dapat leluasa membuat

perjanjian apa saja, asal tidak melanggar ketertiban umum dan kesusilaan.²

Perjanjian lahir pada saat terjadinya kata sepakat antara kedua belah pihak mengenai hal-hal yang menjadi objek perjanjian.

Sepakat adalah persesuaian paham dan kehendak antara kedua belah pihak tersebut. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang lain, meskipun tidak sejurus tetapi secara timbal balik. Kedua kehendak itu bertemu satu sama lain. Karena suatu perjanjian lahir pada detik tercapainya kesepakatan, maka perjanjian itu lahir pada detik diterimanya suatu penawaran (*offerte*).³

Di dalam perjanjian pengangkutan barang dimuat tentang hak dan kewajiban antara pengirim dan pengangkut. Pengangkut berkewajiban atas pengangkutan barang sesuai waktu yang diperjanjikan dengan selamat sampai ke tempat tujuannya, selain itu pengangkut juga harus bertanggung jawab atas kelalaiannya dalam melaksanakan pengangkutan serta memberikan ganti rugi terhadap kerugian yang dialami oleh pengirim dimulai sejak barang diterima sampai barang diserahkan kepada penerima.

Ditinjau dari arti hukum pengangkutan itu dari segi keperdataan, dapat diartikan sebagai keseluruhan peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (KUH Perdata; KUHD) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu ke lain tempat

²R. Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXIV, PT. Intermasa, Jakarta, 2003, hlm.127.

³ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 2005, hlm.26.

untuk memenuhi perikatan-perikatan, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan.⁴

Dalam dunia perdagangan kita akan mengenal istilah para produsen (orang yang menghasilkan barang atau jasa untuk dijual atau dipasarkan) dan konsumen (orang yang memakai atau memanfaatkan barang dan jasa hasil produksi untuk memenuhi kebutuhan). Produsen akan selalu berusaha untuk mendapatkan keuntungan dari hasil barang yang telah diproduksinya, begitu juga halnya dengan konsumen mereka pun akan berusaha mendapatkan hasil produksi yang bagus dan bermutu. Hubungan antara produsen dan konsumen ini akan selalu membutuhkan suatu jasa pengangkutan guna proses pengiriman barang dari produsen kepada konsumen. Pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan melakukan perjanjian atau persetujuan pengangkutan meliputi apa yang menjadi objek pengangkutan, tujuan yang hendak dicapai, syarat-syarat dan bagaimana tujuan itu dapat dicapai melalui perjanjian pengangkutan. Objek dari perjanjian pengangkutan adalah apa yang diangkut (muatan barang), biaya pengangkutan, dan alat pengangkutan. Salah satu faktor yang membuat sebuah nilai barang menjadi tinggi atau rendah karena itu tidak hanya tergantung dari nilai barangnya itu sendiri melainkan tergantung juga pada letak dimana barang itu tersedia, meskipun barang yang dikirim dari tempat asal murah pastilah tidak sama harga yang dijual sama karena salah satu faktornya adanya biaya ongkos angkutan dengan begitu barang akan menentukan stabilitas harga dalam penjualannya.

⁴ Sution Usman Adji dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.5.

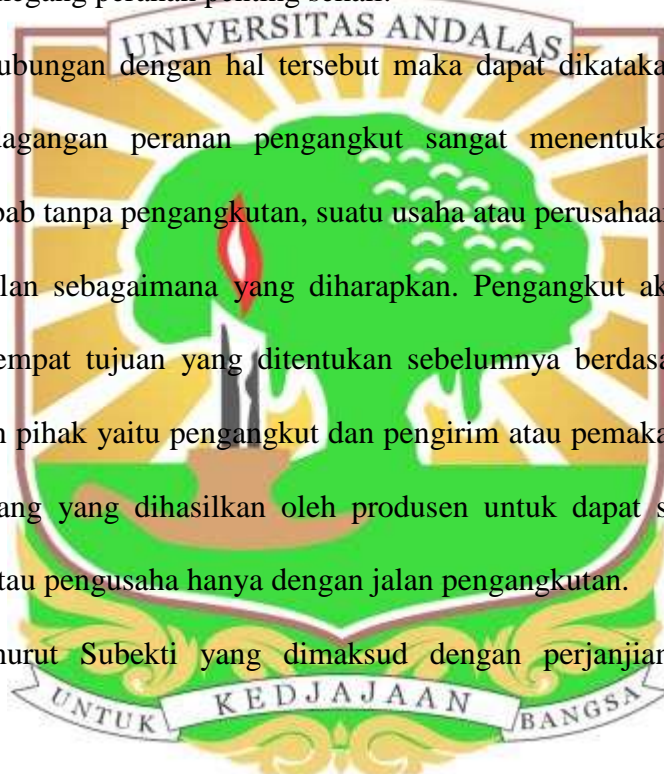
Pada dasarnya pengangkutan barang memegang peranan penting yaitu sebagai salah satu faktor yang membuat nilai suatu barang itu tinggi atau rendah. Karena nilai suatu barang tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung kepada tempat dimana barang itu berada.

Sesuai dengan pendapat dari R. Soekardono yang mengatakan bahwa dalam dunia perdagangan atau perusahaan masalah pengangkutan memegang peranan penting sekali.⁵

Sehubungan dengan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa dalam dunia perdagangan peranan pengangkut sangat menentukan dan bersifat mutlak. Sebab tanpa pengangkutan, suatu usaha atau perusahaan tidak mungkin dapat berjalan sebagaimana yang diharapkan. Pengangkut akan mengangkut barang ketempat tujuan yang ditentukan sebelumnya berdasarkan perjanjian kedua belah pihak yaitu pengangkut dan pengirim atau pemakai jasa angkutan. Barang-barang yang dihasilkan oleh produsen untuk dapat sampai ditangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan.

Menurut Subekti yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah:

Suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lain menyanggupi untuk membayar ongkosnya.⁶



⁵Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, PT. Rajawali, Bandung, 1989, hlm.22.

⁶ R. Subekti. *Aneka Perjanjian*. PT. CiptaAditya Bakti, Bandung, 1979, hlm.69.

Pengangkutan pada umumnya dapat dibagi atas tiga jenis, yaitu pengangkutan darat dengan menggunakan alat angkut kereta api dan kendaraan umum lainnya, pengangkutan udara dengan menggunakan alat angkut udara dan pengangkutan laut menggunakan alat angkut kapal. Untuk menyelenggarakan pengangkutan di laut itu diperlukan suatu alat yang disebut sebagai kapal.

Dalam pasal 310 KUHD terdapat definisi dari kapal laut, yaitu semua bahtera yang dipakai untuk pelayaran di laut atau diperuntukkan untuk itu.⁷

Diterangkan apa yang dimaksud dengan alat perlengkapan itu sendiri (pasal 309 KUHD):

Dengan perlengkapan kapal diartikan segala barang yang tidak merupakan bagian dari kapal itu, tetapi diperuntukkan selamanya dan dipakai tetap dengan kapal itu.⁸

Mengenai kapal laut ini ketentuannya dapat dijumpai dalam Titel I Buku II Kitab Undang-undang Hukum Dagang yaitu: “Tentang kapal laut dan muatannya”. Tentang kapal laut itu rumusannya dapat ditemukan dalam pasal 309 KUHD, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal. Yang diartikan dengan perlengkapan-perengkapan kapal adalah semua benda-benda yang diperuntukkan tetap dipergunakan dengan kapal, dengan tidak merupakan sebagian dari kapal”.

⁷ R. Suryatin, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm.186.

⁸ Sution Usman Adji, *Op. Cit.*, hlm.217-218.

Mengutip pendapat dari J.T.A.M. Buffart dalam buku Wiwoho

Soedjono yang menyatakan bahwa :

kapal dapat termasuk sebagai kapal laut dan kapal pedalaman. Adapun pentingnya penentuan pengertian kapal laut sehubungan dengan hal adanya pendaftaran kapal. Sehubungan dengan judul I Buku II KUHD tentang pengertian kapal laut, di Indonesia dikenal sejak tahun 1957 adanya perbedaan pengertian antara kapal laut dan kapal niaga, seperti yang ditentukan dalam Peraturan Pemerintah No. 47 tahun 1957, tanggal 16 Oktober, yang ditempatkan dalam Lembaran Negara No. 104/57. Menurut Peraturan Pemerintah yang diartikan dengan kapal laut ialah setiap alat pengangkutan yang dipergunakan atau yang dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.⁹

Untuk terciptanya suatu perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis. Jadi dengan adanya kata sepakat saja antara para pihak telah terjadi adanya perjanjian pengangkutan dan para pihak yang mengadakan perjanjian itu telah terikat karenanya. Hal ini telah diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata tentang sahnya suatu perjanjian.

Para pihak dapat meminta untuk dibuatkan suatu akte yang disebut sebagai charter-party seperti yang diatur dalam pasal 454 KUHD. Charter party semata-mata hanya berfungsi sebagai alat bukti saja dan bukan merupakan syarat untuk adanya suatu perjanjian.¹⁰

Pasal 454 KUHD berbunyi:

“Masing-masing dari pihak-pihak dapat menginginkan supaya dari perjanjian itu dibuat sepucuk akta. Akta itu bernama Charter partai”

Muatan barang meliputi berbagai jenis barang dan hewan yang diakui sah oleh undang-undang. Pengaturan tentang pengangkutan orang terdapat

⁹*Ibid.* hlm.18.

¹⁰*Ibid.* Hlm 26

dalam titel V B pasal 521 KUHD sedangkan tentang Pengangkutan barang diatur dalam titel V A buku II KUHD. Kemajuan di bidang pengangkutan terutama yang digerakkan secara mekanik akan menunjang pembangunan di berbagai sektor salah satunya seperti sektor perdagangan, pengangkutan mempercepat penyebaran perdagangan khususnya barang-barang yang berat.

Mengenai pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal laut diatur dalam buku II KUHD titel V mengenai Penyediaan dan Penggunaan Penyediaan Kapal. Masalah yang timbul dari pengangkutan suatu barang menggunakan jalur laut adalah mengenai peran dan tanggung jawab perusahaan transport. Peran perusahaan transport dalam pengangkutan barang melalui laut disini terletak pada bagaimana perusahaan transport menjaga keselamatan muatan hingga sampainya barang yang dikirim dalam kondisi baik, utuh dan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Namun pelaksanaan peran perusahaan transport sering tidak terlaksana terutama dalam hal ketepatan sampainya barang pada waktu yang ditentukan. Hal ini salah satunya disebabkan karena kondisi alam yang sulit dan tidak bisa diprediksi dan ditebak karena bisa berubah sewaktu-waktu yang dengan begitu secara tidak langsung merugikan pengirim barang dan menuntut adanya suatu proses pertanggung jawaban dari pihak pengangkut.

Pengangkutan melalui jalur transportasi laut diminati dalam mengirim barang angkutannya. Kelebihan pengangkutan di laut salah satunya adalah daya angkutnya yang sangat besar, sehingga dapat menekan biaya satuan yang merupakan daya tarik tersendiri bagi dunia perdagangan. Masalah-masalah

yang timbul tentang pertanggung jawaban perusahaan transport dalam pengangkutan barang melalui kapal laut merupakan suatu persoalan yang menarik karena bisa saja pengangkut beralih mengatakan bahwa kerugian yang diderita pengirim bukan merupakan kesalahan dari pihak pengangkut tetapi lebih kepada keadaan *overmacht* (keadaan yang memaksa). Transportasi laut dibutuhkan sebagai alat untuk mengangkut barang, mengangkut penumpang maupun kegiatan lepas pantai di perairan laut Indonesia. Namun sangat disayangkan, beberapa tahun belakangan ini kapal-kapal yang digunakan untuk kegiatan tersebut merupakan kapal yang dimiliki oleh pihak asing. Hal tersebut dikarenakan perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu untuk membeli sendiri kapal yang digunakan sebagai kegiatan pelayaran. Perusahaan pelayaran dalam negeri lebih memilih untuk menyewa kapal asing daripada harus membeli kapal sendiri, sehingga mengalami kerugian yang cukup besar pada saat itu. Pemerintah melahirkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan hasil dari proses perumusan kebijakan dalam administrasi publik. Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 merupakan awal lahirnya prinsip Asas *Cabotage* di Indonesia. Lahirnya prinsip Asas *Cabotage* tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 pasal 8, yaitu: (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. (2) Kapal asing dilarang mengangkut



penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Aturan yang bersifat nasional ditemui dalam KUHD Buku II BAB Va tentang pengangkutan barang. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 jo Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1992 Tentang Angkutan di Perairan karena pengangkutan barang melalui laut seringkali membutuhkan jasa pihak perantara dalam kelancaran arus barang dalam lalu lintas perniagaan baik dalam negeri maupun luar negeri mengingat dunia perdagangan membutuhkan sarana transportasi yang cepat dan menguntungkan. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi permasalahan seperti yang diatas.

Salah satu perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan barang adalah PT Semen Padang. PT Semen Padang itu sendiri merupakan suatu perusahaan besar dimana hasil produksinya telah dipasarkan keluar daerah dan bahkan keluar negeri yang untuk perpindahan barangnya sendiri dibutuhkan jasa angkutan baik di darat maupun di laut. Hal ini membuat penulis tertarik untuk melakukan suatu penelitian mengenai pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen padang dengan menggunakan jalur laut.

Dalam hal ini PT. Semen Padang melakukan perjanjian dengan si pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan barang sampai ke tempat tujuan dengan selamat tanpa adanya penundaan pengiriman barang dan si

pengirim membayar sejumlah uang sebagai upah pengangkutan sesuai dengan besarnya jumlah upah yang telah disepakati dalam perjanjian.

Sesuai dengan tujuan dari pengangkutan barang itu sendiri dimana pihak perusahaan dalam hal ini adalah PT. Semen Padang melakukan pengangkutan ke tempat tujuan dengan selamat tanpa ada yang kurang atau cacat dan si pengirim berkewajiban membayar upah angkutan. Dalam kenyataannya perjanjian pengangkutan barang mengalami kendala-kendala yang menimbulkan risiko dalam pelaksanaannya seperti barang yang akan dikirim hilang sebagian atau seluruhnya, terlambat sampai ke tempat tujuan yang mengakibatkan konsumen mengalami kerugian. Peristiwa itu dapat disebabkan oleh faktor internal yaitu dari pelaku usaha itu sendiri atau faktor eksternal seperti bencana alam. Oleh karena itu penulis mengangkat penelitian dengan judul **PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN SEMEN ANTARA PT. SEMEN PADANG DENGAN PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT MENGGUNAKAN KAPAL LAUT.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka penulis dapat merumuskan tiga pokok permasalahan tentang perjanjian pengangkutan ini, yaitu:

1. Bagaimana proses lahirnya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport

2. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
3. Apa permasalahan yang timbul dalam proses perjanjian serta upaya penyelesaiannya

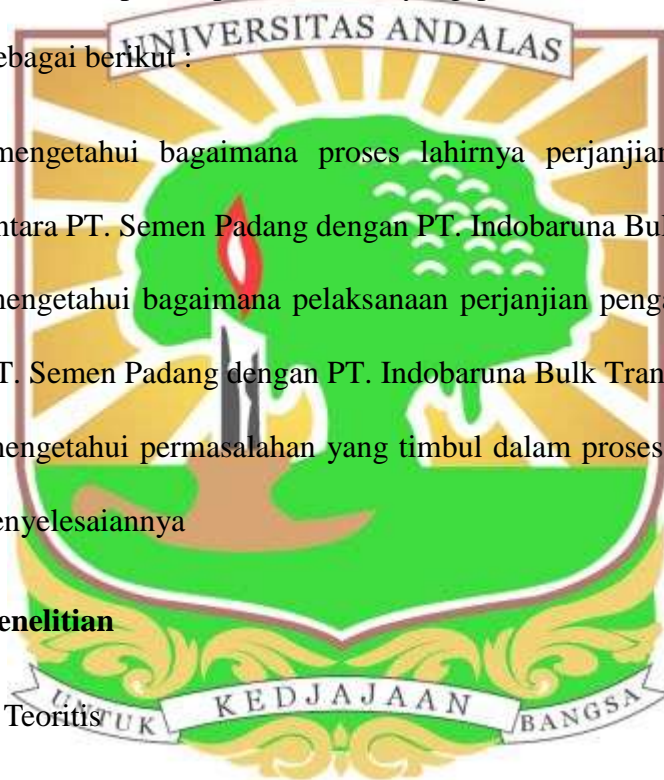
C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan yang penulis uraikan, penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui bagaimana proses lahirnya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
- b. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
- c. Untuk mengetahui permasalahan yang timbul dalam proses perjanjian serta upaya penyelesaiannya

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Melatih kemampuan untuk melakukan penelitian secara ilmiah dan merumuskan hasil-hasil penelitian tersebut ke dalam bentuk tulisan.
 - b. Menerapkan teori-teori yang telah diperoleh dari bangku perkuliahan dan menghubungkan dengan praktek di lapangan.
 - c. Turut berpartisipasi dalam memperkaya tulisan-tulisan di bidang ilmu hukum sesuai dengan kemampuan penulis.



2. Manfaat Praktis

Agar penelitian yang penulis lakukan dapat berguna bagi para pihak seperti masyarakat, penegak hukum, bagi pengirim barang, dan pengusaha pelayaran dalam melaksanakan tugasnya masing-masing.

E. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis (empiris) yakni pendekatan terhadap masalah dengan melihat norma hukum yang berlaku dihubungkan dengan fakta-fakta yang ada dari permasalahan yang akan penulis temui dalam penelitian.

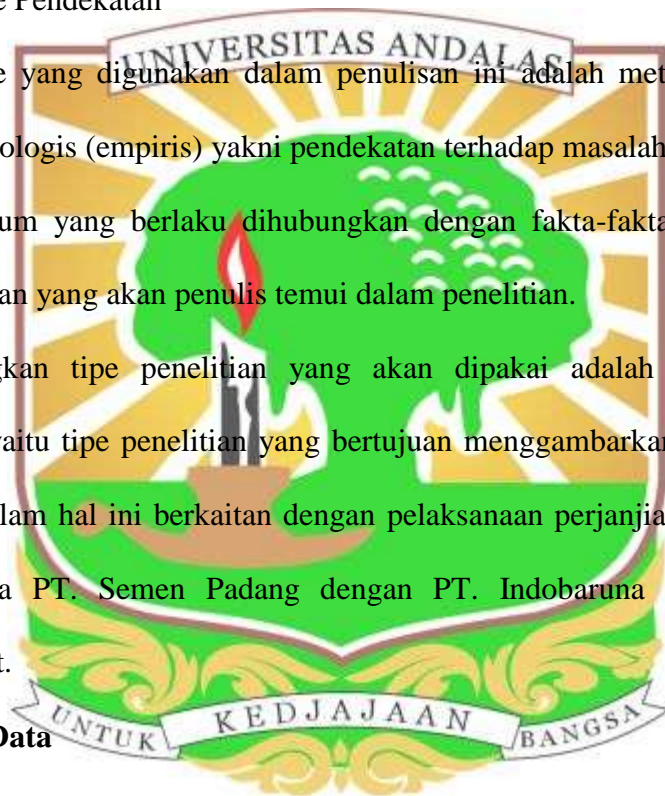
Sedangkan tipe penelitian yang akan dipakai adalah tipe penelitian deskriptif yaitu tipe penelitian yang bertujuan menggambarkan suatu keadaan tertentu, dalam hal ini berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian pengangkutan semenantara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport melalui laut.

2. Jenis Data

1. Data Sekunder

Data ini diperoleh melalui penelitian kepustakaan dan data ini merupakan data yang telah diolah, adapun bahan hukum yang digunakan adalah :

- a. Bahan hukum primer, yaitu : Bahan hukum yang memiliki kekuatan hukum mengikat yang datanya sudah ada dan diperoleh



melalui penelitian kepustakaan dalam hal ini berupa peraturan perundang-undangan serta ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan judul permasalahan yang dirumuskan. Dalam hal ini adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

b. Bahan hukum sekunder, yaitu : Bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa, memahami dan menjelaskan bahan hukum primer, antara lain : hasil hasil penelitian, karya tulis dari kalangan praktisi hukum dan teori serta pendapat para sarjana.

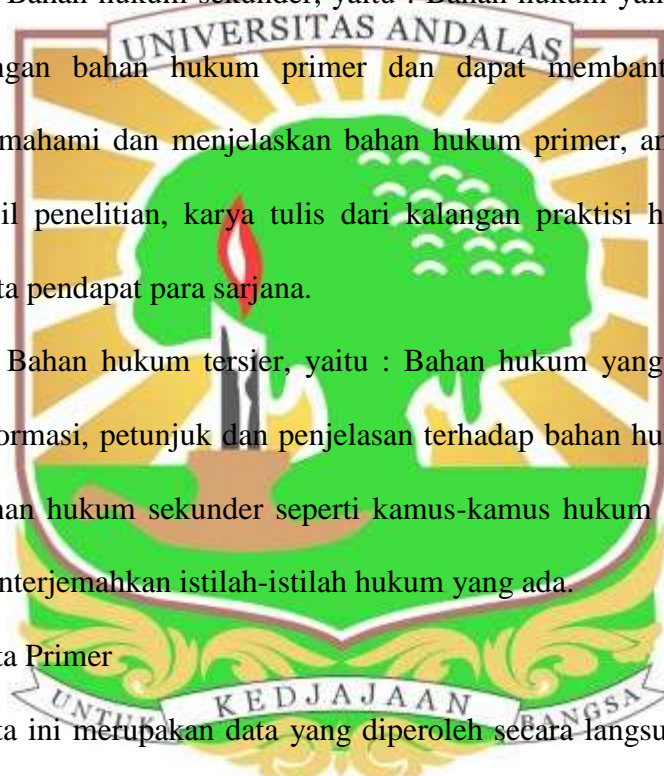
c. Bahan hukum tersier, yaitu : Bahan hukum yang dapat memberi informasi, petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus-kamus hukum yang membantu menterjemahkan istilah-istilah hukum yang ada.

2. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti melalui penelitian yang dilakukan di lapangan dengan beberapa orang di lingkungan PT. Semen Padang dan data ini sama sekali belum terolah dan hanya dapat berupa hasil wawancara.

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi Penelitian



Populasi penelitian yaitu keseluruhan dari objek penelitian, yang menjadi populasi penelitian dalam penulisan ini adalah PT. Semen Padang.

b. Sampel Penelitian

Pada PT. Semen Padang dilakukan penarikan sampel dengan menggunakan teknik *Non-Probability Sampling* dengan cara purposive sampling yaitu penarikan sampel berdasarkan tujuan penelitian dan atas dasar pertimbangan waktu dan biaya.

4. Metode Pengumpulan Data

a. Studi Dokumen

Penulis memperoleh data dari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti untuk mengumpulkan data sekunder.

b. Wawancara

Cara pengumpulan data dengan menanyakan langsung kepada narasumber untuk pengumpulan data primer.

5. Pengolahan Data

Data yang diperoleh setelah penelitian akan diolah melalui proses editing, yang dilakukan dengan meneliti kembali dan mengoreksi atau melakukan pengecekan terhadap hasil penelitian yang penulis lakukan agar dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan kenyataan.

6. Analisis Data



Setelah semua data terkumpul, baik data primer maupun data sekunder dilakukan analisis secara kualitatif, yaitu data yang diperoleh tersebut dikelompokkan serta dianalisis dengan cara menilai berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga menjawab permasalahan yang ada. Dengan demikian hasil yang didapat akan mampu memberikan jawaban tentang pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen padang menggunakan kapal laut.

7. Sifat Penelitian

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang mencoba menggambarkan keadaan karena tidak perlu diadakan perhitungan ataupun menggunakan angka-angka.



BAB II

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

A. Tinjauan Umum Tentang Perjanjian

1. Pengertian dan Pengaturan Perjanjian

Ketentuan mengenai perjanjian diatur dalam Buku III KUH Perdata Bab II Pasal 1313 KUH Perdata. Dalam pasal 1313 dijelaskan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Rumusan itu menyebutkan bahwa perjanjian adalah :

- a. Suatu perbuatan;
- b. Sekurang-kurangnya dua orang atau lebih;
- c. Perbuatan tersebut melahirkan perikatan dari pihak-pihak yang berjanji;

Terhadap pengertian perjanjian yang diatur dalam pasal 1313 KUH Perdata mendapat sorotan dari beberapa para ahli. Hal ini disebabkan bahwa pengertian perjanjian ini kurang lengkap, terlalu luas dan bersifat sepihak serta masih banyak kelemahan yang lainnya, seperti yang dikemukakan oleh para ahli, antara lain:

1. Abdul Kadir Muhammad

Ketentuan yang terdapat dalam pasal 1313 KUH Perdata mengandung beberapa kelemahan seperti:

- a. Hanya menyangkut perbuatan sepihak saja

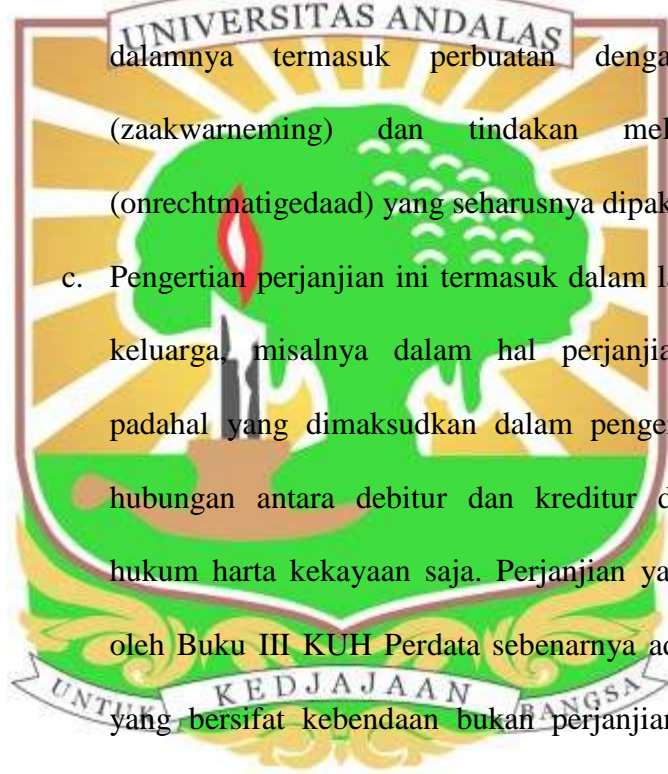
Hal ini diketahui karena adanya satu pihak atau lebih yang terikat pada satu pihak atau lebih lainnya. Kata kerja “mengikatkan” sifatnya hanya satu pihak yang punya hak dan pihak yang lain hanya punya kewajiban. Seharusnya perumusan ini “saling mengikatkan dirinya”

b. Mengenai istilah perbuatan

Kata perbuatan mencakup juga tanpa konsensus, dimana di dalamnya termasuk perbuatan dengan suka rela (zaakwarneming) dan tindakan melawan hukum (onrechtmatigedaad) yang seharusnya dipakai persetujuan

c. Pengertian perjanjian ini termasuk dalam lapangan hukum keluarga, misalnya dalam hal perjanjian perkawinan, padahal yang dimaksudkan dalam pengertiannya adalah hubungan antara debitur dan kreditur dalam lapangan hukum harta kekayaan saja. Perjanjian yang dikehendaki oleh Buku III KUH Perdata sebenarnya adalah perjanjian yang bersifat kebendaan bukan perjanjian yang bersifat personal.

d. Tanpa menyebutkan tujuan



Dalam perumusan pasal tidak disebutkan tujuan untuk mengadakan perjanjian, sehingga para pihak yang mengikatkan diri itu tidak jelas untuk apa.¹¹

Karena itu menurut Abdul Kadir Muhammad definisi perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melakukan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.

2. R. Setiawan

Menurut R. Setiawan pasal 1313 KUH Perdata tidak lengkap dan sangat luas. Tidak lengkap karena hanya menyangkut atau menyebutkan persetujuan sepihak saja dan sangat luas karena digunakan kata perbuatan yang dalam ini juga mencakup *zaakwarneming* dan *onrechtmatigedaad*, oleh karena itu perlu perbaikan antara lain:¹²

Perbuatan harus diartikan sebagai perbuatan hukum yang bertujuan menimbulkan akibat hukum. Untuk itu perlu adanya penambahan kata saling mengikatkan diri. Maka seharusnya pengertian perjanjian tersebut berbunyi bahwa suatu perjanjian itu merupakan suatu perbuatan hukum dengan mana satu orang atau

¹¹ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hlm.224.

¹²R. Setiawan, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta Bandung, 1987, Hlm 28

lebih mengikatkan diri dan atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya.¹³

Berdasarkan banyaknya kelemahan dari pengertian perjanjian yang diberikan oleh pasal 1313 KUH Perdata, maka para ahli mencoba memberikan pengertian perjanjian dari sudut pandang mereka masing-masing. Pengertian perjanjian menurut para sarjana antara lain:

- a. Menurut R. Subekti, merumuskan perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.¹⁴
- b. Menurut Wirjono Prodjodikoro, mendefinisikan perjanjian itu adalah suatu perhubungan hukum mengenai harta benda antara kedua belah pihak dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan suatu hal, sedangkan pihak yang lain berhak menuntut pelaksanaan perjanjian.¹⁵

Dari uraian yang telah dijelaskan berbagai pengertian perjanjian yang dikemukakan berbeda-beda satu sama lain, akan tetapi jika dilihat dari maksud dan tujuan dari perjanjian itu sendiri adalah sama. Dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur perjanjian adalah:

- a. Ada subjek perjanjian atau para pihak paling sedikit dua orang
- b. Ada persetujuan antara para pihak
- c. Ada tujuan yang akan dicapai

¹³ *Ibid* hlm 49

¹⁴ Subekti, *Op. Cit.* hlm.1.

¹⁵ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Perjanjian*, PT. Sumur, Bandung, 1989, hlm.9.

- d. Ada prestasi yang akan dilaksanakan atau kewajiban yang dilaksanakan
- e. Ada bentuk lisan maupun tulisan
- f. Ada syarat-syarat tertentu yang merupakan isi dari perjanjian¹⁶

Ketentuan yang mengatur mengenai perjanjian dapat dilihat dalam buku III KUH Perdata pasal 1313 sampai dengan pasal 1351 KUH Perdata yang terdiri dari empat bagian yaitu:

1. Bagian I tentang ketentuan umum (pasal 1313- 1319)
2. Bagian II tentang syarat-syarat yang diperlukan untuk sahnya suatu perjanjian (pasal 1320-1337)
3. Bagian III tentang akibat perjanjian (pasal 1338-1341)
4. Bagian IV tentang penafsiran perjanjian (pasal 1342-1351)

Disamping ketentuan-ketentuan di atas terdapat juga ketentuan-ketentuan lain yang mengatur perjanjian yaitu sebagai berikut:

1. Pasal 1266-1267 KUH Perdata mengenai perikatan bersyarat
2. Pasal 1446-1456 KUH Perdata mengenai kebatalan dan pembatalan

2. Syarat Sah Perjanjian

Perjanjian yang sah adalah perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh undang-undang. Perjanjian yang sah diakui dan

¹⁶ Abdul Kadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm.79.

diberi akibat hukum (legally concluded contract). Menurut ketentuan pasal 1320 KUH Perdata, syarat-syarat sah perjanjian:¹⁷

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Kata sepakat dikenal juga dengan istilah persetujuan kehendak, maksudnya adalah kedua belah pihak atau subjek akan melakukan suatu persetujuan sebagaimana yang terkandung di dalam perjanjian yang diadakan, tetapi persetujuan kehendak belum cukup untuk menimbulkan suatu perjanjian yang dilindungi oleh hukum karena persetujuan kehendak tidak dapat dilihat atau diketahui oleh orang lain. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya dilahirkan oleh pihak-pihak tanpa adanya paksaan (dwang), kekeliruan (dwaling) dan penipuan (bedrog). Dalam sepakat sifatnya bebas, tidak ada paksaan, tekanan, harus dari keinginan dari para pihak. Dikatakan tidak ada paksaan apabila orang yang melakukan perbuatan itu tidak berada di bawah ancaman, baik dengan kekerasan jasmani maupun rohani, dengan upaya menakut-nakuti misalnya dengan membuka rahasia atau aib, sehingga dengan demikian orang itu terpaksa menyetujui perjanjian (pasal 1324 KUH Perdata)

Ada lima cara untuk terjadinya persesuaian pernyataan kehendak yaitu dengan:¹⁸

¹⁷*Ibid*, hlm.228.

¹⁸ Salim. HS, *Hukum Kontrak Teori dan Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, 2005, hlm 33

- a. bahasa yang sempurna dan tertulis;
- b. bahasa yang sempurna secara lisan;
- c. bahasa yang tidak sempurna asal diterima oleh pihak lawan;
- d. bahasa isyarat asal dapat diterima oleh pihak lawan;
- e. diam atau membisu tetapi asal dipahami atau diterima oleh pihak lawan;

Perjanjian yang disepakati oleh para pihak haruslah perjanjian murni, bebas dan tidak mengandung cacat. Cacat di dalam kehendak digolongkan atas:¹⁹

a) Paksaan

Paksaan terdapat pada pasal 1323-1327 KUH Perdata, yaitu berupa tekanan batin yang dirasakan oleh seseorang sehingga ia tidak bebas menentukan kehendaknya. Paksaan tidak hanya ditujukan pada diri sendiri tetapi juga harus takut akan adanya kerugian terhadap kekayaannya. Paksaan terjadi jika seseorang memberikan persetujuannya karena ia takut pada suatu ancaman. Misalnya ia akan dianiaya atau akan dibuka rahasianya jika ia tidak menyetujui perjanjian tersebut. Yang diancamkan harus mengenai suatu perbuatan yang dilarang oleh undang-undang, misalnya ancaman akan menggugat yang bersangkutan di depan hakim dengan

¹⁹J. Satrio, *Hukum Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm.188.

penyitaan barang, itu tidak dapat dikatakan sebagai suatu paksaan.

b) Kesepakatan

Von Savigni membedakan kesepakatan dalam dua kelompok:

- Kesepakatan dalam motif

Kesepakatan timbul karena kehendaknya muncul atas dasar motif keliru. Yang dimaksud dengan motif disini adalah faktor yang pertama-tama atau sebab yang paling jauh yang menimbulkan adanya kehendak.

- Kesepakatan semu

Dalam kesepakatan semu, kehendak dan pernyataan kehendak tidak sama.

Kesepakatan dapat terjadi, mengenai orang atau mengenai barang yang menjadi tujuan pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Kekhilafan mengenai orang terjadi pada misalnya jika seorang direktur opera membuat kontrak dengan orang yang dikiranya seorang penyanyi yang tersohor, ternyata bukan orang yang dimaksud. Hanya namanya saja yang kebetulan yang sama. Kekhilafan mengenai barang terjadi misalnya jika orang membeli sebuah lukisan yang dikiranya lukisan Basuki Abdullah tetapi ternyata hanya turunan saja.



c) Penipuan

Di dalam pasal 1328 KUH Perdata dinyatakan dengan tegas yang berbunyi :

“Penipuan merupakan suatu alasan untuk pembatalan perjanjian. Apabila tipu-muslihat yang dipakai oleh salah satu pihak adalah sedemikian rupa sehingga terang dan nyata bahwa pihak yang lain tidak telah membuat perikatan itu, jika tidak dilakukan tipu-muslihat tersebut. Penipuan tidak dipersangkakan tetapi juga harus dibuktikan”.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan

Cakap (bekwaam) merupakan syarat umum untuk dapat melakukan perbuatan hukum secara sah. Pada umumnya orang yang dikatakan cakap melakukan perbuatan hukum apabila ia sudah dewasa, artinya sudah mencapai umur 21 tahun atau sudah kawin walaupun belum 21 tahun. Dalam pasal 1329 KUH Perdata mengatakan:

”Setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan-perikatan, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tak cakap”.

Pada pasal 1330 KUH Perdata ditegaskan mengenai kelompok-kelompok orang yang tidak cakap untuk membuat perjanjian yaitu :

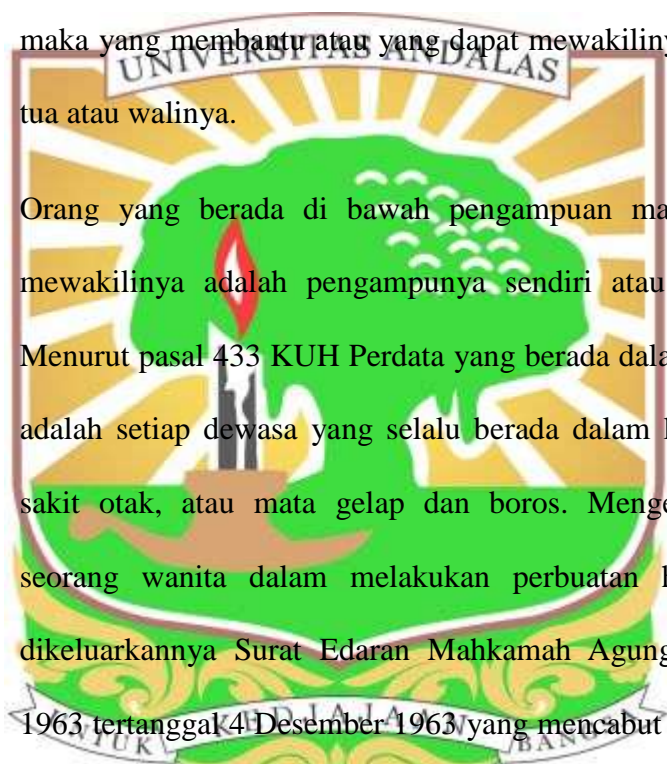
- a. Orang-orang yang belum dewasa
- b. Mereka yang berada di bawah pengampuan, dan



c. Perempuan dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang dan semua orang kepada siapa undang-undang membuat perjanjian-perjanjian itu.

Ketiga kelompok orang yang dianggap tidak cakap di atas, dalam hal membuat perjanjian mereka memerlukan wakil untuk melakukan perbuatan hukumnya. Dalam hal anak di bawah umur, maka yang membantu atau yang dapat mewakilinya adalah orang tua atau walinya.

Orang yang berada di bawah pengampunan maka yang dapat mewakilinya adalah pengampunya sendiri atau orang tuanya. Menurut pasal 433 KUH Perdata yang berada dalam pengampunan adalah setiap dewasa yang selalu berada dalam keadaan dungu, sakit otak, atau mata gelap dan boros. Mengenai kecakapan seorang wanita dalam melakukan perbuatan hukum, setelah dikeluarkannya Surat Edaran Mahkamah Agung No. 3 Tahun 1963, tertanggal 4 Desember 1963, yang mencabut ketentuan pasal 108 dan 110 KUH Perdata, maka secara langsung ketidakcakapan seorang wanita yang telah bersuami dicabut pula. Ini berarti bahwa seorang wanita yang telah bersuami berwenang untuk melakukan perbuatan hukum dan menghadap ke pengadilan tanpa bantuan suaminya.



Dalam undang-undang Nomor 1 Tahun 1974 tentang Perkawinan juga menegaskan:

Pasal 31 ayat (1): Hal dan kedudukan istri adalah seimbang dengan hak dan kedudukan suami dalam kehidupan rumah tangga dan pergaulan hidup bersama dalam masyarakat.

Pasal 31 ayat (2): Masing-masing pihak berhak untuk melakukan perbuatan hukum.

Akibat hukum dari ketidakcakapan membuat perjanjian cacat, karenanya dapat dibatalkan oleh hakim atas permintaan pihak yang telah membuat perjanjian secara tidak bebas atau yang tidak cakap membuat perjanjian itu (*vernitigbaar*). Sebaliknya, orang yang berhak meminta pembatalan perjanjian itu, juga dapat menguatkan perjanjian tersebut, penguatan itu dapat dilakukan dengan tegas (*uitdrukkelijk*).

3. Suatu hal tertentu

Suatu hal tertentu merupakan pokok perjanjian, objek perjanjian, prestasi yang wajib dipenuhi dalam suatu perjanjian atau keseluruhan hak dan kewajiban yang timbul dari perjanjian yang diadakan, prestasi itu harus tertentu atau sekurang-kurangnya dapat ditentukan. Jika pokok perjanjian atau objek perjanjian atau



prestasi itu tidak dilakukan, tidak jelas bahkan tidak mungkin dilaksanakan maka perjanjian itu batal demi hukum.

Menurut pasal 1333 KUH Perdata barang yang menjadi objek suatu perjanjian harus tertentu, setidak-tidaknya harus ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya tidak perlu ditentukan asalkan kemudian dapat ditentukan atau diperhitungkan.²⁰

Menurut Prof. Dr. Wirjono Prodjodikoro, SH barang yang belum ada yang dijadikan objek perjanjian tersebut bisa dalam pengertian mutlak (absolut) dan bisa dalam pengertian relatif (nisbi). Dalam pasal 1334 ayat (2) KUH Perdata barang-barang yang akan masuk hak warisan seseorang karena yang lain akan meninggal dunia dilarang dijadikan objek suatu perjanjian, meskipun hal itu terjadi dengan kesepakatan orang yang akan meninggal dunia dan akan meninggalkan barang-barang warisan itu.

Menurut Yahya Harahap dan Merto Kusumo, prestasi adalah apa yang menjadi kewajiban kreditur dan apa yang menjadi hak debitur. Pasal 1234 KUH Perdata menentukan prestasi terdiri atas

:

- a. memberikan sesuatu;
- b. berbuat sesuatu;
- c. tidak berbuat sesuatu.

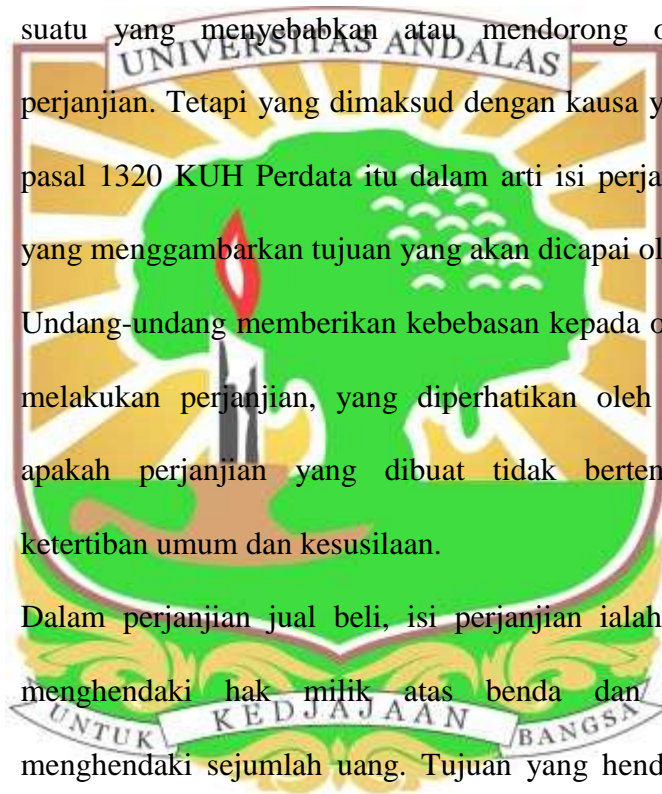
²⁰Riduan Syahrani, *Op.Cit*, hlm.218.

Objek dari suatu perjanjian haruslah jelas atau sekurang-kurangnya dapat ditentukan. Hal ini berguna dalam menetapkan hak dan kewajiban kedua belah pihak jika dikemudian hari terjadi perselisihan diantara kedua belah pihak.

4. Suatu sebab yang halal (causa)

Kata causa berasal dari bahasa latin artinya “sebab”. Sebab adalah suatu yang menyebabkan atau mendorong orang membuat perjanjian. Tetapi yang dimaksud dengan kausa yang halal dalam pasal 1320 KUH Perdata itu dalam arti isi perjanjian itu sendiri yang menggambarkan tujuan yang akan dicapai oleh pihak-pihak. Undang-undang memberikan kebebasan kepada orang yang ingin melakukan perjanjian, yang diperhatikan oleh undang-undang apakah perjanjian yang dibuat tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan.

Dalam perjanjian jual beli, isi perjanjian ialah pihak pembeli menghendaki hak milik atas benda dan pihak penjual menghendaki sejumlah uang. Tujuan yang hendak dicapai oleh pihak-pihak itu ialah hak milik berpindah dan sejumlah uang diserahkan. Dalam perjanjian pembunuhan orang, isi perjanjian adalah memerintahkan atau menghendaki matinya orang, pihak yang disuruh membunuh menghendaki sejumlah uang sebagai imbalan. Tujuan yang hendak dicapai oleh pihak-pihak ialah



lenyapnya orang dari muka bumi dan imbalannya sejumlah uang yang dibayar atas pekerjaan yang telah dilakukan.

Keempat syarat tersebut digolongkan atas dua kelompok yaitu syarat subjektif dan syarat objektif. Dua syarat pertama disebut syarat subjektif merupakan syarat yang berkenaan dengan orang atau subjek yang mengadakan perjanjian yakni tentang kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya dan kecakapan para pihak yang membuat perjanjian. Apabila salah satu syarat subjektif tidak terpenuhi maka perjanjian itu dapat dibatalkan artinya salah satu dari pihak yang membuat perjanjian dapat meminta kepada hakim, agar perjanjian itu dibatalkan. Dua syarat yang terakhir berkenaan dengan syarat objektif karena mengenai perjanjian sendiri atau objek dari perjanjian yang dilakukan. Apabila salah satu syarat objektif tidak terpenuhi maka perjanjiannya batal demi hukum yang artinya bahwa perjanjian itu dianggap tidak pernah ada.

3. Asas-asas Perjanjian

Agar suatu perjanjian dapat berlaku dan mengikat bagi para pihak maka harus diperhatikan beberapa asas-asas utama dalam perjanjian, yaitu :

a. Asas konsensualitas

Kata konsensus berasal dari bahasa Latin yaitu *consensus* yang artinya sepakat.

Asas konsensualitas ialah bahwa suatu perjanjian atau perikatan telah lahir; seketika tercapai kata sepakat diantara kedua belah pihak, atau dengan kata lain suatu perjanjian atau perikatan telah

lahir pada detik tercapainya kata sepakat, dan perjanjian itu sudah sah tanpa memerlukan suatu formalitas.²¹

b. Asas kebebasan berkontrak

Asas kebebasan berkontrak memungkinkan para pihak untuk membuat dan mengadakan perjanjian serta untuk menyusun dan membuat kesepakatan atau perjanjian yang melahirkan kewajiban apa saja, selama dan sepanjang prestasi yang wajib dilakukan tersebut bukanlah sesuatu yang dilarang oleh undang-undang.

Ketentuan pasal 1337 KUH Perdata menyatakan bahwa:

“Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum.”

Dalam asas kebebasan berkontrak mengandung pengertian bahwa setiap orang dapat melakukan perjanjian apapun juga, baik yang telah diatur oleh undang-undang maupun yang belum diatur oleh undang-undang. Asas kebebasan berkontrak dalam pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata berbunyi:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Asas ini memberikan kebebasan bagi para pihak untuk :

1. Membuat atau tidak membuat perjanjian
2. Mengadakan perjanjian dengan siapapun

²¹ Hari Saherodji, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Aksara Baru, Jakarta, 1980, hlm.88.

3. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan dan persyaratannya
 4. Menentukan bentuk perjanjiannya (tertulis atau lisan)
- c. Perjanjian berlaku sebagai undang-undang (Asas *Pacta Sunt Servanda*)

Diatur dalam pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata yang berbunyi:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Namun daya ikat perjanjian hanya berlaku diantara para pihak yang membuatnya. Pemaksaan berlaku dan pelaksanaan dari perjanjian hanya dapat dilakukan oleh salah satu atau lebih pihak dalam perjanjian terhadap pihak lain dalam perjanjian.

Selain asas-asas utama terdapat juga beberapa asas-asas tambahan dalam suatu perjanjian, yaitu:²²

- a. Asas kepercayaan, mengandung pengertian bahwa setiap orang yang mengadakan perjanjian akan memenuhi prestasi yang timbul akibat perjanjian yang telah disepakati sebelumnya.
- b. Asas persamaan hukum, maksudnya adalah bahwa subjek hukum yang mengadakan perjanjian mempunyai kedudukan, hak dan kewajiban yang sama dalam hukum. Mereka tidak membedakan antara satu dengan yang lainnya.
- c. Asas keseimbangan, adalah asas yang menghendaki kedua belah pihak memenuhi dan melaksanakan perjanjian.

²² Salim HS. *Loc-cit*

- d. Asas kepastian hukum, maksudnya adalah kepastian dari kekuatan mengikatnya perjanjian yaitu sebagai undang-undang bagi yang membuatnya.
- e. Asas moral, yaitu perbuatan sukarela dari seseorang untuk tidak dapat menuntut hak baginya untuk menggugat prestasinya. Hal ini terlihat dalam *zaakwarneming* yaitu seseorang melakukan perbuatan dengan sukarela (moral), yang bersangkutan mempunyai kewajiban hukum untuk meneruskan dan menyelesaikan perbuatannya. Salah satu faktor yang mendorong seseorang melakukan perbuatan hukum itu didasarkan pada kesusilaan (moral) karena panggilan hatinya.
- f. Asas kepatutan, berkaitan dengan ketentuan isi perjanjian apakah tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum.
- g. Asas kebiasaan, adalah suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk apa yang secara tegas diatur, akan tetapi ada juga hal-hal yang menurut kebiasaan lazim yang diikuti.
- h. Asas perlindungan, mengandung pengertian para pihak yang mengadakan perjanjian harus dilindungi oleh hukum.
- i. Asas iktikad baik (*good faith*) yang tercantum di dalam pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata yang berbunyi:
- “Perjanjian harus dilaksanakan dengan iktikad baik.”



4. Jenis-jenis Perjanjian

1. Perjanjian berdasarkan sifat dan akibat hukumnya, dibagi atas lima macam, yaitu :

- a. Perjanjian yang terletak dalam lapangan keluarga (*Familie Rechtelijke Overeenkomst*)

Perjanjian dalam lapangan hukum keluarga adalah suatu perjanjian dimana akibat hukum yang ditujukan terletak dalam lapangan hukum keluarga, misalnya tentang kedudukan para pihak yakni antara suami dan istri, yang perjanjian ini ditetapkan oleh undang-undang. Dalam hal ini kebebasan terbatas sepanjang melangsungkan perkawinan atau tidak.

- b. Perjanjian yang terletak dalam lapangan hukum kebendaan (*Zakelijke Overeenkomst*)

perjanjian dalam lapangan hukum kebendaan ialah suatu perbuatan hukum yang lahir karena pernyataan kehendak yang bersepakat dan saling bergantung satu sama lain dari dua pihak atau lebih, yang tujuannya untuk mengalihkan, merubah atau menghapus suatu hak kebendaan dengan mengindahkan ketentuan khusus sebagaimana disyaratkan oleh undang-undang.

- c. Perjanjian yang terletak dalam lapangan hukum pembuktian

Pada perjanjian ini dimana para pihak menetapkan alat-alat bukti apa yang dapat digunakan dalam hal terjadinya perselisihan antara para pihak yang mana di dalamnya dapat pula ditentukan kekuatan



pembuktian sebagaimana akan diberikan oleh para pihak terhadap suatu alat bukti tertentu.

d. Perjanjian dalam lapangan hukum publik (*Publike Rechtelijke Oveerenkomst*)

Perjanjian bersifat hukum publik ialah perjanjian yang dilaksanakan oleh badan-badan pemerintahan yang dikuasai oleh hukum publik, misalnya perjanjian ikatan dinas dalam lapangan hukum administrasi negara.

e. Perjanjian dalam lapangan hukum harta kekayaan (*Obligatoir*)

Perjanjian obligatoir ialah perjanjian yang menimbulkan perikatan dalam lapangan hukum harta kekayaan, artinya sejak terjadinya perjanjian timbullah hak dan kewajiban antara pihak kreditur dan debitur, misalnya pihak pembeli berhak menuntut penyerahan barang sedangkan penjual berhak atas sejumlah uang.

Dalam hukum perjanjian terdapat beberapa jenis perjanjian, yaitu :²³

a. Perjanjian Timbal Balik dan Perjanjian Sepihak

Perjanjian timbal balik (*bilateral contract*) adalah perjanjian yang memberikan hak dan kewajiban kepada kedua belah pihak. Perjanjian timbal balik merupakan pekerjaan yang paling umum terjadi dalam kehidupan bermasyarakat, misalnya perjanjian jual beli, sewa menyewa dan tukar menukar.

²³ Subekti, B. *Op-cit*, hlm.14-16.

Perjanjian sepihak adalah perjanjian yang memberikan kewajiban kepada satu pihak dan hak kepada pihak lainnya, misalnya perjanjian hibah. Pihak yang satu berkewajiban menyerahkan benda yang menjadi objek perikatan, dan pihak lainnya berhak menerima benda yang diberikan itu.

Yang menjadi kriteria perjanjian jenis ini adalah kewajiban berprestasi kedua belah pihak atau salah satu pihak. Prestasi biasanya berupa benda berwujud baik bergerak maupun tidak bergerak, atau benda tidak berwujud berupa hak untuk mengkhuni rumah. Perbedaan ini mempunyai arti penting dalam praktek, terutama dalam soal pemutusan perjanjian menurut pasal 1266 KUH Perdata.

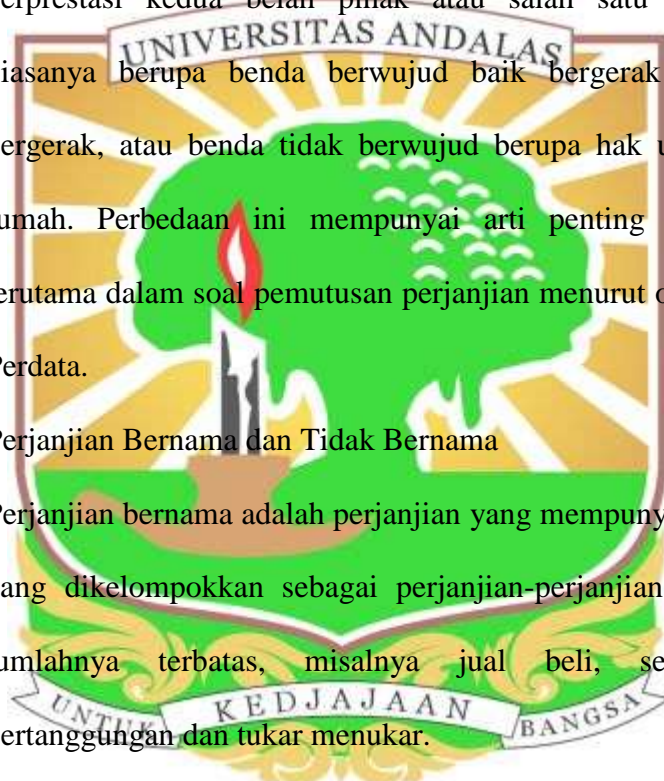
b. Perjanjian Bernama dan Tidak Bernama

Perjanjian bernama adalah perjanjian yang mempunyai nama sendiri, yang dikelompokkan sebagai perjanjian-perjanjian khusus karena jumlahnya terbatas, misalnya jual beli, sewa menyewa, pertanggungan dan tukar menukar.

Perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang tidak mempunyai nama tertentu dan jumlahnya tidak terbatas.

c. Perjanjian cuma-cuma dan perjanjian atas beban

Perjanjian cuma-cuma adalah suatu persetujuan dengan nama pihak yang satu memberikan suatu keuntungan pada pihak lain tanpa menimbulkan manfaat pada dirinya sendiri.



Perjanjian atas beban adalah suatu persetujuan yang mewajibkan masing-masing pihak memberikan sesuatu, berbuat atau tidak berbuat sesuatu (pasal 2324 KUH Perdata).

d. Perjanjian Konsensual, Riil dan Formil

Perjanjian konsensual adalah perjanjian yang timbul karena ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak.

Perjanjian riil adalah perjanjian yang disamping ada persetujuan kehendak juga sekaligus harus ada penyerahan barang secara nyata, misalnya jual beli barang bergerak, perjanjian penitipan barang dan perjanjian pinjam pakai (pasal 1694,1740 dan 1745 KUH Perdata). Dalam hukum perjanjian riil justru lebih menonjol sesuai dengan sifat hukum adat bahwa setiap perbuatan hukum (perjanjian) yang objeknya benda tertentu, seketika menjadi persetujuan kehendak serentak ketika itu juga.

Perjanjian formil adalah perjanjian yang oleh undang-undang diisyaratkan selain kata sepakat juga diikuti dengan pembuatan perjanjian secara formil (akta perjanjian), misalnya perjanjian pendirian PT (perseroan terbatas), perjanjian perdamaian. Perjanjian ini lahir secara adanya pembuatan akta.

5. Berakhirnya Perjanjian

Dalam pasal 1381 KUH Perdata diatur tentang berakhirnya perikatan, yaitu :

- a. Pembayaran (pasal 1382-1403 KUH Perdata)

Tidak selalu diartikan dalam bentuk penyerahan uang semata, tetapi terpenuhinya prestasi yang telah diperjanjikan juga memenuhi unsur pembayaran

- b. Penawaran pembayaran tunai, diikuti dengan penyimpanan atau penitipan (pasal 1404-1412 KUH Perdata)

Pemenuhan prestasi dalam suatu perjanjian sepatutnya dilaksanakan sesuai hal yang diperjanjikan termasuk waktu pemenuhannya, namun tidak jarang prestasi tersebut dapat dipenuhi sebelum waktu yang diperjanjikan. Penawaran dan penerimaan pemenuhan prestasi sebelum waktunya dapat dilakukan dengan cicilan, apabila pihak yang berhutang dapat membayar semua jumlah pinjamannya sebelum jatuh tempo, maka perjanjian dapat berakhir sebelum waktunya.

- c. Pembaruan utang (pasal 1413-1424 KUH Perdata)

Pembaruan utang dapat menyebabkan berakhirnya perjanjian sebab munculnya perjanjian baru menyebabkan perjanjian lama yang diperbaharui berakhir. Perjanjian baru bisa muncul karena berubahnya pihak dalam perjanjian, misalnya perjanjian novasi dimana terjadi pergantian pihak debitur karena berubahnya perjanjian pengikatan jual beli menjadi perjanjian sewa, karena pihak pembeli tidak mampu melunasi sisa pembayaran.

- d. Perjumpaan utang (pasal 1425-1435 KUH Perdata)



Perjumpaan utang terjadi karena antara kreditur dan debitur saling mengutang terhadap yang lain, sehingga utang keduanya dianggap terbayar oleh piutang mereka masing-masing.

e. Percampuran utang (pasal 1436-1437 KUH Perdata)

Berubahnya kedudukan pihak atas suatu objek perjanjian juga dapat menyebabkan terjadinya percampuran utang yang mengakhiri perjanjian, contohnya penyewa rumah yang berubah menjadi pemilik rumah karena dibelinya rumah sebelum waktu sewa berakhir sementara masih ada tunggakan sewa yang belum dilunasi.

f. Pembebasan utang (pasal 1438-1443 KUH Perdata)

Pembebasan utang dapat terjadi karena adanya kerelaan pihak kreditur untuk membebaskan debitur dari kewajiban membayar utang, sehingga dengan terbebasnya debitur dari kewajiban pemenuhan utang, maka hal yang dikesepakati dalam perjanjian sebagai syarat sahnya perjanjian menjadi tidak ada dan demikian berakhirilah perjanjian.

g. Musnahnya barang yang terutang (pasal 1444-1445 KUH Perdata)

Musnahnya barang yang diperjanjian juga menyebabkan tidak terpenuhinya syarat perjanjian karena barang sebagai hal (objek) yang diperjanjikan tidak ada.

h. Kebatalan atau pembatalan (pasal 1446-1456 KUH Perdata)

Tidak terpenuhinya syarat sah perjanjian dapat menyebabkan perjanjian berakhir, misalnya karena pihak yang melakukan perjanjian tidak memenuhi syarat kecakapan hukum. Tata cara pembatalan yang



disepakati dalam perjanjian juga dapat menjadi dasar berakhirnya perjanjian. Terjadinya pembatalan suatu perjanjian yang tidak diatur dalam perjanjian hanya dapat terjadi atas dasar kesepakatan para pihak sebagaimana yang diatur dalam pasal 1338 KUH Perdata atau dengan putusan pengadilan yang didasarkan pada pasal 1266 KUH Perdata.

i. Pembatalan

Dalam pasal 1265 KUH Perdata diatur kemungkinan terjadinya pembatalan perjanjian oleh karena terpenuhinya syarat batal yang disepakati dalam perjanjian.

j. Lewat waktu atau daluarsa

Menurut R. Setiawan, suatu perjanjian dapat berakhir atau hapus disebabkan karena hal-hal sebagai berikut:²⁴

- a. Ditentukan dalam perjanjian oleh para pihak,
- b. Undang-undang menentukan batas berlakunya suatu perjanjian,
- c. Para pihak atau undang-undang dapat menentukan bahwa dengan terjadinya peristiwa tertentu, maka perjanjian berakhir
- d. Pernyataan penghentian persetujuan (*opzegging*),
- e. Perjanjian hapus karena putusan hakim,
- f. Tujuan perjanjian telah tercapai,
- g. Dengan persetujuan para pihak (*herroeping*)

²⁴ R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Bina Cipta, Bandung, 1997, hlm.69.

B. Tinjauan umum Tentang Perjanjian Pengangkutan

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Pengangkutan pada umumnya diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Dari beberapa peraturan perundang-undangan belum ditemui rumusan tentang pengertian pengangkutan. Ada beberapa pengertian pengangkutan menurut para ahli yaitu :

Menurut H.M.N. Purwosutjipto :

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²⁵

Menurut Abdul Kadir Muhammad :

Pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan tersebut.²⁶

Menurut R. Soekardono :

²⁵ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1987, hlm.2.

²⁶ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, 1994, hlm.20.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, pada masa pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.²⁷

2. Jenis-Jenis Pengangkutan

a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat adalah pengangkutan dengan memakai alat angkut yang menggunakan kendaraan lewat jalan darat, yaitu dengan memakai alat angkut truk atau mobil. Ketentuan yang mengatur tentang pengangkutan darat lewat jalan darat ini adalah berbagai perundang-undangan yang berhubungan dengan darat, dan asas kebebasan berkontrak yakni dengan membuat kontrak pengangkutan darat lewat jalan darat tersebut.²⁸

Pengangkutan darat diatur dalam:

- 1) KUHD, Buku I, Bab V, Bagian 2 dan 3, mulai pasal 90-98. Dalam bagian ini diatur sekaligus pengangkutan perairan darat, tetapi hanya khusus pengangkutan barang.²⁹

²⁷ Soekardono.R, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II Bagian I Pengangkutan Darat*, PT. Rajawali, Jakarta, 1981, hlm.62.

²⁸ Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis – Menata Bisnis Modern di Era Global*, PT. Citra Aditya Bakti, 2008, Bandung, hlm.270.

²⁹ Purwosutjipto, *Loc-Cit*

- 2) Pengaturan-pengaturan khusus lainnya yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara adalah pengangkutan orang atau penumpang dengan memakai alat angkut berupa pesawat terbang dan helikopter. Ketentuan yang mengatur tentang pengangkutan ini adalah perundang-undangan di bidang perhubungan udara dan asas kebebasan berkontrak yakni dengan membuat kontrak pengangkutan udara tersebut.³⁰

Pengangkutan udara diatur dalam :³¹

- a. Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 (LN. 1958-1959), tentang “penerbangan”. Undang-Undang ini mengatur tentang : larangan penerbangan, pendaftaran dan kebangsaan pesawat-pesawat udara, surat tanda kelayakan dan kecakapan terbang, Dewan Penerbangan, dll.
- b. Luchtverkeersverordening (S. 1936-425) yang mengatur lalu lintas udara, misalnya mengenai penerbangan, tanda-tanda dan isyarat-isyarat yang harus dipergunakan dalam penerbangan dan lain-lain.
- c. Verordening Toezicht Luchtvaart (S. 1936-426), yang merupakan peraturan pengawasan atas penerbangan dan mengatur antara lain

³⁰Munir Fuady, *Op.Cit*, hlm.271.

³¹ Sution Usman Adji, dkk B, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT. Rineka Cipta, 1992, Jakarta, Hlm 71

pengawasan atas personal penerbangan, syarat-syarat jasmani, surat tanda kecakapan sebagai ahli mesin dan ahli radio, pengawasan atas materil/ penerbangan.

d. Luchtvaartquarantine Ordonnantie (S. 1939-149 jo S 1930-150), yang mengatur persoalan-persoalan yang berhubungan dengan pencegahan disembarkannya penyakit menular oleh penumpang-penumpang pesawat terbang.

e. Luchtvervoer-Ordonnantie (S. 1939-100), “Ordonansi Pengangkutan Udara” yang mengatur pengangkutan penumpang, bagasi dan pengangkutan barang serta pertanggungjawaban.

Pengaturan khusus lainnya :

- Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Undang-Undang No. 3 Tahun 2000 Tentang Angkutan Udara

c. Pengangkutan Laut

Pengaturan pengangkutan laut :

- 1) KUHD Buku II Bab V Tentang Perjanjian Carter Kapal, KUHD Buku II Bab V-A tentang Pengangkutan Orang-Barang, KUHD Buku II Bab-B tentang Pengangkutan Orang.³²
- 2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, PP No. 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan di perairan, Kep.Men, No. 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut.

³² H.M.N Purwosutjipto, B, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5 Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Cetakan Kedua*, Djambatan, Jakarta, 1985, hlm.3.

Dalam pengangkutan laut ada dua jenis pengangkutan yaitu :

a. Pengangkutan Orang

Dalam perjanjian pengangkutan orang, dapat dibedakan perjanjian pengangkutan yang mengangkut banyak orang sehingga membutuhkan seluruh ruang kapal atau sebagian dari kapal. Dalam hal pengangkutan orang tidak berlaku peraturan mengenai pemuatan, pembongkaran, konosemen dan lain-lainnya karena orang itu sendiri yang menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut.

Pengangkutan orang ini diatur dalam KUHD Buku II Bab V-b dari pasal 521-533z.

b. Pengangkutan Barang

Peraturan yang mengatur tentang pengangkutan barang terdapat dalam KUHD Buku II Bab Va pasal 466-502t, The Hague Rules 1924, sedangkan menurut PP No. 82 Tahun 1999 sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang No. 21 Tahun 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

3. Sifat-sifat Perjanjian Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengangkut dan pengirim sama tinggi tidak didasarkan atas hubungan kerja buruh dan majikan atau bersifat koordinasi (*Gecoordineerd*). Pasal 1601 KUH Perdata menentukan, selain persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa yang diatur oleh ketentuan-ketentuan yang khusus untuk

itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan, dan jika itu tidak ada oleh kebiasaan, maka adalah dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan.

Beberapa pendapat mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan:

1. Pelayanan Berkala

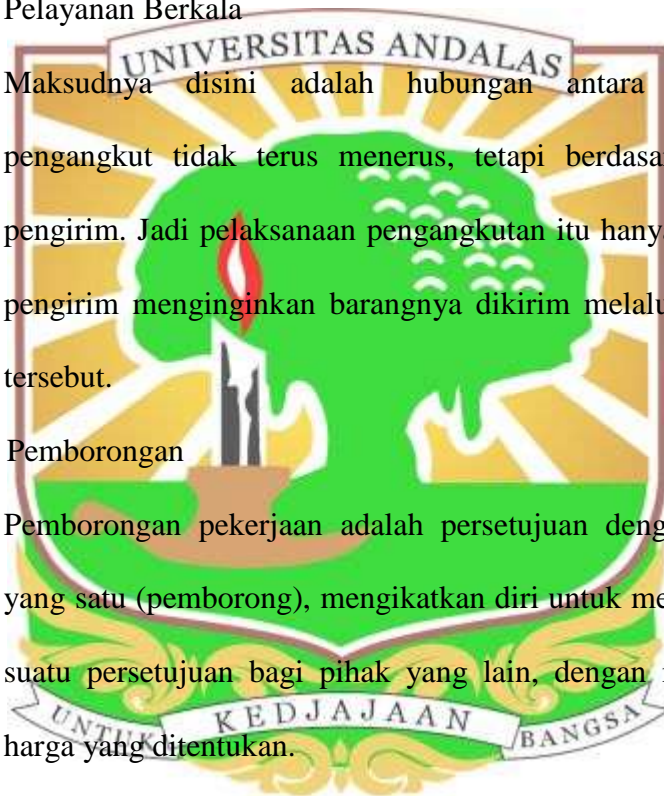
Maksudnya disini adalah hubungan antara pengirim dan pengangkut tidak terus menerus, tetapi berdasarkan kebutuhan pengirim. Jadi pelaksanaan pengangkutan itu hanya terjadi apabila pengirim menginginkan barangnya dikirim melalui pengangkutan tersebut.

2. Pemborongan

Pemborongan pekerjaan adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (pemborong), mengikatkan diri untuk menyelenggarakan suatu persetujuan bagi pihak yang lain, dengan menerima suatu harga yang ditentukan.

3. Campuran

Pada pengangkutan ada unsur melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan unsur penyimpanan, karena pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan menyimpan barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut (pasal 466, 468 ayat 1 KUHD).



4. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

Dalam menyelenggarakan suatu perjanjian terdapat pihak-pihak yang berkepentingan di dalamnya baik pengangkutan orang ataupun pengangkutan barang. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan orang dibuktikan dengan adanya karcis penumpang. Hak ini ditegaskan dalam pasal 85 ayat (2) Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 yang menyatakan :

Karcis penumpang dan dokumen muatan merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan.

Dalam suatu pengangkutan melibatkan beberapa pihak, yaitu :

1. Pengangkut

Pengangkut pada umumnya adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.³³

Pasal 466 KUHD (Pengangkutan Barang) :

“Pengangkutan dalam bab ini adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan certer menurut waktu atau certer menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Pasal 521 KUHD (Pengangkutan Orang) :

“Pengangkutan dalam bab ini adalah barang siapa yang baik dengan suatu certer menurut waktu atau certer menurut perjalanan

³³ Purwosutjipto, A, *Op-Cit*, hlm.3.

baik dengan persetujuan lain, mengikat dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

2. Pengirim/ Ekspediter/ Penumpang

Yang dimaksud dengan pengirim juga tidak ada definisinya dalam KUHD. Tetapi dilihat dari kenyataan, maka siapa-siapa yang dimaksud dengan penumpang kapal menurut Wiwoho Soedjono

ialah :

“Semua orang yang ada di atas kapal, kecuali nahkoda, perwira-perwira kapal ataupun awak-awak kapal atau dapat pula dikatakan, semua orang selebihnya yang ada di atas kapal tetapi yang namanya tidak dicantumkan di dalam daftar bahari.”³⁴

Penumpang disini mengikatkan dirinya dalam perjanjian pengangkutan tersebut dengan membayarkan sejumlah uang yang ditetapkan sebagai ongkos atas penggunaan jasa angkutan sehingga dia sampai ke tujuan.

3. Pihak Ketiga

Dalam penjelasan pasal 86 ayat (1) huruf d Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 menyatakan :

Yang dimaksud dengan pihak ketiga adalah orang atau badan hukum yang tidak ada kaitannya dengan pengoperasian kapal tetapi

³⁴ Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut, Cetakan I*, Bina Aksara, Jakarta, 1982, hlm.47.

meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal.

C. Tinjauan Khusus tentang Pengangkutan Laut

1. Pengertian dan Pengaturan Pengangkutan Laut

Dalam Undang-undang Hukum Dagang sendiri tidak diberikan definisi secara khusus tentang pengangkutan, tetapi dari pasal 466 KUHD dapat dijadikan pula sebagai acuan dalam mengambil pengertian pengangkutan.

Perbedaan antara pengangkutan laut dengan pengangkutan darat adalah: untuk pengangkutan di darat orang dapat mempergunakan jenis kendaraan, sedangkan untuk pengangkutan di laut hanya mengenal satu macam alat pengangkutan yaitu kapal. Walaupun kapal tersebut juga mempunyai jenis-jenis yang berbeda. Perbedaan selanjutnya mengenai ruang lingkupnya, ruang lingkup angkutan darat meliputi luas daratan suatu negara, sedangkan angkutan laut ruang lingkupnya melampaui batas-batas negara. Ruang lingkup angkutan dalam negeri sama luasnya dengan perairan Indonesia, ruang lingkup angkutan luar negeri adalah seluas laut yang terdapat di bumi, hanya dibatasi hingga negara-negara pantai yaitu negara yang mempunyai laut sebagai batas teritorialnya.

Pengaturan pengangkutan dapat dijumpai di dalam:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
 - a. Buku II Bab V KUHD tentang Perjanjian Carter Kapal
 - b. Buku II Bab V KUHD tentang Pengangkutan Barang

- c. Buku II Bab V KUHD tentang Pengangkutan Orang
- 2. KUH Perdata, terutama buku II dan buku III
- 3. Peraturan-peraturan tersendiri yang bersifat nasional
 - a. Peraturan-peraturan tentang Pendaftaran Kapal Tahun 1933 LN. 1933 No. 48
 - b. Peraturan-peraturan tentang Surat-Surat Laut dan Kapal Tahun 1933 sampai 1935
 - c. Peraturan-peraturan mengenai Penyelenggaraan Angkutan Laut (PP No. 2 Tahun 1969)
 - d. Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Perusahaan Angkutan Laut
 - e. Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan
 - f. Undang-undang No 21 Tahun 1992 jo Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 4. Peraturan-peraturan Internasional
 - a. *The International Convention The Unification Of Certain Rules Relating Bill Of Lading*, yang diadakan di Den Haag tanggal 25 Agustus 1924 yang dikenal dengan Hague Rules.
 - b. Hamburg Convention 1978 (*United Convention On The Carriage Of Good By Sea*) merupakan konvensi yang diadakan oleh PBB tentang pengangkutan barang-barang di



laut dan ketegasan-ketegasan pertanggung jawaban angkutan laut.

2. Pihak-pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut

Dalam pengangkutan laut pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian adalah:

- a. Pihak Pengirim atau ekspediter dan penumpang
- b. Pihak pengangkut

A. Pihak pengirim atau ekspediter dan penumpang

Mengenai pengirim, ekspediter dan penumpang disinggung dalam pasal 90 KUHD, yang berbunyi:

“Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak yang satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang sekiranya telah disetujui oleh kedua pihak, misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus diselesaikan kerjanya dan mengenai penggantian rugi dalam hal keterlambatan, memuat juga:

1. Nama dan berat serta ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya
2. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya
3. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu
4. Jumlah upahan pengangkut
5. Tanggal



6. Tanda tangan si pengirim atau ekspediter harus membukukannya dalam register hariannya”

Pengirim yang lazimnya sebagai pemilik barang adakalanya tidak begitu paham mengenai seluk beluk dunia pengangkutan sehingga ia membutuhkan jasa ekspediter dan untuk sekaligus menutup perjanjian pengangkutan atas namanya. Bila hal demikian terjadi maka yang dianggap sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah ekspediter.

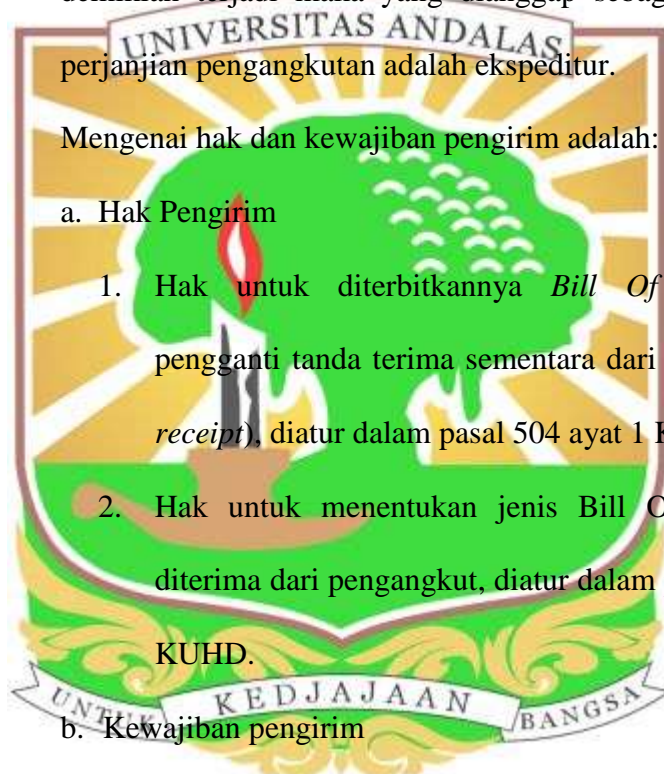
Mengenai hak dan kewajiban pengirim adalah:

a. Hak Pengirim

1. Hak untuk diterbitkannya *Bill Of Lading* sebagai pengganti tanda terima sementara dari mualim (*mate's receipt*), diatur dalam pasal 504 ayat 1 KUHD
2. Hak untuk menentukan jenis *Bill Of Lading* yang diterima dari pengangkut, diatur dalam pasal 506 ayat 4 KUHD.

b. Kewajiban pengirim

1. Menyerahkan barang yang akan dikirim itu dalam keadaan baik dan telah memenuhi syarat untuk diangkut (pasal 468 KUHD)
2. Pengirim wajib menyerahkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang diperlukan untuk



pengangkutan tersebut sebagaimana dengan mestinya
(pasal 479 KUHD)

3. Pengirim wajib memberikan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang sifat atau macam barang yang akan diangkut (pasal 479 KUHD)

B. Pihak pengangkut

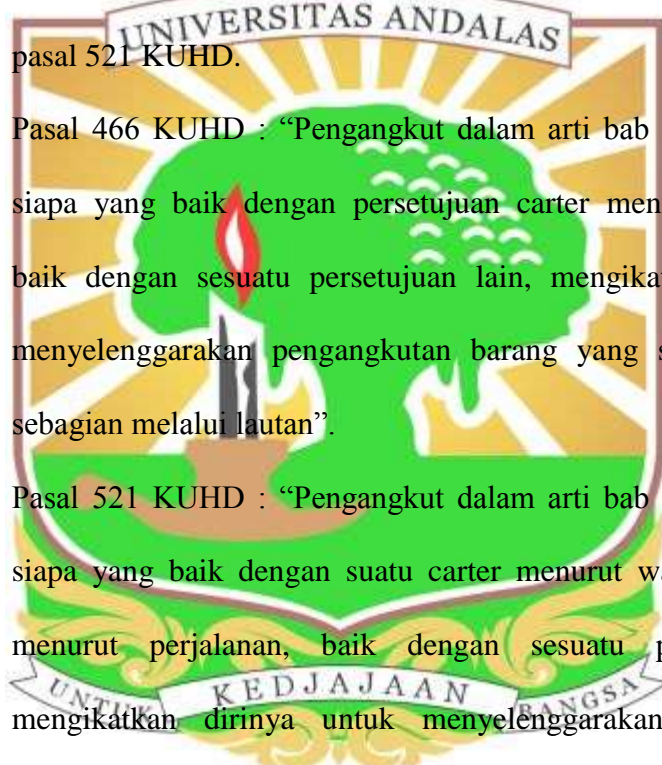
Pengertian pengangkut dapat ditemui dalam pasal 466 KUHD dan pasal 521 KUHD.

Pasal 466 KUHD : “Pengangkut dalam arti bab ini ialah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Pasal 521 KUHD : “Pengangkut dalam arti bab ini ialah barang siapa yang baik dengan suatu carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu perjanjian lain, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Mengenai hak dan kewajiban pengangkut adalah sebagai berikut:

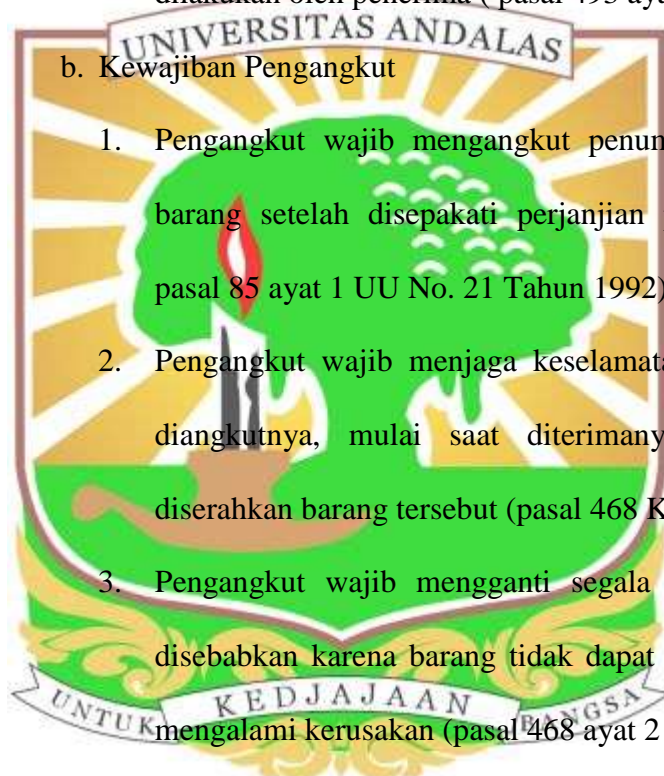
- a. Hak Pengangkut



1. Hak untuk memperoleh upah atas pelaksanaan pengangkutan yang disebutkan juga dengan uang tambang (pasal 491 KUHD)
2. Hak untuk mengeluarkan Bill Of Lading sesuai dengan pasal 505 KUHD
3. Hak untuk minta jaminan atas pembayaran yang harus dilakukan oleh penerima (pasal 493 ayat 2 KUHD)

b. Kewajiban Pengangkut

1. Pengangkut wajib mengangkut penumpang dan atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan (pasal 85 ayat 1 UU No. 21 Tahun 1992)
2. Pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut (pasal 468 KUHD)
3. Pengangkut wajib mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tidak dapat diserahkan atau mengalami kerusakan (pasal 468 ayat 2 KUHD)
4. Pengangkut wajib mengusahakan keamanan penumpang sejak saat masuk ke kapal sampai saat keluar dari kapal (pasal 522 KUHD)



3. Perantara Pengangkutan di Laut

Dalam perjanjian pengangkutan adakalanya juga melibatkan pihak lain, baik secara langsung maupun tidak langsung. Pihak yang terlibat secara tidak langsung itu antara lain adalah perantara pengangkutan, sekalipun perantara pengangkutan seperti ekspediter melibatkan diri secara langsung dalam perjanjian pengangkutan atas namanya sendiri.

Perantara pengangkutan itu antara lain:

- a. Ekspediter
- b. Pengusaha Transpor
- c. Makelar Kapal
- d. Agen Duane
- e. Pengatur Muatan
- f. Perusahaan Veem

Di dalam perjanjian pengangkutan secara umum (darat, laut dan udara) terdapat perantara pengangkutan berupa ekspediter dan pengusaha transport. Sedangkan dalam hukum angkutan laut terdapat perantara pengangkutan, seperti makelar kapal, agen duane, pengatur muatan, perusahaan veem.

A. Ekspediter

Mengenai ekspediter diatur dalam KUHD, Buku I, Bab V, Bagian II, pasal 86-90. Ekspediter adalah orang, yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lainnya melalui daratan atau perairan.



Dalam hubungan antara si pengirim dengan ekspediter sebagai penjual jasa, terdapat suatu perjanjian antara mereka yang disebut dengan perjanjian ekspedisi. Terdapat beberapa pendapat ahli mengenai perjanjian ekspedisi itu yakni:

1. Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik. Dalam perjanjian ekspedisi terdapat dua pihak yaitu pengirim disatu pihak dan ekspediter di pihak lain. Prestasi ekspediter mencarikan pengangkut, sedangkan si pengirim berkewajiban membayar upah.
2. Perjanjian ekspedisi bersifat perjanjian pelayanan berkala. Dalam perjanjian ini tidak dilakukan terus-menerus, tetapi bersifat insidentil atau berkala saja.
3. Perjanjian ekspedisi bersifat pemberian kuasa (*lastgeving*). Dalam perjanjian ini ekspediter sebenarnya tak lain sebagai penerima kuasa dari si pengirim untuk mencarikan pengangkut, bila dia menutup perjanjian atas nama pengirim.
4. Perjanjian ekspedisi bersifat hubungan komisi (komisioner). Komisioner adalah seseorang yang menjalankan perusahaannya dengan melakukan perbuatan-perbuatan menurut persetujuan atas amanat dan tanggungan dari orang lain dan dengan menerima upah.

Jadi ekspediter adalah sebagai komisioner bila dalam perjanjian pengangkutan itu dia menutup perjanjian pengangkutan atas nama sendiri, tetapi tetap dengan tanggungan si pengirim. Mengenai

perjanjian yang bersifat komisioner ini diatur dalam bagian ke I Bab V KUHD dari pasal 76-80.

5. Perjanjian ekspedisi bersifat perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*). Dimaksudkan bersifat penyimpanan, karena adakalanya si ekspediteur terpaksa melakukan penyimpanan barang-barang demi keselamatan barang-barang tersebut sebelum diangkut oleh si pengangkut.

6. Perjanjian ekspedisi bersifat sukarela (*zaakwaarneming*). Seringkali di dalam praktek ; dimana pihak ekspediteur melakukan tindakan-tindakan tertentu secara sukarela demi kepentingan dan keuntungan pengirim. Padahal tindakan-tindakan yang ia lakukan tidak terdapat dalam perjanjian yang mereka sepakati, hanya mungkin karena suasana saat itu yang tercipta menghendaki si ekspediteur melakukan tindakan itu secara sukarela sebagai tindakan yang tepat. Dalam pasal 1358 KUH Perdata dikatakan : pihak yang telah memiliki urusan orang lain dengan tiada mendapat perintah, tidak berhak atas suatu upah.

B. Pengusaha Transpor

Tentang pengusaha transpor tidak diatur di dalam KUHD atau undang-undang lain. Baginya berlaku hukum kebiasaan perniagaan dan yurisprudensi. Pengusaha transpor adalah orang yang bersedia menyelenggarakan seluruh pengangkutan dengan satu jumlah uang angkutan yang ditetapkan sekaligus untuk semuanya, tanpa mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan itu sendiri.

C. Makelar Kapal

Makelar Kapal (*cargadoor of scheepsmakelaar*) adalah perantara di bidang jual-beli kapal atau carter-mencarter kapal. Makelar kapal bertindak atas nama pengusaha kapal. Makelar kapal mengusahakan agar kapal dimuati, dibongkar dan diserahkan kembali kepada pengusaha kapal.

Sifat hukum perbuatan makelar kapal yaitu:

1. Pelayanan berkala, sebab perbuatan itu baru dilakukan, bilamana ada amanat dari pemberi kuasa. Jadi, perbuatan itu kadang kala saja, yakni bila jasanya dibutuhkan oleh pengusaha kapal atau oleh pencarter (pasal 1601 KUHPerdara)
2. Pemegang kuasa, sebab ia bertindak bila ada amanat dari pemberi kuasa, baik dari pengusaha kapal atau pencarter (pasal 1792 KUHPerdara)
3. Makelar, sebab dia bertindak sebagai makelar. Dengan ini berlaku ketentuan-ketentuan mengenai makelar (pasal 62 KUHD)

D. Agen Duane

Agen Duane (*convooiloper of Douane-agent*) adalah perantara perkapalan, yang dulu tugasnya mengusahakan sebuah kapal masuk dalam rombongan kapal (*convooi*) tertentu. Tugasnya ialah mengusahakan dokumen kapal yang dikenal dengan nama *indanuitklaring*, menyelesaikan dan membayar bea cukai dan lain-lain pekerjaan pelabuhan.

Sifat hukum perbuatan agen duane :

1. Pelayanan berkala, sebab hubungan kerja dengan pemberi kuasanya tidak tetap, hanya kadang kala saja, bila dibutuhkan.
2. Pemberi kuasa, sebab agen-duane itu bertindak atas nama pemberi kuasa. Siapa yang menjadi pemberi kuasanya, tergantung siapa yang memberi amanat, apakah pengusaha kapal, pemilik barang, pencarter dan lain-lainnya.

E. Pengatur Muatan

Pengatur muatan (*stuwadoor*) atau juru padat adalah orang yang tugasnya menetapkan tempat dimana suatu barang harus disimpan dalam ruangan kapal. Sifat kodrat barang itu ada yang membutuhkan ventilasi yang cukup, adapula yang mempunyai sifat yang mudah terbakar, ada yang mudah pecah dan lain-lain. Untuk mengatur barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu dibutuhkan ahlinya yang pandai menempatkan barang-barang sesuai dengan sifatnya.

F. Perusahaan Veem

Menurut pasal 1 PP No. 2 Tahun 1969 per-veeman adalah usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpakan barang-barang (*warehousing*) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, yang meliputi

antara lain kegiatan: ekspedisi muatan, pengepakan, pengepakan kembali, sortasi, penyimpanan, pengukuran, penandaan dan lainnya.

4. Charter Kapal

Pengertian charter kapal menurut para ahli:

1. H.M.N Purwosutjipto

“ Carter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara pencarter dengan tercarter, dengan mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal lengkap dengan peralatan dan pelautnya demi kepentingan pihak pencarter dan pencarter mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang carter”

2. G. Kastasapoetra

“ Carter kapal suatu kemufakatan antara masing-masing pihak yang bersangkutan, dimana telah setuju untuk melaksanakan sewa-menyewa kapal laut untuk mengangkut barang-barang, penumpang ataupun hewan ke suatu tempat tertentu”

Dalam pencarteran kapal laut, harus disepakati oleh penyewa dan pemilik atau kuasa kapal tentang sejumlah uang sewa barang-barang apa dan atau orang-orang mana yang akan diangkut. Pengusaha angkutan laut adalah mereka yang menggunakan kapal untuk pengangkutan melalui lautan, baik dijalankan sendiri dalam arti dia sebagai nakhodanya atau dia mengangkat nakhoda dalam melaksanakan pengangkutan itu yang mempunyai ikatan kerja dengannya, sesuai dengan isi pasal 320 KUHD yang menyatakan: “ Pengusaha adalah dia yang memakai sebuah kapal

guna pelayaran di laut dan mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikannya oleh seorang nakhoda yang bekerja padanya”.

Pengusaha angkutan laut dapat juga terdiri dari orang-orang yang mencarter suatu kapal laut, dan dia menyewakan lagi kepada penyewa lainnya dalam hal ini dia pula yang mengangkat nakhoda kapal tersebut.

Bagi carter kapal laut berlaku ketentuan-ketentuan antara lain:

1. Bab V Buku II KUHD tentang pencarteran kapal
2. Bab VII Buku III KUH Perdata tentang Sewa Menyewa
3. Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Perusahaan Angkutan Laut
4. Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran jo Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Selain yang disebutkan diatas masih ada ketentuan-ketentuan lain seperti:

1. Undang-Undang tentang Pelayaran Indonesia 1936 (*Indonesische Scheepvaarwet*) Stb. 1936/703 jo Stb. 1948/224
2. Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia (*Indonesische Scheepvaarverordening*) Stb. 1936/703 jo Stb. 1937/445, Stb. 1937/609, Stb. 1940/62: Lembaran Negara 1956 No. 31, Lembaran Negara 1958 No. 74.

Secara umum terdapat 2 macam carter kapal, yaitu:

- a. Carter menurut waktu (*time charter*)

Yang dimaksud dengan carter menurut waktu seperti yang disebutkan dalam pasal 453 ayat 2 KUHD yang berbunyi :

“Time carter adalah suatu persetujuan percarteran dimana pihak yang satu ialah pihak yang menyewakan kapal mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal yang diisyaratkan untuk waktu tertentu untuk pihak lain ialah pihak pemuat untuk mempergunakan kapal tersebut bagi kepentingannya untuk pelayaran laut dengan penggantian pemberian biaya yang dihitung menurut lamanya kapal itu digunakan”.

b. Carter menurut perjalanan (*Voyage Charter*)

Pengertian carter menurut perjalanan oleh pasal 453 KUHD yang berbunyi :

“Carter menurut perjalanan adalah perjanjian dengan mana pihak yang satu (orang yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (pencarter) dengan maksud untuk baginya mengangkut orang-orang atau barang-barang melalui lautan, dalam suatu perjalanan atau lebih dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini”.

Victor Situmorang dalam bukunya “Sketsa Hukum Laut” menyatakan perbedaan antara kedua carter adalah :³⁵

1. Carter menurut perjalanan selalu tentang perjanjian pengangkutan, sedangkan carter menurut waktu dapat merupakan bagian dari perjanjian pengangkutan.
2. Carter menurut perjalanan mengenai seluruh kapal atau sebagian, sedangkan carter menurut waktu mengenai kapal seluruhnya.

³⁵ Victor Situmorang, *Sketsa Hukum Laut Cetakan I*, Bina Aksara, Jakarta, 1987, Hlm 82-83.

3. Carter menurut perjalanan biaya atau harga pengangkutan itu sendiri, sedangkan carter menurut waktu biaya atau harga menurut lamanya.
4. Carter menurut perjalanan resiko kelambatan dipikul oleh yang mencarterkan, sedangkan carter menurut waktu resiko kelambatan dipikul oleh orang yang mencarter.
5. Carter menurut perjalanan upah pertolongan untuk mencarterkan, sedangkan carter menurut waktu upah pertolongan untuk kedua-duanya.
6. Carter menurut waktu dapat mengadakan carter waktu dan carter perjalanan, sedangkan carter menurut perjalanan dapat mengadakan perjanjian pengangkutan, tetapi yang bukan carter menurut waktu dapat pula mengadakan carter menurut perjalanan asalkan dibenarkan oleh surat perjalanan yang bersangkutan .



Disamping itu ada carter kapal yang berbentuk khusus yakni:

a. *Bareboat Charter*

Bareboat Charter merupakan penyewaan kapal tanpa nakhoda dan anak buah kapal, jadi yang disewa hanya

kapal saja sehingga pencarter yang harus memperlengkapi kapal tersebut dengan nakhoda dan awaknya.

b. *Trip Time Charter*

Jika kapal hanya dicarter untuk 1 kali atau lebih 1 kali perjalanan, tetapi sewa carter didasarkan pada waktu.

Pencarter dapat menjadi pengangkut (*carrier*) atas barang-

barang pihak ketiga dan dapat pula menyewakan kapal

yang dicarternya kepada pihak ketiga, baik secara *time*

charter maupun *voyage charter*.

c. *Trip Voyage Charter*

Jika kapal disewa untuk pelayaran dari satu atau dari

beberapa pelabuhan muatan ke satu atau beberapa

pelabuhan pembongkaran, tetapi hanya untuk 1 trayek atau

1 trip dan sewa kapal didasarkan kepada banyaknya

barang yang dijanjikan.

d. *Berth Charter*

Berth Charter dipergunakan jika tidak dapat ditentukan

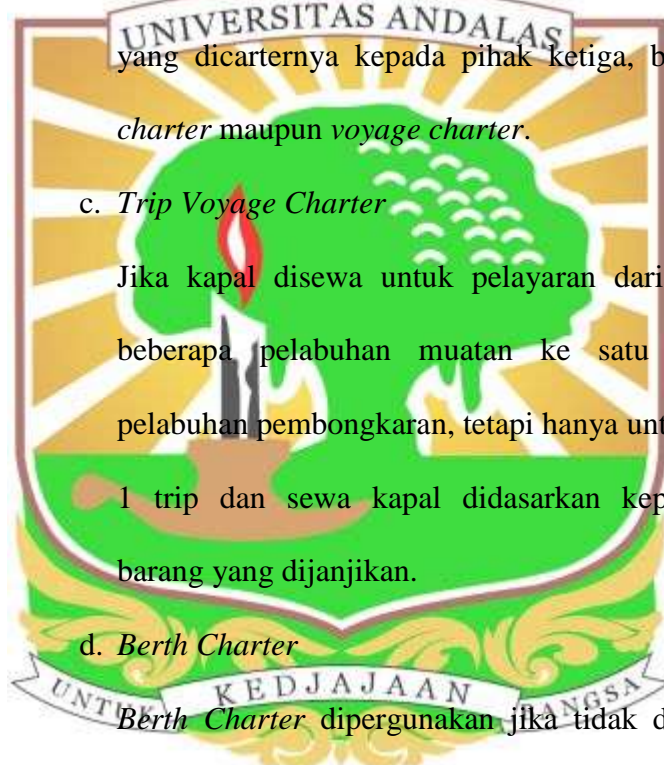
dengan pasti jenis dan banyaknya barang yang diangkut,

jenis dan banyaknya akan disebutkan sewaktu kapal

dilayani di dermaga (*on the berth*), yaitu pada waktu

pemuatan berlangsung.

e. *Deadweight Charter*



Deadweight Charter tidak berbeda dengan *voyage charter*.

Apakah percharter berhasil mengisi ruangan kapal sehingga penuh atau tidak, sewa carter tetap seperti yang diperjanjikan.

f. *Gross Charter*

Dalam jenis carter ini, di dalam surat perjanjian carter ditetapkan bahwa semua biaya kapal di pelabuhan, termasuk sewa pelabuhan sewa stuardo diatas kapal, biaya lainnya menjadi beban pemilik kapal, sudah tentu biaya tersebut diperhitungkan oleh pemilik kapal dalam menentukan besarnya sewa carter.

g. *Net Charter*

Jenis carter ini kebalikan dari gross charter, dimana biaya tersebut menjadi beban pencarter, biaya-biaya yang menjadi beban pemilik kapal hanya biaya tetap kapal. Sudah tentu sewa carter dalam gross charter dalam gross charter lebih besar dari net charter.

h. *Lumpsuum Charter*

Jenis carter ini perhitungan besarnya sewa carter ditentukan sebagai berikut: pencarter menyewa seluruh ruangan kapal sesuai dengan yang dijanjikan dengan sewa sejumlah uang tertentu yang merupakan jumlah yang tetap (*lumpsum*). Apakah ruangan kapal yang tercharter tersebut



diisi penuh oleh pencarter atau tidak, sewa carter untuk pemilik kapal tetap sejumlah yang telah dijanjikan sebelumnya.

Dalam suatu carter kapal, dibutuhkan suatu alat yang disebut dengan Charter Party yang lazimnya memuat:

1. Nama kapal beserta seluk beluknya, yaitu *DWT*, *DW Cargo*, *Balespace*, *Grainspace*, kecepatan kapal, pemakaian bahan bakar dan sebagainya.
2. Tempat dan waktu penyerahan kapal serta penyerahan kapal kembali dan waktu pemuatan serta pembongkaran.
3. Jenis barang-barang yang sah yang akan diangkut (*lawful merchandise*).
4. Pemakaian kapal oleh pencarter (*charteres*) untuk tujuan yang sah (*lawful trades*).
5. Syarat-syarat mengenai pengangkutan dan tanggung jawab masing-masing pihak.
6. Pembatasan lalu lintas atau pelabuhan-pelabuhan yang akan dimasuki.
7. Prosuder penyerahan surat pemberitahuan dari nakhoda atau agen pemilik kapal kepada penyewa kapal yang isinya menyatakan bahwa kapal siap memulai pembongkaran atau pemuatan.
8. Sewa carter dan syarat-syarat pembayarannya.



9. Syarat-syarat lain yang mengenai syarat tambahan (*additional clauses*).

Semua ketentuan-ketentuan diatas umumnya ada dalam suatu charter party tetapi tidak ada keharusan bahwa ketentuan tersebut harus ada, karena para pihak dalam hal ini bebas untuk menentukan isi dari perjanjian yaitu kebebasan berkontrak. Jadi bisa saja dalam suatu charter party hanya terdapat beberapa ketentuan seperti yang diuraikan diatas.

Perjanjian charter kapal terjadi karena adanya persesuaian dua pihak, yaitu:

1. Pemilik kapal (*shipowner*) yaitu orang yang menyediakan kapal atau untuk tujuan pengangkutan di dalam perjanjian carter disebut dengan tercarter.
2. Pihak yang menggunakan manfaat dari penyediaan ruangan kapal, guna pengangkutan barang-barang atau untuk tujuan lain yang sah, dalam pencarter kapal disebut dengan pencarter.

Ada juga para ahli yang memakai istilah pemilik kapal seperti yang dipakai oleh Radiks Purba di dalam buku carter kapal:

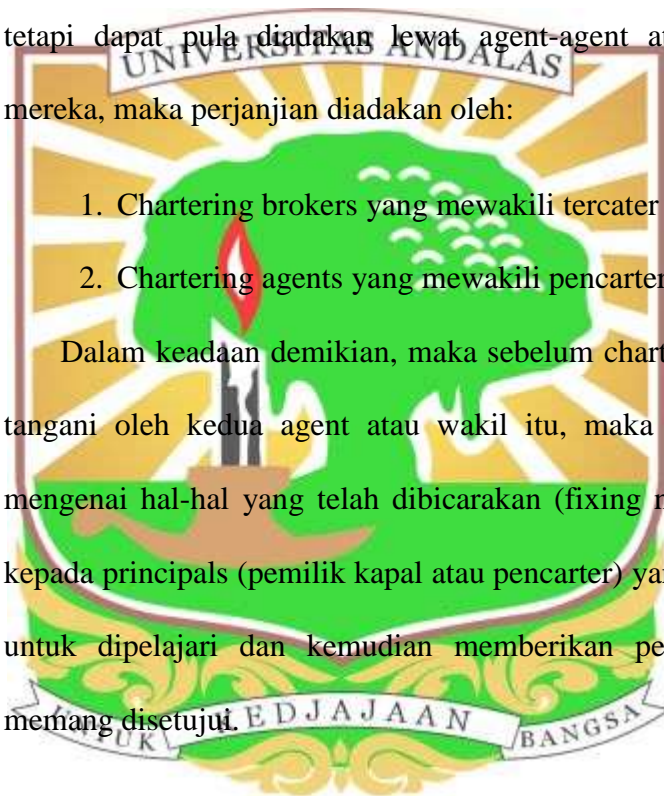
“yang menjadi pihak pertama adalah pemilik kapal atau pengusaha kapal yang menyewakan ruangan kapal (*shipowner*) atau wakil-wakilnya (*chartering brokers*).

Sedangkan yang menjadi pihak kedua adalah pengusaha atau perusahaan negara atau pemerintah yang membutuhkan ruangan kapal (*charteners*) atau wakil-wakilnya (*chartering agents*)”.³⁶

Di dalam mengadakan perjanjian tersebut, kadang-kadang para pihak tidak bertemu muka secara langsung atau secara pribadi, tetapi dapat pula diadakan lewat agent-agent atau wakil-wakil mereka, maka perjanjian diadakan oleh:

1. Chartering brokers yang mewakili tercarter
2. Chartering agents yang mewakili pencarter

Dalam keadaan demikian, maka sebelum charter party ditandatangani oleh kedua agent atau wakil itu, maka terlebih dahulu mengenai hal-hal yang telah dibicarakan (*fixing note*) dikirimkan kepada principals (pemilik kapal atau pencarter) yang bersangkutan untuk dipelajari dan kemudian memberikan persetujuan kalau memang disetujui.



³⁶ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan ke 2 Hukum Angkutan, Djembatan, Jakarta 1984, hlm.174.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Proses Lahirnya Perjanjian Pengangkutan Antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport

Perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensual, yang artinya terjadinya perjanjian apabila telah ada persetujuan kehendak (konsensus) antara pihak pengangkut antara tercharter atau pengusaha pengangkutan dengan pihak pencharter. Apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi di kemudian hari, maka sebaiknya pihak pencharter dan tercharter membuat surat perjanjian yang disahkan oleh kedua belah pihak. dalam perjanjian dikenal dua bentuk perjanjian yaitu perjanjian tertulis dan perjanjian tidak tertulis. Perjanjian tertulis berarti perjanjian tersebut dituangkan ke dalam bentuk akta perjanjian. Akta perjanjian tersebut dibuat oleh kedua belah pihak yang masing-masing menentukan hak dan kewajiban mereka.

Latar belakang lahirnya perjanjian pengangkutan ini tidak terlepas dari kebutuhan masing-masing pihak. Dimana PT. Semen Padang sebagai salah satu produsen semen terbesar di Indonesia, yang wilayah pemasarannya meliputi seluruh wilayah Sumatera, sebagian Pulau Jawa sampai ke luar negeri seperti di Philipina, Singapura, Bangladesh dan Maldive, sehingga untuk penyaluran produksinya dibantu dengan sarana transportasi.

Adapun proses lahirnya perjanjian pengangkutan ini dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu:

1. Pihak PT. Semen Padang menyampaikan surat permintaan penawaran charter kapal semen curah kepada PT. Indobaruna Bulk Transport melalui Biro Pengadaan Jasa untuk mengangkut hasil produksi ke daerah pemasarannya.

2. Pihak PT. Indobaruna Bulk Transport mengajukan surat penawaran teknis kapal semen curah kepada PT. Semen Padang serta mengajukan surat penawaran gross time charter.

3. Biro Distribusi dan Transportasi mengevaluasi penawaran dari pihak PT. Indobaruna Bulk Transport tentang spesifikasi kapal yang ditawarkan, seperti dalam hal:

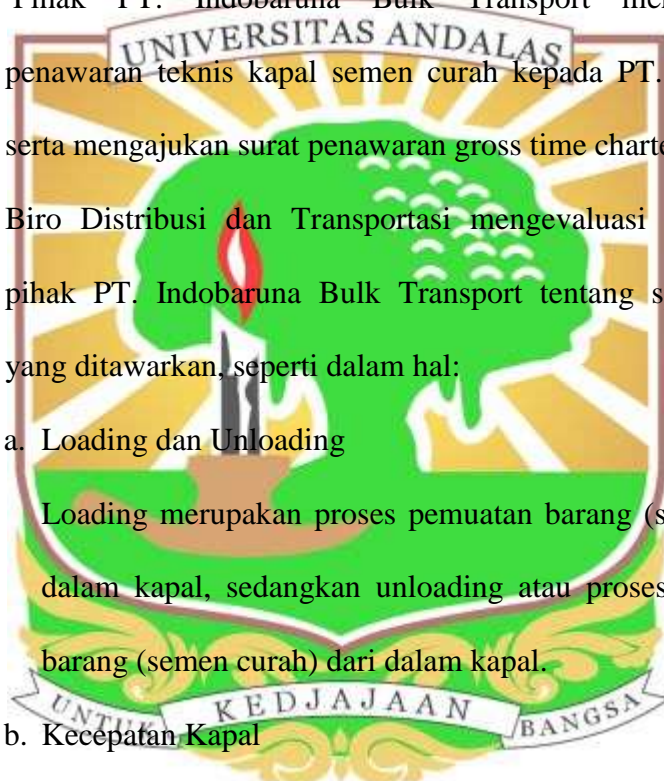
a. Loading dan Unloading

Loading merupakan proses pemuatan barang (semen curah) ke dalam kapal, sedangkan unloading atau proses pembongkaran barang (semen curah) dari dalam kapal.

b. Kecepatan Kapal

Penentuan kecepatan kapal ini berpengaruh kepada waktu tempuh yang dibutuhkan dalam pengangkutan semen untuk mencapai tujuan sesuai waktu yang telah ditetapkan.

4. Apabila spesifikasi kapal yang ditawarkan sesuai dengan yang dibutuhkan oleh pihak PT. Semen Padang, maka PT. Indobaruna Bulk Transport mengangkut hasil produksi ke daerah pemasaran



yang ditentukan untuk 1 (satu) kali pengangkutan yang dibikin dalam satu kontrak bernama Fitur Note.

5. Setelah pihak PT. Semen Padang bahwa kapal milik PT. Indobaruna Bulk Transport sesuai dengan yang dibutuhkan, maka akan dibuat perjanjian sewa jangka panjang, menggunakan jenis perjanjian *gross time charter*.
6. Setelah didapat kesepakatan mengenai harga charter, maka Biro Pengadaan Jasa akan menerbitkan *Purchase Order* (PO) dan ditandatangani oleh kedua belah pihak dan membuat perjanjian perjanjian charter dalam bentuk perjanjian lengkap.
7. Perjanjian yang dibuat untuk jangka waktu 5 (lima) tahun sejak perjanjian tersebut ditandatangani oleh kedua belah pihak dengan judul “Perjanjian Kerjasama No.1148/PJJ/PJS10/10.14 tentang Jasa Sewa Angkutan Semen Curah Dengan Kapal Motor Kota Padang.
8. Apabila setelah jangka waktu perjanjian berakhir, atas kesepakatan kedua belah pihak penggunaan kapal tersebut dapat diperpanjang kembali dan akan dibuat dengan nomor surat baru yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan.³⁷

B. Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Semen Antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport

Setiap perjanjian yang dibuat, baik tertulis maupun tidak tertulis dalam pelaksanaannya tidak terlepas dari syarat sahnya suatu

³⁷Wawancara dengan Bapak Winterman selaku Kepala Bidang Kontrak dan Perjanjian PT Semen Padang.

perjanjian yang merupakan prinsip dasar suatu perjanjian.

Sebagaimana yang diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

- a. Sepakat mereka mengikatkan dirinya;
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- c. Suatu hal tertentu, dan
- d. Sebab yang halal

Sehubungan dengan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport, pada prinsipnya telah memenuhi persyaratan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:

a. Syarat Subjektif

Para pihak atau yang disebut juga dengan subjek yang mengadakan perjanjian adalah PT. Semen Padang (pihak pencharter) dalam hal ini diwakili oleh Pudjo Suseno, SE dalam jabatannya sebagai Direktur Komesial. Dalam perjanjian charter kapal disebut sebagai pihak pertama, bekerja sama dengan PT. Indobaruna Bulk Transport (pihak tercharter) yang diwakili oleh Krisman Bahar dalam jabatannya selaku Direktur Utama bertindak untuk dan atas nama PT. Indobaruna Bulk Transport, yang dalam perjanjian charter disebut pihak kedua.

b. Syarat Objektif

Objek yang diperjanjikan dalam hal ini adalah pencharteran kapal milik PT. Indobaruna Bulk Transport untuk mengangkut semen

curah milik PT. Semen Padang dari Pelabuhan Muat Teluk Bayur Padang Sumatera Barat ke Pelabuhan Bongkar Belawan Sumatera Utara dengan jangka waktu pemakaian kapal selama 5 (lima) tahun.

Perjanjian yang dibuat antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport berisi hak dan kewajiban yang terdapat pada pasal 7 dan 8 Perjanjian Kerjasama No. 1148/PJJ/PJS10/10.14, antara lain :

1. Pihak Pertama berkewajiban untuk :

- a. Mengansuransikan hasil produk yang dimuat dalam kapal sebatas hasil produksi tersebut hilang atau tenggelam.

Apabila hasil produksi tersebut rusak dan/atau hilang karena kesalahan Pihak Kedua, maka menjadi tanggung jawab dan beban Pihak Kedua.

- b. Menggunakan kapal dalam wilayah Indonesia

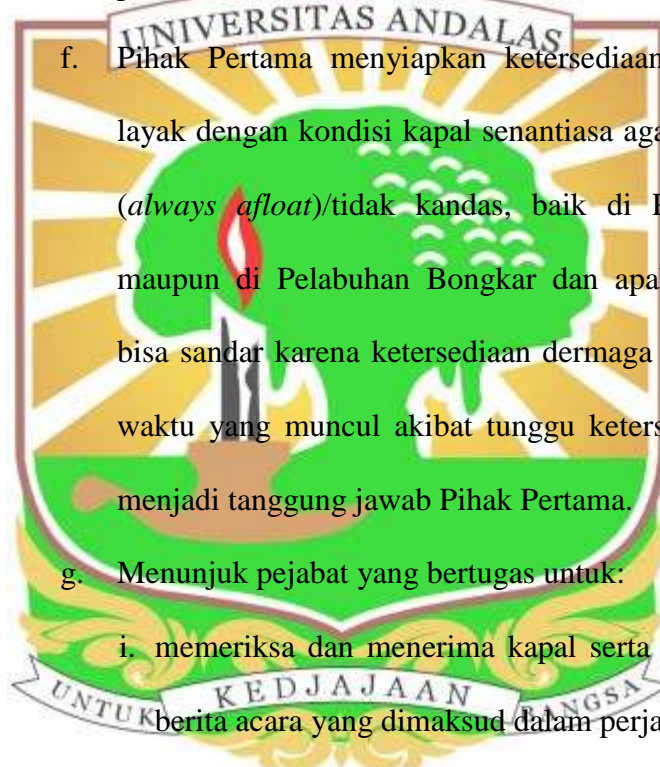
Apabila Pihak Pertama akan memakai kapal ke wilayah Internasional, maka Pihak Pertama harus memberitahukan dan meminta persetujuan terlebih dahulu kepada Pihak

Kedua.

- c. Tidak memindahtangankan pelaksanaan sewa menyewa kapal kepada pihak lain, tanpa persetujuan lebih dulu dari Pihak Kedua.



- d. Menyediakan dan melakukan pembayaran termasuk OPP, OPT, PBM dan biaya-biaya pelabuhan lainnya kecuali biaya-biaya lain.
- e. Mengizinkan dan mengatur seperlunya agar tenaha kerja Pihak Kedua pada saat melaksanakan pemeliharaan dan/atau perbaikan kapal bebas memasuki wilayah kerja pelabuhan Pihak Pertama.



- f. Pihak Pertama menyiapkan ketersediaan dermaga yang layak dengan kondisi kapal senantiasa agar tetap terapung (*always afloat*)/tidak kandas, baik di Pelabuhan Muat maupun di Pelabuhan Bongkar dan apabila kapal tidak bisa sandar karena ketersediaan dermaga tidak ada, maka waktu yang muncul akibat tunggu ketersediaan dermaga menjadi tanggung jawab Pihak Pertama.
- g. Menunjuk pejabat yang bertugas untuk:
 - i. memeriksa dan menerima kapal serta menandatangani berita acara yang dimaksud dalam perjanjian ini
 - ii. mengawasi dan mengeluarkan ketentuan, peraturan dan/atau teguran, yang berhubungan dengan safety di pelabuhan khusus milik Pihak Pertama.

Dari penelitian yang saya dapatkan di PT. Semen Padang adalah semen atau curah diantar ke gudang penyangga atau plan keseluruhan perwakilan semen padang, hasil produksi diasuransikan ke Jasindo dengan bayaran sekali

pengangkutan, dan dalam sekali pengangkutan bisa sampai 30 BL (*Bill Of Lading*) atau biasa yang disebut surat jalan. Biayanya tergantung dari perwakilan. Nilai pertanggungan untuk curah dengan harga Rp 350.000 per 1000 ton, untuk sak Rp 550.000 per 1000 ton dan kantong Rp 140.000 per 1000 ton, setelah dapat hasil dari nilai pertanggungan nanti ditagihkan premi sama Jasindo rate nya 0,06 dikali dari hasil nilai pertanggungan.

Bahwa kapal yang digunakan memang dipergunakan dalam wilayah Indonesia yaitu mengantar produksi semen ke plan-plan perwakilan semen padang di seluruh Indonesia.

Dalam hal melakukan pengangkutan semen, pihak semen padang hanya menggunakan jasa pihak PT. Indobaruna Bulk Transport.

Mengenai tentang kondisi kapal yang tidak bisa sandar karena adanya kapal lain yang sedang bersandar di dermaga, dengan waktu yang muncul akibat waktu tunggu pihak semen padang bertanggung jawab dengan membayar dumerik dan itu memang aturan perkapalan diseluruh dunia biasanya Rp 60 juta perhari dengan kapal lokal dan Rp 100 juta dengan kapal luar.

2. Pihak pertama berhak untuk:

- a. Mengeluarkan ketentuan peraturan dan/atau memberikan teguran kepada Pihak Kedua, apabila menurut Pihak Pertama akan dan/atau terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan perjanjian ini dan/atau hambatan yang mengakibatkan Pihak Pertama tidak bisa menggunakan kapal.

- b. Mengeluarkan ketentuan, peraturan dan/atau memberikan teguran kepada Pihak Kedua apabila menurut Pihak Pertama akan dan/atau meimbulkan kerusakan, kecelakaan dan atau kerugian di wilayah kerja pelabuhan Pihak Pertama.

3. Pihak kedua berkewajiban untuk:

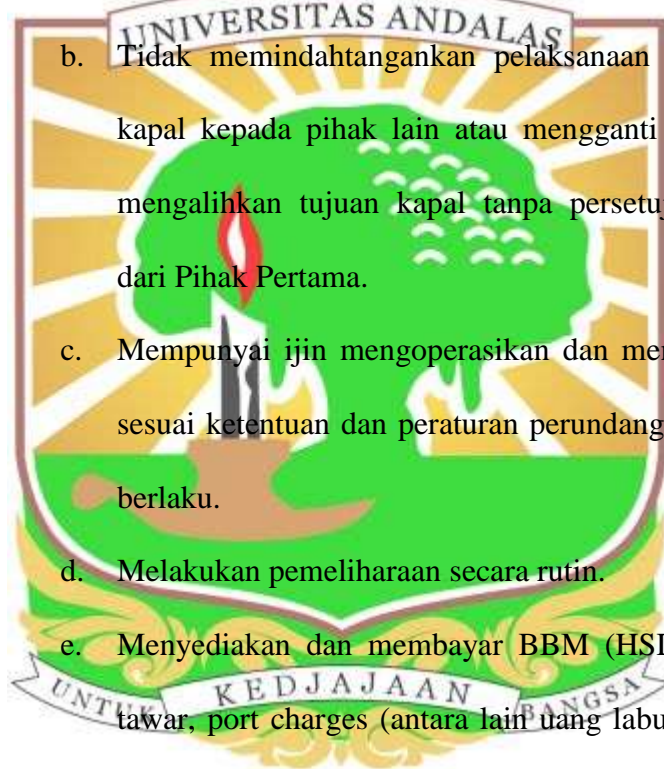
- a. Mengasuransikan kapal.

- b. Tidak memindahtangankan pelaksanaan sewa menyewa kapal kepada pihak lain atau mengganti kapal lain atau mengalihkan tujuan kapal tanpa persetujuan lebih dulu dari Pihak Pertama.

- c. Mempunyai ijin mengoperasikan dan menyewakan kapal sesuai ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- d. Melakukan pemeliharaan secara rutin.

- e. Menyediakan dan membayar BBM (HSD & MFO), air tawar, port charges (antara lain uang labuh, uang tambat, pandu dan tunda), *agency fee*, *owner's expenses*, biaya intensif di pelabuhan yang berhubungan kelancaran pengurusan dokumen/ surat-surat kapal, biaya yang terkait dengan crew kapal dan operasional kapal (lubrication oil, spare part, dll), dan biaya operasional kapal pada umumnya.



- f. Agen yang ditunjuk oleh pihak kedua harus dapat bekerja sama dengan Pihak Pertama.
- g. Selama kapal dalam perbaikan, Pihak Kedua menyediakan bahan bakar, air tawar, *port charges*, biaya operasional kapal pada umumnya, termasuk untuk kepentingan membawa kapal dari tempat kerusakan menuju tempat perbaikan dan dari tempat perbaikan menuju pelabuhan sesuai perintah Pihak Pertama untuk diserahkan kembali kepada Pihak Pertama.
- h. Menyediakan tenaga kerja untuk mengoperasikan kapal, tetapi tidak terbatas pada Master dan Anak Buah Kapal (ABK), serta mempunyai persyaratan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- i. Memberi gaji dan kesejahteraan para tenaganya, dan melengkapinya dengan peralatan keselamatan kerja sesuai ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta tanda pengenal pada saat melakukan kegiatan di pelabuhan Pihak Pertama.
- j. Menanggung biaya perbaikan, kerugian dan semua risiko yang timbul apabila terjadi kerusakan dan/atau kecelakaan pada kapal dan/atau tenaga kerja Pihak Kedua sendiri pada saat kapal beroperasi dan/atau melakukan kegiatan di pelabuhan.



k. Menanggung kerugian dan semua risiko yang timbul apabila Pihak Kedua melalaikan dan/atau tidak memenuhi jaminan dan kewajibannya sebagaimana ditentukan dalam perjanjian ini.

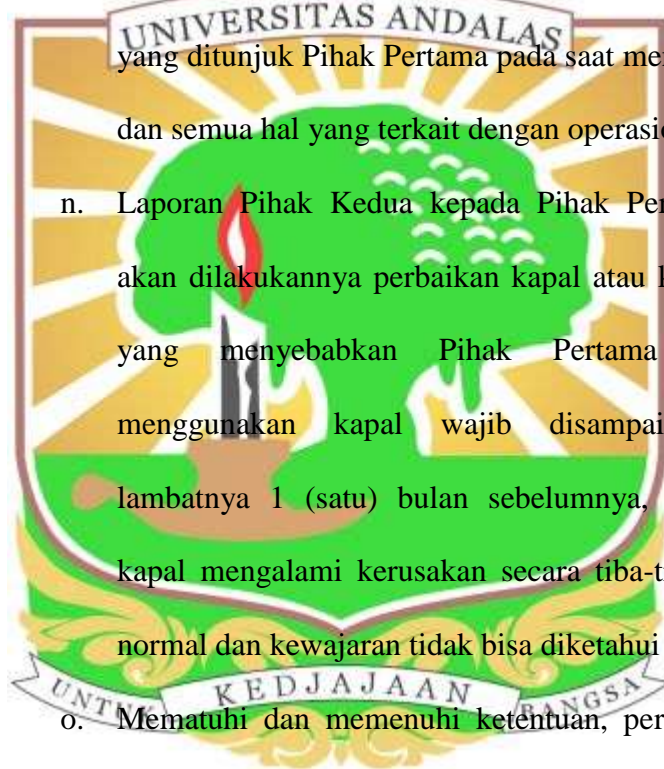
l. Memelihara ketertiban dan keamanan di wilayah kerja pelabuhan Pihak Pertama dan pelabuhan lainnya.

m. Melaporkan dan/atau memberitahukan kepada pejabat yang ditunjuk Pihak Pertama pada saat menyerahkan kapal dan semua hal yang terkait dengan operasional kapal.

n. Laporan Pihak Kedua kepada Pihak Pertama mengenai akan dilakukannya perbaikan kapal atau kegiatan lainnya yang menyebabkan Pihak Pertama tidak dapat menggunakan kapal wajib disampaikan selambat-lambatnya 1 (satu) bulan sebelumnya, kecuali apabila kapal mengalami kerusakan secara tiba-tiba yang secara normal dan kewajaran tidak bisa diketahui sebelumnya.

o. Mematuhi dan memenuhi ketentuan, peraturan, perintah dan/atau teguran yang dikeluarkan sewaktu-waktu oleh Pihak Pertama.

p. Mempunyai prosedur dalam melakukan pencegahan dan penanggulangan dampak penting terhadap lingkungan sesuai ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.



q. Dalam pelaksanaan perjanjian ini, Pihak Kedua mempunyai hak mengganti tenaga kerja di kapal dengan tenaga kerja lain selama hal tersebut tidak mengganggu penggunaan kapal, termasuk penggantian atas permintaan Pihak Pertama.

4. Pihak kedua berhak untuk menerima pembayaran berdasarkan ketentuan dalam perjanjian ini.

C. Permasalahan yang Timbul Dalam Proses Perjanjian dan Upaya Penyelesaiannya

Dalam pelaksanaannya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport permasalahan yang timbul yang dihadapi oleh kedua belah pihak yaitu :

1. Bagi pihak PT. Semen Padang permasalahan yang dihadapi diantaranya yaitu:
 - a. Adanya kerugian yang ditanggung oleh pihak pencharterdimana resiko apabila kapal sudah datang tapi tidak bisa sandar ke pelabuhan karena ada kapal lain, pencharter harus membayar keterlambatan ke pihak tercharter.
 - b. Kerugian bagi pihak pencharter apabila ada kenaikan bahan bakar yang berpatokan dengan harga BBM Pertamina, maka harga charteran secara otomatis menjadi naik.
2. Bagi pihak PT. Indobaruna Bulk Transport permasalahan yang dihadapi adalah tercharter menanggung semua biaya seperti biaya

BBM dan biaya operasional lainnya sebelum biaya tersebut dibayarkan oleh pihak pencharter dengan memberikan dokumen berupa :

- a. Kwitansi/Invoice
- b. Faktur Pajak Asli
- c. Foto kopi Surat Perjanjian Kerja Sama
- d. Foto kopi Surat Penguahan Pengusaha Kena Pajak
- e. Foto kopi Surat Pemberitahuan Penunjukan Pajak/Kuasa yang berwenang menandatangani Faktur Pajak beserta tanda terima dari KKP
- f. NOR (*Notice of Readiness*) di pelabuhan muat
- g. Harga bahan bakar BBM
- h. Perhitungan BAF (*Bunker Adjustment Factor*)
- i. Berita Acara Serah Terima Semen

Pihak PT. Semen Padang diwajibkan melakukan pembayaran dalam jangka waktu selambat-lambatnya 15 (lima belas) hari kalender sejak tanggal pihak pencharter menerima dokumen tagihan yang dinyatakan lengkap dan benar oleh Biro Akuntansi Keuangan.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bahwa lahirnya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport dilatarbelakangi oleh kebutuhan PT. Semen Padang untuk menyalurkan produksinya ke berbagai daerah dengan menggunakan jasa pengangkutan kapal yang mempunyai spesifikasi khusus, sehingga PT. Indobaruna Bulk Transport mengajukan Surat Penawaran teknis Kapal Semen Curah dan memenuhi kriteria untuk mengangkut hasil produksi PT. Semen Padang dari pelabuhan muat semen Indonesia (Pelabuhan Teluk Bayur Padang Sumatera Barat ke Pelabuhan Bongkar Belawan Sumatera Utara). Dengan adanya kesepakatan para pihak dituangkan dalam suatu bentuk perjanjian kerjasama charter kapal dengan sistem *Gross Time Charter*. Dimana sebelum melakukan kesepakatan kerjasama, PT. Semen Padang mencharter kapal milik PT. Indobaruna Bulk Transport untuk satu kali pengangkutan semen curah (*tramper*) untuk mengetahui apakah kapal sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan.
2. Pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport dilaksanakan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati oleh kedua belah pihak, yang isinya memuat tentang hak dan kewajiban antara kedua belah pihak, biaya charter, wilayah tujuan pengangkutan, jangka waktu perjanjian, ganti rugi akibat yang timbul dari kelalaian salah satu pihak yang menyebabkan kerugian

bagi pihak lainnya, pemutusan dan pembatalan perjanjian, dan cara penyelesaian perselisihan.

3. Permasalahan yang timbul dalam proses perjanjian serta upaya penyelesaiannya adanya kerugian dari pihak pencharter, karena apabila saat kapal tidak bersandar akibat adanya kapal lain, pihak pencharter harus membayar sejumlah uang ke pihak tercharter. Selain itu kerugian yang ditimbulkan dari pihak pencharter adalah apabila terjadi kenaikan harga bahan bakar maka secara otomatis harga charteran juga akan naik. Sedangkan bagi pihak PT. Indobaruna Bulk Transport, mereka harus menanggung semua biaya, baik biaya bahan bakar dan biaya operasional lainnya sebelum biaya tersebut dibayarkan oleh pihak PT. Semen Padang dengan memberikan dokumen tagihan dengan lengkap dan benar.

B. Saran

1. Dalam setiap perjanjian kerjasama, haruslah ada asas keseimbangan antara kedua belah pihak, sehingga tidak ada pihak yang diuntungkan ataupun dirugikan.
2. Pelaksanaan perjanjian charter kapal antara PT. Semen Padang dengan PT. Indo Baruna Bulk Transport, yang dilakukan sesuai dengan dokumen perjanjian yang dimana seharusnya PT. Indo Baruna Bulk Transport melaksanakan kewajiban yang ditimbulkan dapat diminimalisir, dengan demikian kerjasama yang ada akan saling menguntungkan bagi kedua belah pihak.



3. PT. Semen Padang maupun pihak pengangkutan dalam hal ini PT. Indobaruna Bulk Transport dalam hal pengiriman barang, keduanya haruslah memenuhi tanggung jawab, baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Karena tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan bersifat fatal. Disini PT. Indobaruna Bulk Transport terlebih dahulu menanggung semua biaya yang dikeluarkan dalam perjanjian pengangkutan ini yang nantinya juga akan dibayarkan oleh pihak PT. Semen Padang.



DAFTAR KEPUSTAKAAN

BUKU

Abdulkadir Muhammad. 1994. *Hukum Pengangkutan. Laut dan Udara*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Abdulkadir Muhammad. 2000. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

C.S.T Kansil. 1984 . *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta : Balai Pustaka

Hari Saherodji. 1980. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta : Aksara Baru.

H.M.N Purwosutjipto. 1984. *Pengertian Hukum Dagang Indonesia, Hukum Angkutan*. Jakarta : Djambatan.

H.M.N Purwosutjipto. 1985. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia dan Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Cetakan Kedua*. Jakarta : Djambatan.

H.M.N Purwosutjipto. 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta : Djambatan.

J. Satrio. 1991. *Hukum Perjanjian*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Munir Fuady. 2008. *Pengantar Hukum Bisnis-Menata Bisnis Modern di Era Global*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Riduan Syahrani. 1992. *Seluk Beluk dan Asas-asas Hukum Perdata*. Bandung : Alumni.

R. Subekti. 2003. *Pokok-Pokok Hukum Perdata, Cetakan XXXIV*. Jakarta : PT. Intermasa.

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

R. Subekti. 1979. *Aneka Perjanjian*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

R. Suryatin. 1982. *Hukum Dagang*. Jakarta : Pradadnya Paramita.

R. Setiawan. 1987. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Bandung : Bina Cipta.

R. Setiawan. 1997. *Pokok-pokok Perikatan*. Bandung : Bina Cipta.

Salim HS. 2005. *Hukum Kontrak, Teori dan Penyusunan Kontrak*. Jakarta : Sinar Grafika.

Sution Usman Adji. 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.



Sution Usman Adjo, dkk. 1992. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.

Soekardono. 1981. *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II Bagian I Pengangkutan Darat*. Jakarta : PT. Rajawali

Soekardono. 1989. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta : PT. Rajawali.

Victor Situmorang. 1987. *Sketsa Hukum Laut Cetakan I*. Jakarta : Bina Aksara

Wirjono Prodjodikoro. 1989. *Asas-asas Hukum Perjanjian*. Bandung : PT. Sumur

Wiwoho Soedjono. 1982. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut Cetakan I*. Jakarta : Bina Aksara

HUKUM POSITIF

Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957

Peraturan Pemerintah No 82 Tahun 1992

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

