

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Pengangkutan memegang peranan penting dalam lalu lintas perdagangan dalam masyarakat. Peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan, suatu usaha tidak mungkin dapat berjalan, barang-barang yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai pada tangan pedagang atau pengusaha, hanya dengan jalan pengangkutan maka barang-barang tersebut dapat sampai pada yang pedagang atau sampai ke tangan konsumen tepat pada waktunya.

Dalam perkembangan dewasa ini, jasa pengangkutan melibatkan banyak pihak dalam pelaksanaan. Khusus dalam pengangkutan melalui laut, pengangkutan akan melibatkan banyak pihak yang masing-masing memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing, tergantung pada pola hubungan yang diinginkan. Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.¹

Secara umum fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai, dari hal ini jelas bahwa meningkatnya daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan.

¹ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan ke tiga edisi ke III, Balai Pustaka Jakarta, 2005, hal. 52

Begitu pentingnya fungsi pengangkutan dalam usaha perniagaan dan perdagangan baik domestik maupun internasional, dimana pengangkutan laut menjadi pilihan yang sangat strategis, efektif dan ekonomis dalam pengiriman barang maupun orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Keberhasilan suatu pelayaran atau pengangkutan laut tidak terlepas dari peranan Nahkoda yang memiliki pengetahuan dan keterampilan serta tanggungjawab yang besar dalam menjalankan tugasnya.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik karena merupakan perjanjian sewa menyewa yaitu suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan diri untuk memberikan kepada pihak yang lain kenikmatan dari suatu barang, selama waktu tertentu dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak terakhir disanggupi pembayarannya² dalam perjanjian pengangkutan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Sebelum melaksanakan pengangkutan para pihak biasanya akan melaksanakan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian antara pengangkut dengan suatu pihak kedua (penumpang/pemilik barang/pengirim barang/penerima barang), dalam perjanjian ini pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut orang/barang ke suatu tempat dengan selamat, dan pengangkut akan memperoleh imbalan dari pihak kedua berupa upah pengangkutan.³

Pengangkutan barang melalui laut didalam pelaksanaanya didahului dengan adanya kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan barang. Kesepakatan tersebut tertuang dalam bentuk perjanjian pengangkutan yang akan menimbulkan hak dan kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak.

² Soebekti, *Hukum Perjanjian*, Cetakan ke XII, PT Intermedia, 1990, h.90

³ "Perjanjian Pengangkutan" <http://kuliahad.wordpress.com/2009/11/18/perjanjian-pengangkutan/>, diakses pada tanggal 15 Mei 2012

Sebagaimana halnya dengan perjanjian-perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kemerdekaan seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan diselenggarakan itu. Jika ada kelalaian dari salah satu pihak, maka akibatnya ditetapkan sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam buku III Kitab Undang-undang Hukum Perdata⁴ (untuk selanjutnya disingkat menjadi KUHPerdata).

Dalam perjanjian pengangkutan barang yang biasanya disebut dengan carter adalah persetujuan antara pihak pemilik kapal dengan pihak pencarter dimana pemilik kapal mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal yang akan digunakan oleh pencarter, dan pencarter mengikatkan diri dengan pembayaran suatu harga.

Perkembangan usaha dalam bidang jasa pengangkutan yang mulai mendapat tanggapan positif dari perusahaan-perusahaan industri yang membutuhkan jasa tersebut untuk mengirimkan barangnya ke perusahaan lain atau ke konsumen, ternyata juga mengakibatkan terjadinya kasus-kasus yang pada dasarnya berkaitan dengan masalah pertanggungjawaban pihak pengangkut.

Adakalanya dalam perjanjian-perjanjian sewa kapal mengalami perselisihan dikarenakan tidak tepat waktu dalam mengangkut barang sampai ditujuan, atau dikarenakan adanya masalah-masalah yang diluar dugaan para pihak sebelumnya, seperti banjir atau ombak besar atau lebih sering disebut dengan *force majeure* yang mengakibatkan kapal tidak bisa berlayar serta tidak bisa membawa barang ketujuan tepat waktu, sehingga salah satu pihak mengalami kerugian.

Akibat *force majeure* tersebut salah satu pihak tidak bisa menjalankan prestasinya tersebut menimbulkan perselisihan antara para pihak. Antara pengangkut dan pengirim sama-sama saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi. Prestasi adalah kewajiban yang lahir dari sebuah perikatan baik karena undang-undang maupun

⁴ Soebekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata Cetakan XXV*, PT. Intermasa, Jakarta, 1993, h.222

karena perjanjian. Dasar hukumnya yaitu Pasal 1234 KUHPerdara “Perikatan ditujukan untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu” Artinya, suatu perikatan atau perjanjian isinya bisa berupa :

- a. kewajiban untuk memberikan sesuatu,
- b. untuk melakukan sesuatu dan
- c. untuk tidak melakukan sesuatu⁵

Akibat kerugian atau wanprestasi salah satu pihak menimbulkan hak pihak yang dirugikan untuk menuntut pihak yang melakukan wanprestasi untuk memberikan ganti rugi, sehingga oleh hukum diharapkan agar tidak ada satu pihak pun yang dirugikan karena wanprestasi tersebut. Untuk itu diperlukan aturan hukum yang jelas sehingga permasalahan tersebut bisa diselesaikan dengan baik.

Dasar hukum wanprestasi terdapat dalam Pasal 1238 yaitu: “Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan” dan Pasal 1243 BW yaitu:

Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan⁶

Dengan adanya perjanjian pengangkutan barang melalui kapal laut akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, seperti telah diketahui para pihak di dalam perjanjian pengangkutan itu ialah pihak pengangkut dan pihak pemakai jasa. Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan. Undang-undang menganut asas bahwa penundaan keberangkatan harus dengan

⁵ Tentang Wanprestasi Menurut Hukum Indonesia, <http://pengata.wordpress.com/2011/06/23/tentang-wanprestasi-menurut-hukum-indonesia/>, di akses pada 23 Juni 2011

⁶ Indonesia, Kitab Undang-undang Hukum Perdata Pasal 1238 & 1234

persetujuan kedua belah pihak. Kebiasaan menentukan bahwa waktu keberangkatan sewaktu-waktu dapat berubah tanpa pemberitahuan lebih dahulu. Jadi apabila terjadi keterlambatan sedangkan barang dalam keadaan selamat tidak rusak atau hilang, maka merupakan kebiasaan dalam pengangkutan laut dan tidak ada ganti kerugian (denda), kecuali apabila barang muatan tersebut rusak atau hilang.

Dalam hal yang diangkut adalah barang, maka pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang harus diangkut berdasarkan Pasal 477 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat menjadi KUHD) yang menetapkan bahwa pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian yang sebabkan keterlambatan penyerahan barang yang diangkut. Menurut Pasal 477 KUHD ditentukan bahwa pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat dibuktikan oleh pengangkut atas keterlambatan pengangkutan tersebut yang disebabkan malapetaka yang tidak bisa dicegah atau dihindarinya.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Analisa Yuridis Wanprestasi Terhadap Perjanjian Pencarteran Angkutan Laut Antara PT. X dan PT. Y (Studi Kasus Putusan Perkara No. 153/Pdt.G/2009/PN.JKT. UT) ”**.

2. Perumusan Masalah

Adapun pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah tanggungjawab masing-masing para pihak dalam perjanjian pencarteran angkutan laut ?
- b. Bagaimanakah penyelesaian sengketa akibat terjadinya wanprestasi terhadap perjanjian pencarteran angkutan laut ?

3. Ruang Lingkup Penulisan

Berdasarkan judul skripsi di atas, maka penulis akan membatasi tulisan ini hanya mengenai bagaimanakah tanggungjawab masing-masing para pihak

dalam perjanjian pencarteran angkutan laut serta bagaimanakah penyelesaian sengketa akibat terjadinya wanprestasi terhadap perjanjian pencarteran angkutan laut. Tujuan dari pembatasan ruang lingkup dalam skripsi ini adalah agar dalam pembahasan skripsi ini dapat mudah di mengerti dan dapat di cermati dengan baik.

4. Tujuan dan Manfaat Penulisan

a. Tujuan Penulisan

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah di atas maka penulisan skripsi ini bertujuan untuk :

- 1) Mengatahui tanggungjawab masing-masing para pihak dalam perjanjian pencarteran angkutan laut.
- 2) untuk mengatahui bagaimanakah penyelesaian sengketa akibat terjadinya wanprestasi terhadap perjanjian pencarteran angkutan laut.

b. Manfaat penulisan

Selanjutnya penulisan skripsi ini juga diharapkan bermanfaat untuk :

- 1) Secara teoritis diharapkan kira tulisan ini dapat memberikan masukan serta wawasan sekaligus sumbangan pada ilmu hukum dagang khususnya dan hukum perdata pada umumnya khususnya tentang hal-hal yang berhubungan dengan penerapan tanggungjawab masing-masing pihak dalam perjanjian pencarteran angkutan laut dan cara penyelesaiannya sengketa.
- 2) Secara praktis penulis berharap agar tulisan ini dapat memberikan pengetahuan dan masukan pada berbagai pihak baik aparat penegak hukum maupun pihak-pihak yang terkait dan untuk masyarakat pada umumnya dalam melakukan perjanjian pencarteran angkutan laut, khusus tentang tanggungjawab para pihak dalam perjanjian

pencarteran angkutan laut selama barang yang diangkut dikirim dan sampai ditujuan.

5. Kerangka Teori dan kerangka konseptual

a. Kerangka Teori

Menurut pendapat yang diungkapkan Profesor R. Subekti, SH yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁷

Sedangkan menurut pendapat H.M.N. Purwosutjipto, SH, yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁸

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁹

Di dalam perjanjian pengangkutan terdapat kesepakatan antara pihak- pihak yang ingin mengadakan pengangkutan maka perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban. Dimana para pihak yang dimaksud harus dengan sungguh-sungguh melaksanakannya.

Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah diatur oleh pasal-pasal dari hukum perjanjian yang ada dalam KUHPerdara, akan tetapi oleh Undang-undang telah menetapkan berbagai peraturan yang khusus dengan maksud untuk kepentingan umum. Dalam perjanjian

⁷ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 1995, h. 69.

⁸ H.M.N. Purwosutjipto I, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Cetakan II, 1984, h. 1.

⁹ Subekti III, *op.cit.*, hal. 1

pengangkutan diatur dalam 2 (dua) peraturan perundang-undangan yaitu Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan undang-undang Hukum Dagang (KUHD).

Menurut Pasal 1320 KUHPerdata, suatu perjanjian adalah sah, apabila memenuhi empat syarat sebagaiberikut :

- 1) Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;
- 2) kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- 3) suatu hal tertentu;
- 4) suatu sebab yang halal.

Dua syarat pertama, disebut syarat subjektif, karena menyangkut subjeknya atau para pihak yang mengadakan perjanjian sedangkan dua syarat terakhir adalah mengenai objeknya disebut syarat objektif.¹⁰

Subyek perjanjian pengangkutan meliputi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, subyek pengangkutan mempunyai status yang diakui oleh hukum, yaitu sebagai pendukung kewajiban dan hak dalam pengangkutan. Pendukung kewajiban dan hak ini dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum. pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan mengadakan persetujuan yang meliputi apa yang menjadi obyek pengangkutan, tujuan yang hendak dicapai, syarat-syarat dan cara bagaimana tujuan itu dapat dicapai melalui perjanjian pengangkutan. Obyek perjanjian pengangkutan adalah apa yang diangkut (muatan barang), biaya pengangkutan dan alat pengangkutan. Muatan barang meliputi berbagai jenis barang yang diakui sah oleh undang-undang.

Pihak-pihak yang berkepentingan dalam perjanjian itu masing-masing mempunyai kewajiban dan hak secara bertimbal balik. Tujuan yang hendak dicapai oleh pihak-pihak yang berkepentingan pada dasarnya meliputi tibanya barang atau penumpang di tempat tujuan

¹⁰ Djaja S. Meliala, *Perkembangan Hukum Perdata Tentang Benda dan Hukum Perikatan*, Penerbit Nuansa Aulia, 2007, h. 91-92

dengan selamat dan lunasnya pembayaran biaya pengangkutan. Jadi jelaslah bahwa pengangkutan laut sebagai sarana untuk pengiriman barang, baik ekspor maupun impor sangat menunjang pembangunan ekonomi Indonesia, walaupun ada kalanya dalam pengangkutan barang menghadapi kemungkinan terjadinya keterlambatan, kerusakan atau hilang dan yang lebih buruk dari hal itu disalahgunakannya untuk kepentingan melawan hukum.

Akibat terjadinya kerugian yang disebabkan tidak dipenuhinya prestasi oleh salah satu pihak sehingga menimbulkan kerugian dipihak lain yaitu menyalahi perjanjian yang ada maka bisa dikatakan salah satu pihak melakukan wanprestasi, karena telah lalai, ingkar janji. Atau juga melanggar perjanjian, melakukan perbuatan yang tidak boleh dilakukan. Wanprestasi (kelalaian atau kealpaan) dapat berupa empat macam yaitu:

- a) tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukan;
- b) melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan;
- c) melakukan apa yang dijanjikan tetapi terlambat;
- d) melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.¹¹

Kadang-kadang juga tidak mudah untuk mengatakan bahwa seseorang lalai, alpa atau ingkar janji karena seringkali juga tidak diperjanjikan dengan tepat kapan suatu pihak diwajibkan melakukan prestasi yang dijanjikan.

Ini berarti jika terjadi keterlambatan penyerahan barang misalnya oleh pengangkut, maka pengangkutlah yang harus membuktikan tentang ketidaksalahannya apabila terjadi tuntutan ganti rugi yang disebabkan oleh lambatnya penyerahan barang tersebut. Dapat juga terjadi barang hilang atau barang tersebut rusak.

¹¹ Subekti III, Op.cit, h.45

Kewajiban pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari tempat tertentu ke tempat tujuan dengan selamat. Sedangkan kewajiban pihak pengirim atau penumpang adalah membayar biaya pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah tujuan pihak-pihak dalam pengangkutan yang diakui sah oleh hukum.

Pengangkut sebagai salah satu pihak dalam proses pengangkutan mempunyai tanggungjawab yang sangat berat didalam menjalankan tugasnya. Pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan barang-barang yang diangkut sejak barang diterima dari si pengirim sampai barang diserahkan kepada penerima atau barang berada dipelabuhan muatan sampai pelabuhan pembongkaran.

Pertanggungjawaban yang dipikul oleh pengangkut itu adalah suatu kenyataan, bahwa pengangkut dalam perjanjian pengangkutan ini merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk memberikan sesuatu jasa. Sesuai dengan Pasal 1 KUHD di dalam ketentuan umum tersebut yaitu "Kitab Undang-undang hukum perdata berlaku juga bagi hal-hal yang diatur dalam undang-undang ini, sekedar didalam Kitab Undang-undang ini tidak diatur secara khusus menyimpang".¹²

Dalam hubungan dan tanggungjawab pengangkutan pengangkut bertanggungjawab atas akibat dari pada hilang dan rusaknya barang bahkan diperluas dengan tanggungjawab atas keterlambatan penyerahan barang-baran. Ini berarti jika terjadi keterlambatan penyerahan barang oleh pengangkut maka pihak pengangkut harus membuktikan tentang ketidak salahannya apabila terjadi tuntutan ganti kerugian yang disebabkan oleh lambatnya penyerahan barang tersebut.

Klaim yang diajukan oleh pemilik barang tidak selalu akan diterima atau ditolak oleh pihak pemilik kapal apabila tuntutan klaim ganti rugi tersebut tidak dapat dibuktikan.

¹² Indonesia, Kitab Undang-undang Hukum Dagang Pasal 1

b. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah pedoman yang lebih konkrit dari teori, yang berisikan definisi operasional yang menjadi pegangan dalam proses penelitian yaitu pengumpulan, pengelolaan, analisis dan kontruksi data dalam skripsi ini. Adapun beberapa pengertian yang menjadi konseptual skripsi ini akan dijabarkan dalam uraian dibawah ini :

Resiko adalah kewajiban untuk memikul kerugian jika ada suatu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak yang menimpa benda yang dimaksud dalam perjanjian.

Carter menurut waktu adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk selama suatu waktu tertentu, menyediakan sebuah kapal tertentu, kepada pihak lawannya (si pencarter) dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di lautan guna keperluan pihak yang terakhir, dengan pembayaran suatu harga, yang dihitung menurut lamanya waktu.

Carter menurut perjalanan adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (si pencarter) dengan maksud untuk baginya mengangkut orang-orang atau barang-barang melalui lautan, dalam satu perjalanan atau lebih dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini.¹³

Pihak pencarter adalah pihak yang menggunakan penyediaan kapal untuk kepentingan dalam pelayaran dilaut sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati sebelumnya. Pihak pencarter dapat berupa

¹³ ibid, Pasal 453

perorangan, badan hukum seperti Perseroan Terbatas (PT), *Comaditer Veneschap* (CV) dan lain – lain.¹⁴

Pihak tercharter adalah pihak yang menyediakan kapal beserta perlengkapan dan pelautnya yang akan di gunakan oleh pihak pencarter untuk kepentingannya dalam perjanjian kerja laut.

Klaim adalah tuntutan pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) atas sesuatu.¹⁵

Demurrage adalah kompensasi yang harus dibayar oleh penyewa kapal jika lama waktu bongkar dan muat barang pada kapal yang disewa melebihi dari waktu yang ditetapkan dari perjanjian sewa. Besarnya jumlah kompensasi ini biasanya disebutkan secara eksplisit saat melakukan perjanjian sewa.¹⁶

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman) barang. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau di *container yard*.¹⁷

Force Majeure atau yang sering diterjemahkan sebagai “keadaan memaksa” adalah merupakan keadaan dimana seorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, sementara si debitur tersebut tidak dalam keadaan beritikad buruk.¹⁸

¹⁴Perjanjian carter kapal di Indonesia <http://ditpolairdajambi.blogspot.com/2011/04/perjanjian-charter-kapal-di-indonesia.html>, diakses pada tanggal Selasa, 19 April 2011

¹⁵Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, op.cit hal. 574

¹⁶“Kamus Istilah Pelayaran Indonesia Bahasa Kapal Shipping Perkapalan Untuk Pelaut” <http://informasipelaut.blogspot.com/2011/09/kamus-istilah-pelayaran-indonesia.html>, diakses tanggal 14 Juni 2012

¹⁷ “Perusahaan bongkar muat” <http://www.perusahaanbongkarmuat.davidsigma.com/bongkar-muat/> di akses tanggal 11 Juni 2012.

¹⁸ Munir Fuadi, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang hukum Bisnis)*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 1999 h.113

Perjanjian baku merupakan perjanjian yang telah distandarisasikan oleh pihak ekonomi kuat sedangkan pihak lainnya hanya diminta untuk menerima atau menolak isinya. Apabila debitur menerima isi perjanjian tersebut, debitur menandatangani perjanjian tersebut, tetapi apabila debitur menolak, perjanjian itu dianggap tidak ada karena debitur tidak menandatangani perjanjian tersebut.¹⁹

6. Metode Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya. Kecuali itu, maka juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.²⁰ Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan yuridis normatif dengan menggunakan studi kasus hukum dihubungkan dengan perundang-undangan yang berlaku dan dikaitkan dengan teori-teori hukum dalam praktek pelaksanaannya yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

Sumber Bahan Hukum yang digunakan untuk menyusun penulisan hukum ini dapat digolongkan sebagai berikut :

- a. Sumber Bahan Hukum Primer yaitu bahan yang diperoleh dari sumber-sumber primer atau sumber utama yang berupa fakta atau keterangan yang diperoleh secara langsung dari sumber data yang bersangkutan, yakni dari putusan pengadilan yang ada.
- b. Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer yang didapat dari buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak, media internet atau elektronik.²¹

¹⁹ H. Salim, *Perkembangan Hukum Kontrak Diluar KUHPerdara Buku Satu*, Penerbit PT. Raja Grafindo Persada. 2007, h.147

²⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit UI-Pres, cetakan 2008, h. 43

²¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 2004, h. 82

- c. Bahan Hukum Tersier yaitu Sumber data tersier yaitu bahan yang memberi petunjuk atau penjelasan terhadap bahan primer dan sekunder. Bahan hukum tersier ini biasanya berbentuk kamus hukum serta ensiklopedia yang berkaitan dengan bidang hukum.²²

7. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman akan isi penelitian ini maka disusun sistematika penulisan yang terdiri atas 5 (lima) Bab dengan rincian sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab ini berisikan pendahuluan yang memaparkan ilustrasi guna memberikan informasi yang berifat umum dan menyeluruh serta sistematis terdiri dari Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Ruang Lingkup Penulisan, Tujuan dan Manfaat Penulisan, Kerangka Teori dan Kerangka Konsepstual, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG WANPRESTASI DALAM PERJANJIAN

Dalam bab II ini dikemukakan mengenai hal-hal yang bersifat mendasar atau umum dan penting diketahui oleh semua pihak yang terkait tentang Wanprestasi dalam perjanjian, Pengertian dan Dasar Hukum Perjanjian, subyek dan obyek perjanjian, Jenis-Jenis Perjanjian, Syarat-syarat sahnya perjanjian, Pengertian dan jenis-jenis perjanjian pengangkutan, pengertian *force Majure*, Pengertian Klaim *Demurrage*.

²² Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “veteran” Jakarta, *Pedoman Penulisan Skripsi dan Ujian Komperhensif*, 2011, h. 12.

BAB III PERJANJIAN PENCARTERAN ANGKUTAN LAUT ANTARA PT. X DAN PT. Y (STUDI KASUS PUTUSAN NO. 153/PDT/G/2009/PN.JKT.UT)

Dalam Bab III ini menguraikan posisi perkara dan analisa serta dasar hukum hakim dalam menjatuhkan putusan pada perkara yang ada.

BAB IV TANGGUNGJAWAB DAN PENYELESAIAN SENGKETA AKIBAT TERJADINYA WANPRESTASI DALAM PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT

Dalam bab IV ini akan diuraikan tanggung jawab pencarter kapal dan tanggungjawab pemilik kapal (Pengangkut) serta Penyelesaian sengketa akibat terjadinya wanprestasi terhadap perjanjian pencarteran angkutan laut.

BAB V PENUTUP

Dalam bagian akhir penulisan ini, penulis menyimpulkan dan menjawab rumusan masalah kemudian penulis juga memberikan saran-saran yang kiranya dapat dijadikan masukan bagi berbagai pihak yang berkepentingan. Pada akhirnya, diharapkan dapat memberikan kontribusi melalui kepustakaan ilmiah yang berguna bagi para mahasiswa hukum pada umumnya.