

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Secara geografis Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas beribu – ribu pulau besar dan kecil berupa daratan dan sebagian besar perairan terdiri atas perairan laut, sungai, dan danau. Diatas teritorial daratan dan perairan tersebut membentang pula udara yang semuanya itu merupakan wilayah Indonesia. Keadaan wilayah Negara Indonesia yang sangat luas membutuhkan banyak pengangkutan, baik melalui daratan, perairan, maupun udara yang mampu menjangkau seluruh wilayah Negara Indonesia bahkan ke negara – negara lain.

Seperti halnya Negara Indonesia sebagai negara maritim, dimana kedudukan dan fungsi laut yang dikelilingi pulau-pulau merupakan faktor sangat penting bagi pembinaan kesatuan bangsa, penciptaan stabilitas politik, peningkatan ekonomi dan pemantapan kemakmuran. Untuk itu perhatian yang besar dan istimewa yang diberikan untuk memahami segala masalah yang menyangkut laut Indonesia, serta memanfaatkan ruang dan sumber-sumber kekayaan alam yang terdapat di laut bagi pembangunan bangsa.

Indonesia adalah salah satu negara maritim, maka sarana transportasi yang dianggap paling efektif adalah kapal, peranan pelayaran sungguh sangat penting bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya dan bagi pendapatan negara pada umumnya.

Tersedianya produksi dan jasa pengangkutan laut antar pulau dalam negeri dan luar negeri termasuk semua unsur penunjang harus ditetapkan dalam satu sistem transportasi yang terpadu, seimbang, teratur dan berpartisipasi secara aktif menunjang pemerintah dalam pembangunan. Dalam pelaksanaan pengangkutan di laut tidak dapat diabaikan aspek laut sendiri. Aspek laut dalam pengangkutan dapat digunakan sebagai sarana untuk mempermudah usaha penyebaran pemerataan pembangunan dan mobilitas penduduk serta tenaga kerja. Aspek laut dapat digunakan untuk membebaskan penduduk yang bertempat tinggal di pulau terpencil dalam wilayah nusantara yang terisolir dari dunia ramai, juga sebagai penunjang dalam perekonomian, serta untuk mewujudkan perdamaian dan menjalin persahabatan antara bangsa di dunia. Kepentingan bangsa Indonesia di perairan sendiri hanya dapat tercapai bila kita memiliki armada pengangkutan laut yang kuat.

Upaya yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan akan pengangkutan kapal digolongkan menjadi dua, yaitu pengangkutan reguler dan pengangkutan carter. Pada pengangkutan reguler, pengangkut bebas menyediakan alat pengangkutan bagi siapa saja yang berkepentingan, untuk menyelenggarakan pengangkutan dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu menurut trayek yang telah ditetapkan. Pada pengangkutan carter, pengangkut hanya menyediakan alat pangangkutnya bagi pihak tertentu, untuk menyelenggarakan pengangkutan menurut perjalanan (*voyage*) atau menurut waktu (*time*)¹

Kriteria yang membedakan pengangkutan carter dan pengangkutan regular adalah :

¹ Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 287

1. Hanya pihak tertentu saja yang menggunakan alat pengangkut yang disediakan oleh pengangkut.
2. Alat pengangkut yang disediakan oleh pengangkut lengkap dengan awaknya.
3. Penyelenggaraan pengangkutan dilakukan menurut perjalanan atau menurut waktu.
4. Biaya pengangkutan dihitung menurut perjalanan atau menurut waktu yang digunakan.
5. Perjanjian pengangkutan hanya satu kali dalam satu perjalanan

Masalah pokok yang dihadapi Negara Indonesia saat ini adalah usaha untuk memperbesar dan memperkuat armada perkapalan nasional dengan cara menyediakan kapal – kapal untuk memenuhi kebutuhan transportasi laut. Dimana kita ketahui kapal adalah suatu sarana angkutan laut yang tidak murah untuk dimiliki oleh sebab itu armada nasional belum dapat memenuhi kebutuhan atau masih kekurangan kapal untuk melayani pengangkutan laut di dalam negeri maupun di luar negeri. Itulah sebabnya pemerintah dan para pelaku usaha memilih carter untuk usaha pemenuhan kebutuhan akan pengadaan kapal.

Pengertian “carter kapal” itu berbeda dengan “sewa kapal”. Perbedaan itu terletak pada unsur pelautnya. Pada carter kapal disediakan kapal lengkap dengan pelautnya, sedangkan pada sewa kapal itu tanpa pelaut. Jadi, dalam hal sewa kapal, si penyewalah yang mencari pelautnya. Istilah “*bare boat charter*”, yang sering didengar dari pengusaha – pengusaha kapal Indonesia, berasal dari hukum asing, yang dalam hukum Indonesia dapat disamakan dengan istilah “menyewa kapal”. Kalau carter kapal diatur dalam bab VII, Buku III, KUHPER. Tetapi sewa kapal ini di Indonesia tidak populer, yang lazim adalah carter kapal. Bagi pemilik kapal, pencarter atau pengusaha kapal, merasa lebih aman bila kapal yang dicarterkan dijalankan oleh orang – orang

yang sudah dikenal baik dan sudah biasa menangani kapal yang bersangkutan.²

Di dalam hal sewa, diatur dalam Bab VII, buku ketiga KUH Perdata Pasal 1548

KUH Perdata yang berbunyi :

“Sewa-menyewa ialah suatu perjanjian, dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lain kenikmatan dari sesuatu barang, selama waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga, yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya ”.

Sedangkan carter kapal dibedakan atas dua macam carter yaitu carter kapal berdasarkan waktu, carter kapal berdasarkan perjalanan yang diatur dalam Bab V buku kedua KUHD.

Dalam carter kapal berdasarkan waktu terdapat pada Pasal 453 KUHD yang berbunyi :

“Carter menurut waktu adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si mencarterkan) mengikatkan diri untuk, selama 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 ini, dengan pembayaran suatu harga, yang dihitung menurut lamanya waktu”

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

² H. M. N. Purwosutjipto, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia : Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, hlm.174

cara untuk mengangkut barang melalui lautan adalah dengan cara mencarter kapal, baik itu menurut waktu (*time charter*) maupun carter kapal menurut perjalanan (*voyage charter*), yang disesuaikan dengan kebutuhan, sehingga pencarteran kapal memegang peran yang sangat penting di dalam praktek pelayaran pada umumnya. Dan lebih penting lagi dalam pengangkutan barang-barang tertentu yang biasanya diangkut dalam jumlah yang sangat besar.

Beberapa kendala yang sering dijumpai dalam pencarteran kapal berdasarkan waktu (*time charter*) seperti terlambatnya penyerahan kapal oleh pemilik kapal kepada pencarter sehingga dapat menyebabkan terjadinya pembatalan perjanjian carter kapal dengan memberitahukan secara tertulis kepada pihak pemilik kapal. Sesuai dengan Pasal 458 KUHD yang berbunyi : “ Bila kapalnya pada waktu yang ditentukan dalam perjanjian tidak tersedia bagi pencarter, Ia dapat memutuskan perjanjian itu, dan memberitahukan dengan tertulis kepada pihak yang lain. Bagaimanapun juga Ia mempunyai hak atas ganti rugi tanpa disyaratkan adanya pernyataan lalai, kecuali bila yang mencarterkan membuktikan, bahwa keterlambatannya tidak dapat dipersalahkan kepadanya.” Kecuali pencarter dapat menuntut ganti rugi kepada pemilik kapal tanpa menyatakan lalai (*in grebeke stelling*). Ada beberapa hal yang perlu dicatat :

1. Pembatalan perjanjian secara sepihak.
2. Penutupan ganti kerugian tanpa pernyataan lalai.

3. Adanya bukti keterlambatan itu tidak disebabkan karena kelalaian tercarter.³

Bahkan dapat dijumpai pula adanya ketidaksesuaian antara spesifikasi kapal yang diperjanjikan dengan kapal yang diserahkan oleh pemilik kapal atau terlambatnya pihak pencarter untuk mengembalikan kapal dan kondisi kapal pada saat dikembalikan oleh si pencarter mengalami kerusakan.

Di dalam penulisan skripsi ini penulis memilih jenis kapal tanker atau kapal tangki, dimana kapal tanker ini memiliki kekhususan pengangkutan muatan cair secara curah yang dapat digunakan untuk pengangkutan gas alam yang dicairkan untuk didistribusikan ke seluruh daerah untuk memenuhi kepentingan masyarakat. Pertamina memiliki jaringan distribusi BBM dan non-BBM yang kuat, tersebar di seluruh sudut negeri. Untuk menunjang penyaluran BBM dan Bahan Bakar Khusus (BBK) di seluruh Indonesia dilakukan melalui jalur distribusi yang meliputi: Transit Terminal, Depot, Instalasi dan DPPU⁴ dengan demikian Negara Indonesia dalam melakukan kegiatan perdagangan ataupun dalam memasarkan minyak dan gas tersebut baik itu perdagangan antar pulau, maupun perdagangan antar negara memerlukan kapal tanker/tangki, dimana isi dari muatan kapal tanker bermuatan cair/curah. Pentingnya bahan galian minyak dan gas bumi baik bagi kesejahteraan rakyat maupun untuk pertahanan dan keamanan Nasional, maka telah ditentukan bahwa penguasaan minyak dan gas bumi hanya dapat diselenggarakan oleh perusahaan negara. Perusahaan negara

³ Ibid, hlm.183

⁴ [http// goeple.com](http://goeple.com) Warta Pertamina April 2006

yang bergerak dalam pengelolaan minyak dan gas bumi adalah PT Pertamina yang didirikan dengan Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1968 LN Tahun 1968 No. 44 dan sampai saat ini undang-undang ini adalah satu-satunya undang-undang yang mengatur tentang perusahaan negara yang ditugaskan untuk menampung dan melaksanakan semua kegiatan perusahaan minyak dan gas bumi di Indonesia.

Terbitnya UU No. 8 Tahun 1971 tentang Kewenangan Pertamina. Kewenangan Pertamina untuk melaksanakan perusahaan minyak dan gas bumi dengan memperoleh hasil yang sebesar – besarnya bagi kemakmuran rakyat dan negara. Selain itu menyediakan dan melayani kebutuhan BBM dan gas bumi untuk dalam negeri.⁵

Pasal 455 KUHD yang berbunyi : “ Barang siapa membuat persediaan carter kapal untuk seorang lain, namun demikian terikatlah Ia untuk diri sendiri terhadap pihak lawannya, kecuali apabila sewaktu membuatnya persetujuan tersebut bertidakkah Ia dalam batas – batas kuasanya, seraya menyebutkan nama pemberi kuasa itu.” Dengan adanya Pasal 455 KUHD diberi kemungkinan perantara (makelar) dalam bidang pencarteran kapal. Dalam praktek, perantara ini disebut: *cargadoor*, *shipbroker*, *courtier maritime*, *schiffmakelar*, *scheep makelar*, atau makelar kapal. Menurut Pasal 455 KUHD perjanjian yang ditutup oleh makelar bagi pemberi kuasa terikat untuk diri sendiri terhadap pihak

⁵ Ibid

lawannya, kecuali bila pada saat membuat perjanjian menyebut nama pemberi kuasa dan bertindak dalam batas kekuasaannya.⁶

Di dalam hal ini penulis memilih PT. Bahtera Sama Rasa sebagai obyek penelitian karena PT. Bahtera Sama Rasa merupakan brokers, agen umum serta sebagai perusahaan pengangkutan yang ditunjuk oleh pemerintah untuk mengurus hal-hal mengenai pencarteran kapal tanker milik Negara lain berdasarkan PP No.17 Tahun 1988, tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 6 yang berbunyi :

- (1) Perusahaan Pelayaran Asing yang menyelenggarakan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen umum (*general agent*) di Indonesia.
- (2) Kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran asing yang menyelenggarakan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia dapat memasuki pelabuhan – pelabuhan laut atau pantai yang terbuka untuk perdagangan luar negeri berdasarkan ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang – undangan yang berlaku.

Dari uraian di atas yang menyatakan betapa pentingnya kapal laut sebagai sarana angkutan laut yang mempunyai kapasitas pengangkutan yang sangat besar di dalam mengangkut barang khususnya bermuatan cair/curah. Maka penulis sangat tertarik untuk mengadakan dan melakukan penelitian dengan mengambil judul: “PELAKSANAAN PERJANJIAN CARTER KAPAL TANKER BERDASARKAN WAKTU (*TIME CHARTER*)”(STUDI KASUS DI PT BAHTERA SAMA RASA)

⁶ Purwosutjipto, op.cit.,hlm. 181

B. Rumusan masalah

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka penulis mempunyai beberapa pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian carter kapal berdasarkan waktu (*time charter*) di PT. Bahtera Sama Rasa?
2. Bagaimana cara penyelesaian apabila terjadi sengketa jika salah satu pihak wanprestasi?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian dan apa yang menjadi syarat-syarat carter kapal tanker berdasarkan waktu (*time charter*) di PT. Bahtera Sama Rasa.
2. Untuk mengetahui bagaimana cara penyelesaian sengketa apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

D. Manfaat Penelitian

Dengan melakukan penelitian ini maka manfaat yang diperoleh adalah :

1. Bagi ilmu pengetahuan, penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan hukum khususnya bagi bidang hukum perjanjian, serta sebagai sumber untuk menambah pengetahuan dan pengalaman di dalam hal pencarteran kapal berdasarkan waktu.

2. Bagi PT Bahtera Sama Rasa :
 - a. Digunakan sebagai bahan pertimbangan yang nantinya guna lebih meningkatkan aktifitas pada perusahaan tersebut.
 - b. Untuk mengetahui sejauhmana kewajiban dan hak pencarter kapal maupun pihak yang mencarterkan kapal tersebut.
3. Bagi masyarakat, sebagai sumber informasi guna mengetahui aktifitas yang dilakukan oleh PT.Bahtera Sama Rasa dan tata cara dalam melakukan pencarteran kapal laut.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan karya asli penulis, bukan duplikasi. Namun apabila terdapat penelitian yang sama, maka penelitian ini dapat digunakan sebagai pelengkap atau pembanding dari penelitian yang lain tersebut. Penulis dalam penelitian ini mengkhususkan pada analisis mengenai bagaimana pelaksanaan perjanjian carter kapal berdasarkan waktu (*time charter*), serta bagaimana cara penyelesaian apabila terjadi sengketa jika salah satu pihak wanprestasi.

F. Batasan Konsep

Menurut H. M. N. Purwosutjipto :

“Carter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara tercarter dengan pencarter dengan mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan alat perlengkapan pelautnya bagi kepentingan pencarter, sedangkan pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang carter“.⁷

⁷ Ibid hlm. 174.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis empiris, yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data langsung dari pihak yang berkompeten sehubungan dengan obyek yang diteliti, untuk itu dilakukan metode wawancara atau interview dengan pejabat, karyawan dan instansi yang terkait dengan obyek penelitian ini untuk memperoleh data primer.

2. Sumber Data

Sumber data penelitian yang dicari adalah data yang berkaitan erat dengan obyek penelitian guna menjawab persoalan yang telah dikemukakan sebelumnya. Sumber data dalam penelitian ini meliputi data primer dan sekunder.

- a. Data primer yaitu data yang langsung di peroleh dari responden yaitu dari PT. Bahtera Sama Rasa
- b. Data sekunder yaitu data yang meliputi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.
 - 1) Bahan hukum primer meliputi Peraturan Perundang – undangan yaitu
 - a) Kitab Undang – Undang Hukum Perdata
 - b) Kitab Undang – Undang Hukum dagang
 - 2) Bahan Hukum Sekunder meliputi :
 - a) Literatur

3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang diambil oleh penulis adalah:

- a. Wawancara : penulis melakukan tanya jawab dengan pihak yang berkaitan dengan pencarteran kapal untuk mengetahui informasi mengenai hal-hal yang berkaitan dengan penelitian. Dalam hal ini wawancara tanya jawab secara langsung dengan pihak broker pencarteran kapal.
- b. Observasi : penulis mengumpulkan data, informasi yang diperlukan dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung di lapangan dan terhadap dokumen-dokumen PT Bahtera Sama Rasa yang berhubungan dengan permasalahan, kemudian ditulis secara sistematis.

4. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dalam penulisan hukum ini adalah PT. Bahtera Sama Rasa

5. Responden

Responden adalah subyek yang memberikan jawaban atas pertanyaan penulis dalam wawancara yang berkait langsung dengan masalah hukum yang diteliti yaitu PT. Bahtera Sama Rasa.

6. Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif yaitu dengan memberikan gambaran dari suatu uraian informasi dan data yang diperoleh melalui lapangan berdasarkan teori dan ketentuan-ketentuan yang berlaku sesuai dengan relevansi dari permasalahan. Sedangkan untuk proses penalaran dalam menarik kesimpulan akan digunakan metode berfikir secara

deduktif yaitu pola berfikir yang berdasarkan pada hal-hal yang bersifat khusus, kemudian ditarik ke suatu hal yang bersifat umum.

H. Sistematisasi Penulisan

Penulisan hukum / skripsi terdiri dari 3 (tiga) bab, setiap bab dapat dirinci kedalam sub-sub bab yang relevan dengan pembahasan bab. Secara garis besar terdiri dari bab dengan urutan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab Pendahuluan ini akan diuraikan mengenai Latar Belakang Masalah yang menjadi dasar penulisan hukum, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Keaslian Penelitian, Batasan Konsep, Metode Penelitian, yang meliputi jenis penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, lokasi penelitian dan responden , Metode analisis dan Sistematisasi Penulisan.

BAB II : PEMBAHASAN

Dalam bab Pembahasan ini akan diuraikan antara lain: pengertian pengangkutan, macam-macam pengangkutan, syarat sahnya perjanjian pengangkutan, sifat dan asas perjanjian pengangkutan, hubungan hukum dengan para pihak. Selain itu penulis di dalam bab ini memberikan pengertian carter kapal, hak dan kewajiban pencarter kapal maupun tercarter kapal, syarat-syarat carter kapal dan berakhirnya perjanjian carter kapal.

BAB III : PENUTUP

Dalam bab Penutup ini akan diuraikan mengenai kesimpulan yaitu berupa jawaban dari rumusan masalah yang diperoleh berdasarkan penelitian serta berisi mengenai saran-saran yang diajukan berdasarkan jawaban dari rumusan masalah dalam penelitian hukum ini.

