

Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pelayaran Atas Wanprestasi Pencarter dalam Perjanjian Pengangkutan

Zulfikri Marasabessy

Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, zulfikrimarasabessy@upnvj.ac.id

Dwi Aryanti Ramadhani

Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, dwiaryanti@upnvj.ac.id

Abstract

Shipping companies are one of the parties that are vulnerable to becoming victims of default in a charter party agreement, thus in practice shipping companies as carriers always apply clauses of retention rights and sell cargo clauses in their charter party agreement. This research is a follow-up to earlier research that has discovered that charterers often commit acts of default, where this research focuses on legal protection for shipping companies in the event of default by charterers. This research is qualitative research using normative juridical research methods based on laws and case approach. A Charter party agreement is a legal relationship between the carrier and the charterer where the carrier binds himself to organize the transportation, and on the other hand, the charterer binds himself to make payments. By the act of default committed by Bintang Sarana Laut, Co. Ltd. (charterer), Bendera Bahtera Kemenangan, Co. Ltd. (carrier) can terminate the agreement unilaterally without prejudice to their rights to demand reimbursement of costs, compensation, and interest. The law also gives the rights to Bendera Bahtera Kemenangan, Co. Ltd. to request a guarantee before the cargo is delivered to Bintang Sarana Laut, Co. Ltd. But if Bintang Sarana Laut, Co. Ltd. doesn't wish to provide any guarantee, Bendera Bahtera Kemenangan, Co. Ltd. can store the cargo and may file a lawsuit against Bintang Sarana Laut, Co. Ltd. and make a request to the court to give power for Bendera Bahtera Kemenangan, Co. Ltd. to sell the cargo as payment for charter and storage fees. The method used by Bendera Bahtera Kemenangan, Co. Ltd. in resolving the default disputes in the charter party agreement is through a consensus deliberation mechanism.

Keywords: Charter Party Agreement; Default; Shipping Company

Abstrak

Perusahaan pelayaran menjadi salah satu pihak yang rentan menjadi korban wanprestasi dalam suatu perjanjian pengangkutan, sehingga dalam praktiknya perusahaan pelayaran selaku pengangkut selalu menerapkan klausul hak retensi dan hak menjual muatan dalam perjanjian pengangkutannya. Penelitian ini merupakan tindak lanjut atas penelitian terdahulu yang telah menemukan fakta kerap terjadinya tindakan wanprestasi oleh pencarter. Penelitian ini ialah penelitian kualitatif dengan memakai tata cara penelitian yuridis normatif bersumber pada pendekatan perundang-undangan serta pendekatan kasus. Perjanjian pengangkutan merupakan suatu hubungan hukum diantara pengangkut dan pencarter, dalam hal ini pengangkut bersedia mengikatkan dirinya guna menyelenggarakan kegiatan pengangkutan, sementara pencarter bersedia mengikatkan dirinya untuk melakukan pembayaran. Bahwa atas perbuatan wanprestasi yang dilakukan oleh PT Bintang Sarana Laut (pencarter), maka PT Bendera Bahtera Kemenangan (pengangkut) dapat melakukan pemutusan perjanjian secara sepihak serta berhak atas penggantian biaya, ganti rugi dan bunga. Undang-undang juga memberikan hak kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan untuk meminta jaminan kepada PT Bintang Sarana Laut sebelum dilakukannya penyerahan muatan. Bilamana PT Bintang Sarana Laut tidak berkenan memberikan jaminan, maka PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat melakukan penyimpanan terhadap muatan, serta dapat mengajukan gugatan terhadap PT Bintang Sarana Laut disertai permintaan kepada pengadilan untuk memberikan kuasa menjual muatan kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan guna melunasi biaya pengangkutan dan penyimpanan. Adapun upaya yang dilakukan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan dalam menyelesaikan sengketa wanprestasi adalah melalui mekanisme musyawarah mufakat.

Kata kunci: Perjanjian Pengangkutan; Perusahaan Pelayaran; Wanprestasi

Pendahuluan

Wilayah laut mengambil peranan yang sangat signifikan dalam persebaran wilayah di muka bumi. Fakta ini juga nampaknya berlaku terhadap Indonesia, yang pada kenyataannya memiliki luas wilayah laut sebesar 2/3 dari total keseluruhan luas wilayahnya, sehingga tak ayal Indonesia dijuluki sebagai negara "kepulauan", karena memiliki kurang lebih sebanyak

17.499 Pulau di dalamnya. Diketahui bahwa total luas wilayah Indonesia adalah 7.81 Juta Km², yang terbagi atas wilayah daratan seluas 2,01 Juta Km², wilayah lautan seluas 3.25 Juta Km² dan Zona Ekonomi Eksklusif seluas 2.55 Juta Km² (Muhar 2017). Disamping itu, ditinjau dari posisi geografisnya, Indonesia berada diantara Benua Asia dan Benua Australia serta Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, sehingga menjadikan Indonesia berada pada posisi strategis (Hidayat and Ridwan 2017).

Berdasarkan faktor geografis Indonesia, maka dibutuhkan suatu moda/ sarana pengangkutan yang dapat mendukung mobilitas orang dan barang. Berkaca kepada karakteristik geografis Indonesia, maka sarana pengangkutan khususnya pengangkutan melalui laut sangat diperlukan. Pengangkutan di laut Indonesia berguna sebagai moda jejaring yang efektif untuk menghubungkan antar pulau yang satu dengan pulau lainnya. Hal ini pula sejalan dengan konsep negara kepulauan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, yang telah memandang laut bukanlah sebagai pemisah, melainkan sebagai pemersatu antar wilayah daratan dari Indonesia (Susetyorini 2019). Pengangkutan merupakan suatu kegiatan penting yang dapat menopang pertumbuhan dan pembangunan ekonomi, melalui kegiatan pengangkutanlah orang dan barang dapat dibawa atau diantarkan dari suatu tempat asal ke tempat tujuan sesuai dengan tujuan dan peruntukannya. Secara umum, kegiatan pengangkutan dilaksanakan dalam rangka untuk mengantarkan orang dan barang dengan selamat serta bertujuan guna meningkatkan nilai guna suatu barang (Muhammad 2013). Dikatakan bertujuan untuk mengantarkan dengan selamat, karena esensi dari pengangkutan itu sendiri yang bertujuan untuk mengantarkan orang (penumpang) dan barang ke tempat yang hendak dituju olehnya sehingga dapat memiliki nilai guna. Meningkatkan nilai guna dalam artian bahwa nilai seseorang atau suatu barang akan menjadi lebih tinggi di tempat tujuan karena dapat berguna bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan. Hal ini mengingat salah satu faktor pendukung yang menentukan nilai seseorang atau suatu barang juga tergantung pada letak dimana seseorang dan/atau barang itu berada (Fadhila 2018).

Salah satu bentuk pengangkutan yang dapat dimanfaatkan dalam lalu lintas perdagangan barang diantaranya adalah pengangkutan melalui laut. Terdapat berbagai macam jenis moda yang dapat digunakan dalam kaitannya dengan pengangkutan melalui laut, antara lain dengan menggunakan Kapal Tanker, Kapal Kargo, Kapal Tongkang dan lain sebagainya. Dari jenis tersebut, Kapal Tongkang merupakan salah satu moda pengangkutan yang paling diminati dan paling efektif untuk jenis angkutan curah seperti Batubara, Pasir, Batu Split, CPO dan berbagai jenis angkutan curah lainnya (Karchelly 2020). Badan kapalnya yang kokoh serta memiliki kapasitas muat dalam jumlah besar menjadi kelebihan tersendiri dari Kapal Tongkang, khususnya untuk pemuatan Batubara yang lazim dilakukan dalam jumlah besar (PT Batulicin Nusantara Maritim Tbk. 2020). Pengangkutan barang curah menggunakan Kapal Tongkang banyak diminati karena memiliki beberapa kelebihan, diantaranya adalah dapat memuat muatan dalam kapasitas besar sehingga ongkos angkutan yang cenderung lebih murah.

Dalam praktik pengangkutan laut, selalu didasari atas suatu kesepakatan diantara pengangkut dengan pencarter. Kesepakatan tersebut dibuat secara tertulis dalam bentuk perjanjian yang dalam praktik lazim disebut Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) atau Perjanjian Sewa Menyewa. Perjanjian tersebut digunakan sebagai dasar perikatan atas

hubungan hukum diantara perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal dan pencarter, sehingga dapat berguna sebagai alat pembuktian para pihak. Setiap perjanjian yang dibuat haruslah dilaksanakan dengan itikad baik, hal ini merupakan asas yang telah diejawantahkan berdasarkan ketentuan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut sebagai KUHPerdato). Hal tersebut pula sejalan dengan pendapat Munir Fuady yang menegaskan bahwa itikad baik adalah berada pada saat dilaksanakannya suatu perjanjian (Fuady 2007). Namun demikian, berbagai resiko bisa terjadi salah satunya adalah mengenai Wanprestasi yang bisa disebabkan oleh berbagai hal. Wanprestasi merupakan peristiwa hukum yang memiliki dampak hukum besar sehingga dalam praktiknya menimbulkan banyak sekali permasalahan (Satrio 2014). Dalam hal demikian, maka perlu upaya dan solusi hukum yang tepat dalam penyelesaiannya, sehingga esensi dari penyelenggaraan kegiatan pengangkutan tetap dapat terlaksana secara efektif dan efisien dengan memperhatikan hak-hak pengangkut maupun pencarter.

Wanprestasi yang kerap kali terjadi dalam Perjanjian Pengangkutan Laut adalah terkait dengan pelaksanaan pembayaran uang sewa oleh Pencarter. Hal ini sebagaimana dialami oleh beberapa perusahaan pelayaran diantaranya PT Pelayaran Ryan Samudera Adijaya selaku pemilik atas Kapal Tunda RSA 99 dan Kapal Tongkang Zulkarnaen 99 yang menjadi korban wanprestasi pencarter dalam Perjanjian Pengangkutan Laut (Idham 2021a). Dimana PT Borneo Sumber Alam Sejahtera selaku pencarter tidak lagi melaksanakan kewajiban pembayaran sewa kapal kepada PT Pelayaran Ryan Samudera Adijaya (Idham 2021b). Hal serupa juga dialami oleh PT Varia Usaha Lintas Segara selaku pemilik atas Kapal Tunda Five Star dan Kapal Tongkang Lius Naga I yang menjadi korban wanprestasi pencarter dalam Perjanjian Pengangkutan Laut. Sesuai dengan Perjanjian Pengangkutan yang disepakati, PT Varia Usaha Lintas Segara berkewajiban untuk mengangkut Pasir Sungai dari Pontianak, Kalimantan Barat menuju Pelabuhan Semarang, Jawa Tengah, dengan biaya pengangkutan sejumlah Rp150.000,- (seratus lima puluh ribu rupiah)/Metrik Ton. Dimana skema pembayaran yang disepakati adalah sebesar 75% (tujuh puluh lima persen) pada saat Kapal selesai muat di Pontianak, Kalimantan Barat dan sisanya sebesar 25% (dua puluh lima persen) setelah Kapal tiba sebelum bongkar di Pelabuhan Semarang, Jawa Tengah. Namun, meskipun PT Varia Usaha Lintas Segara telah melaksanakan kewajiban pengangkutannya, CV Triwira Jaya Abadi (pencarter) sama sekali tidak melakukan pembayaran biaya pengangkutan kepada PT Varia Usaha Lintas Segara (Indonesia 2019).

Maka dari itu, dalam praktiknya perusahaan pelayaran selaku pengangkut menyertakan klausul hak retensi dan hak menjual muatan milik pencarter sebagai langkah antisipatif/ preventif dalam hal Pencarter melakukan wanprestasi atas kewajiban pembayarannya. Praktik semacam ini telah menjadi kebiasaan yang diterapkan oleh perusahaan pelayaran, termasuk PT Bendera Bahtera Kemenangan selaku perusahaan pelayaran swasta nasional yang memiliki beberapa armada Kapal Tongkang dan Kapal Tunda sebagai moda dari pelaksanaan kegiatan usahanya di bidang pengangkutan laut.

Penerapan klausul hak retensi dan hak menjual muatan juga selalu diterapkan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan dalam perjanjian pengangkutan yang dibuatnya bersama-sama dengan pencarter, diantaranya juga diterapkan dalam perjanjian pengangkutan terhadap PT

Bintang Sarana Laut. Dalam pelaksanaan perjanjiannya, PT Bintang Sarana Laut tidak tunai dalam melaksanakan kewajiban pembayaran terhadap PT Bendera Bahtera Kemenangan. Berbekal klausul hak retensi dan hak menjual muatan sebagaimana telah disepakati dalam perjanjian, maka PT Bendera Bahtera Kemenangan mengupayakan untuk menahan dan menjual muatan milik PT Bintang Sarana Laut sebagai pelunasan atas biaya pengangkutan yang belum terbayarkan. Dalam kondisi demikian kemudian timbul permasalahan hukum antara PT Bendera Bahtera Kemenangan selaku pengangkut dan PT Bintang Sarana Laut selaku Pencarter.

Guna menunjang unsur kebaruan (*novelty*) dari penelitian ini, penulis mengambil beberapa penelitian terdahulu yang relevan, diantaranya penelitian Era Kharizmanita berjudul "Penerapan Hak Retensi dan Penyelesaian Sengketa di Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang pada PT Titipan Kilat Cabang Palembang" (Kharizmanita 2005). Penelitian Padlan Zamzimi berjudul "Perjanjian Carter Kapal Dalam Prakteknya Antara PT. Sabang Raya Indah Dengan Penyewa di Kota Jambi" (Zamzimi 2010). Penelitian Tina Hastuti Nasution berjudul "Tinjauan Yuridis Wanprestasi Pihak Penyewa Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Kapal (Studi Putusan MA No. 2014K/PDT/2011)" (Nasution 2017). Penelitian Torangsas Sitorus, Dkk. berjudul "Tinjauan Yuridis Proses Pelaksanaan Perjanjian Sewa Menyewa Kapal Berdasarkan Kitab Undang - Undang Hukum Perdata" (Torangsas Sitorus 2021). Penelitian Dheane Fortuna berjudul "Pelaksanaan Perjanjian Sewa Menyewa Kapal Untuk Pengangkutan Batu Bara Antara PT Senapati Segara Nusantara Dengan PT Tiga Mutiara Indah" (Fortuna 2021).

Bahwa sepanjang penelusuran penulis, penelitian ini menggunakan perspektif analisis yang berbeda dibandingkan dengan penelitian terdahulu, dimana penulis menitikberatkan kepada aspek perlindungan hukum terhadap perusahaan pelayaran atas tindakan wanprestasi yang dilakukan oleh pencarter. Penelitian ini memiliki nilai *novelty* (kebaruan) serta tindak lanjut atas penelitian terdahulu yang telah menemukan fakta kerap terjadinya tindakan wanprestasi oleh pencarter dan pula sebagai tindak lanjut atas beberapa saran dari penulis terdahulu yang menyarankan agar perusahaan pelayaran memberikan penegasan klausul dalam perjanjian pengangkutan, selektif dalam memilih pencarter serta memberikan alternatif ketentuan mengenai akibat hukum dalam hal terjadinya wanprestasi.

Maka berdasarkan uraian tersebut di atas, pada penelitian ini penulis hendak memecahkan permasalahan berikut ini: bagaimana perlindungan hukum terhadap perusahaan pelayaran atas wanprestasi pencarter dalam perjanjian pengangkutan pada PT Bendera Bahtera Kemenangan; dan bagaimana upaya penyelesaian sengketa wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan pada PT Bendera Bahtera Kemenangan.

Metodologi Penelitian

Penelitian ini ialah penelitian kualitatif, dimana Brogdan dan Biklen mengemukakan bahwa yang dimaksud penelitian kualitatif merupakan penelitian yang berguna untuk menghasilkan suatu data deskriptif berupa ucapan atau tulisan atau perilaku yang diteliti (Biklen 2007). Penelitian ini diarahkan dengan metode penelitian yuridis normatif yang bersumber pada peraturan perundangan, pendapat ahli, dan sumber hukum lainnya (*statue approach*) serta dikaitkan dengan pendekatan permasalahan/kasus (*case approach*). Penelitian ini mengangkat suatu permasalahan dengan menggunakan aspek yuridis normatif dalam

menguji dan menganalisis permasalahan. Penelitian ini dianalisis berdasarkan bahan hukum primer maupun sekunder yang memiliki kaidah hukum di dalamnya (Mamudji [n.d.]

Hasil dan Pembahasan

Tentang Wanprestasi Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut pada PT Bendera Bahtera Kemenangan

Pasal 35 ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU No. 17/2008) telah memberikan keleluasaan kepada perusahaan pelayaran untuk menentukan biaya atau tarif pengangkutan barang. Maka dari itu, kesepakatan mengenai penyelenggaraan pengangkutan termasuk mengenai biaya atau tarif pengangkutan beserta segala hak maupun kewajiban lainnya dituangkan secara tertulis dalam perjanjian pengangkutan. Pasal 1313 KUHPerdara memberikan pengertian bahwa perjanjian ialah perbuatan diantara salah satu pihak ataupun lebih yang mengikatkan dirinya terhadap satu orang ataupun lebih. Subekti berpendapat bahwa perjanjian mensyaratkan suatu ikatan (hubungan) hukum antara 2 (dua) pihak yang isinya merupakan hak serta kewajiban, dimana menimbulkan suatu hak serta kewajiban (Subekti 1992). Sudikno Mertokusumo memberikan definisi perjanjian sebagai suatu ikatan (hubungan) hukum diantara 2 (dua) pihak ataupun lebih yang didasari atas kata sepakat, sehingga menimbulkan akibat hukum terhadap kedua belah pihak yang wajib ditaati dan dijalankan bersama (Mertokusumo 2010). Menurut R. Soekardono, perjanjian pengangkutan didefinisikan sebagai suatu perjanjian yang bersifat obligatoir dan timbal balik, pihak pengangkut berkewajiban melaksanakan kegiatan pengangkutan, dan pengirim atau penumpang berkewajiban untuk melaksanakan pembayaran (Soekardono 1994).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut sebagai KUHDagang) tidak mendefinisikan pengangkutan secara *expressive verbis*, namun pengertian pengangkutan barang dapat dijumpai pada ketentuan Pasal 466 KUHDagang mendefinisikan pengangkutan sebagai suatu perikatan yang dilakukan berdasarkan pengangkutan menurut waktu atau pengangkutan menurut perjalanan dalam rangka menyelenggarakan pengangkutan barang baik seluruhnya maupun sebagian. Dalam penyelenggaraan pengangkutan laut yang dilakukan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan, selalu didasari dengan perjanjian. Perjanjian ini dijadikan sebagai dasar penyelenggaraan pengangkutan. Namun demikian, peluang terjadinya wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan laut sangatlah besar. Menurut M. Yahya Harahap wanprestasi didefinisikan sebagai suatu perbuatan salah satu pihak yang tidak sesuai dengan waktunya, tidak selayaknya atau tidak melaksanakan sama sekali perjanjian yang telah disepakati (Harahap 1986). Maka dapat dikatakan bahwa wanprestasi merupakan suatu keadaan dengan mana terdapat seorang atau lebih debitur yang tidak mampu memenuhi kewajiban (prestasi) nya sebagaimana yang telah disanggupi dan disepakati dalam perjanjian. Adapun menurut Subekti bentuk-bentuk wanprestasi dapat berupa (Subekti 2017) :

1. Tidak melakukan prestasi sama sekali;
2. Keliru dalam melakukan prestasi; dan
3. Terlambat dalam melakukan prestasi;

Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa PT Bendera Bahtera Kemenangan telah mencarterkan kapal miliknya yakni Kapal Tunda Starfish dan Kapal Tongkang Terang 2701

dengan skema pengangkutan menurut waktu (*time charter*) kepada PT Bintang Sarana Laut untuk melakukan pengangkutan muatan Cangkang Kelapa Sawit dari Pelabuhan Tayan, Pontianak, Kalimantan Barat (Pelabuhan Asal) menuju Pelabuhan Marunda, Jakarta Utara, DKI Jakarta (Pelabuhan Tujuan). Dimana pengangkutan tersebut diselenggarakan berdasarkan Perjanjian Sewa Menyewa Kapal No : TS-SBL/TC/IX/2020/002N tertanggal 07 September 2020 (selanjutnya disebut sebagai "Perjanjian"). Dalam perjanjian tersebut disepakati harga sewa kapal yakni senilai Rp525.000.000,- (lima ratus dua puluh lima juta rupiah) Per - Bulan dan deposit sebesar Rp250.000.000,- (dua ratus lima puluh juta rupiah) yang wajib dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian, hal mana pembayaran sewa tiap bulan berikutnya dilaksanakan paling lambat 7 (tujuh) hari sebelum berakhirnya masa sewa di setiap bulannya. Namun dalam pelaksanaannya, meskipun PT Bendera Bahtera Kemenangan telah memberikan hak sewa kapal kepada PT Bintang Sarana Laut selama 5 (lima) bulan yakni sejak bulan September 2020 s.d. bulan Februari 2021, PT Bintang Sarana Laut hanya melakukan pembayaran sewa kapal sebesar Rp775.000.000,- (tujuh ratus tujuh puluh lima juta rupiah) dari yang semestinya senilai Rp2.625.000.000,- (dua miliar enam ratus dua puluh lima juta rupiah). Maka dari itu, perbuatan yang dilakukan oleh PT Bintang Sarana Laut merupakan suatu perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai suatu perbuatan wanprestasi.

Tentang Hak Retensi dan Hak Menjual Muatan dalam Perjanjian Pengangkutan Laut pada PT Bendera Bahtera Kemenangan

Bahwa dalam ketentuan Pasal 6 huruf (d) Perjanjian telah disepakati klausul hak retensi dan hak menjual muatan oleh para pihak bilamana PT Bintang Sarana Laut melakukan pembayaran tidak sesuai dengan perjanjian. Selengkapnya ketentuan Pasal 6 huruf (d) Perjanjian berbunyi sebagai berikut:

"Apabila penyewa tidak melakukan pembayaran sesuai dengan Pasal ini, maka Pemilik/Operator berhak menarik Kapal beserta muatan yang ada di dalamnya tanpa pemberitahuan lagi kepada Penyewa. Segala kerugian yang timbul akibat kelalaian Penyewa tersebut menjadi beban Penyewa dan Pemilik/Operator dibebaskan dari segala tuntutan ganti rugi dari Pihak Ketiga"

Penegasan terhadap klausul tersebut dijelaskan oleh Toni Susanto selaku Direktur Utama PT Bendera Bahtera Kemenangan yang menyampaikan bahwa dengan tidak dibayarkannya biaya angkutan sesuai dengan yang diperjanjikan, maka muatan milik PT Bintang Sarana Laut yang berada di atas kapal menjadi bagian dari jaminan kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan (Susanto 2022).

Berkenaan dengan hal tersebut, J. Satrio mengemukakan bahwa hak retensi ialah hak yang diberikan kepada kreditur guna menahan sesuatu barang tertentu kepunyaan debitur hingga tagihan kreditur terlunasi (Satrio 1991). Lebih lanjut Sri Soedewi Masjchoen Sofwan meluruskan bahwasannya hak retensi bukanlah suatu hak kebendaan, namun termasuk kedalam aspek hukum benda, dimana hak retensi ini mencerminkan pemberian jaminan kepada si kreditur (Sofwan 2000).

Maka dalam hal ini, oleh karena perjanjian pengangkutan mencerminkan adanya karakteristik pemberian kuasa, maka pengaturan mengenai hak retensi dalam hal pemberian kuasa diatur dalam ketentuan Pasal 1812 KUHPerdara yang pada pokoknya memberikan hak kepada si penerima kuasa (kreditur) guna menahan suatu barang milik pemberi kuasa

(debitur) yang ada pada kekuasaan kreditur, sampai dapat dilunasi seluruh kewajiban yang timbul atas pelaksanaan pemberian kuasa tersebut.

Pemberlakuan hak retensi dalam hal ini merupakan suatu bentuk penegasan kepada debitur yang dalam hal ini adalah PT Bintang Sarana Laut selaku pencarter agar segera melaksanakan kewajiban pembayarannya. Oleh karena hak retensi ini dapat memberikan jaminan, maka dapat dikatakan bahwa penggunaan hak retensi menunjukkan adanya kemiripan dengan *pand recht* (gadai) (Kharizmanita 2005). Maka dari itu, hak retensi merupakan suatu perjanjian yang bersifat assesoir (tambahan) yang berarti keberlakuannya tunduk pada perjanjian pokoknya, sehingga ada atau tidaknya hak retensi didasari atas suatu perjanjian sebelumnya. Atau dengan kata lain, dalam hal ini hak retensi tidak dapat diberlakukan jika tidak terjadi penyelenggaraan pengangkutan yang kemudian menimbulkan suatu hubungan hukum dalam kaitannya dengan pelaksanaan suatu prestasi tertentu. Handri Raharjo berpandangan bahwasannya perjanjian jaminan bersifat assesoir (tambahan), yang dimaksud dengan perjanjian assesoir ialah berupa perjanjian turunan yang terikat dengan perjanjian pokoknya (Raharjo 2009). Lebih lanjut M. Khoidin menegaskan mengenai perjanjian tambahan adalah sebagai berikut (M. Khoidin 2017):

1. Keberlakuan dan penakhirannya mengikuti perjanjian pokok;
2. Bilamana perjanjian pokok hapus, maka perjanjian jaminan menjadi hapus dengan sendirinya;
3. Peralihan yang terjadi pada perjanjian pokok, turut menyebabkan beralihnya perjanjian tambahan.

Namun dalam hukum pengangkutan, yakni Pasal 493 KUHDagang tidak memperkenankan pengangkut untuk menggunakan klausul hak retensi sebagai suatu jaminan yang diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutannya. Maka penggunaan klausul hak retensi atau klausul menjual muatan sebagai jaminan untuk pembayaran biaya pengangkutan tidaklah dapat diperjanjikan dalam perjanjian pengangkutan dan karenanya klausul tersebut dianggap batal demi hukum (tidak pernah ada).

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka muatan milik PT Bintang Sarana Laut tidak serta merta menjadi objek jaminan yang sah kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan. Adapun, dasar daripada pembentuk undang-undang tidak memperkenankan muatan milik pencarter sebagai jaminan atas pelunasan biaya pengangkutan adalah karena menganggap pembebanan jaminan terhadap muatan adalah tidak selaras dengan asas dari hukum pengangkutan. Disamping itu, penggunaan hak retensi dalam penyelenggaraan pengangkutan dianggap bertolak belakang dengan fungsi dan tujuan dari pengangkutan yakni guna mengantarkan barang dengan sampai pada tempat tujuan (Kharizmanita 2005). Oleh karenanya, klausul hak retensi dan hak menjual muatan sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 6 huruf (d) Perjanjian secara hukum *null and void* (batal demi hukum) sehingga dianggap tidak pernah ada. Sekalipun klausul tersebut telah disepakati diantara para pihak, namun klausul tersebut tidak memenuhi syarat objektif suatu perjanjian karena bertentangan dengan ketentuan perundangan khususnya Pasal 493 KUHDagang, sehingga PT Bendera Bahtera Kemenangan tidak dapat menahan dan menjual muatan milik PT Bintang Sarana Laut sebagai jaminan pembayaran biaya pengangkutan dengan bersandar pada ketentuan Pasal 6 huruf (d) Perjanjian.

Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pelayaran Atas Wanprestasi Pencarter dalam Perjanjian Pengangkutan Laut pada PT Bendera Bahtera Kemenangan

Berdasarkan ketentuan Pasal 14 Perjanjian, telah memberikan hak bagi PT Bendera Bahtera Kemenangan maupun PT Bintang Sarana Laut untuk mengakhiri atau memutus perjanjian secara sepihak. Hal itu dapat dilakukan bilamana terdapat pihak yang lalai memenuhi prestasinya. Maka dari itu, PT Bendera Bahtera Kemenangan pada dasarnya dapat mengakhiri atau memutus perjanjian secara sepihak serta berhak untuk meminta penggantian biaya, ganti rugi dan bunga atas perbuatan wanprestasi yang dilakukan oleh PT Bintang Sarana Laut. Hal tersebut sejalan dengan ketentuan Pasal 1243 KUHPerdara.

Disamping itu, oleh karena undang-undang tidak memperkenankan penggunaan klausul hak retensi dalam perjanjian pengangkutan, KUHDagang menentukan upaya yang dapat dilakukan oleh pengangkut bilamana penerima muatan atau pencarter yakni PT Bintang Sarana Laut menolak atau tidak tunai dalam membayar biaya angkutan. Dalam hal ini, PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat mensiasati agar diletakkan pembebanan jaminan pada Perjanjian, dengan ketentuan bahwa jaminan yang diletakkan tersebut selain dari muatan milik PT Bintang Sarana Laut. Kemudian bilamana PT Bintang Sarana Laut tidak melakukan pembayaran biaya pengangkutan (sementara sebelumnya tidak diperjanjikan pembebanan suatu jaminan tertentu), maka sebelum PT Bintang Sarana Laut melakukan pembongkaran muatan di Pelabuhan Tujuan, PT Bendera Bahtera Kemenangan berhak meminta kepada PT Bintang Sarana Laut yang juga selaku penerima sekaligus pemilik muatan agar meletakkan suatu jaminan untuk pembayaran biaya pengangkutan (*vide* Pasal 493 ayat (2) dan (3) KUHDagang). Dalam hal PT Bintang Sarana Laut tidak berkenan untuk meletakkan jaminan, maka PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat menyimpan muatan di *stockpile* (tempat penumpukan muatan) pelabuhan tujuan. Bilamana PT Bendera Bahtera Kemenangan tidak memiliki perwakilan (agen) yang dapat mewakili kepentingannya untuk mengawasi pelaksanaan penyimpanan muatan, maka PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat memberangkatkan kapal ke pelabuhan terdekat, sepanjang pada pelabuhan berikutnya tersebut terdapat perwakilan (agen) PT Bendera Bahtera Kemenangan yang dapat ditunjuk guna mewakili kepentingannya. (*Vide* Pasal 495 ayat (2) dan (3) KUHDagang).

Selanjutnya, bilamana muatan tersebut mudah menjadi busuk atau rusak karena sifatnya itu sendiri, PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat segera mengajukan gugatan terhadap PT Bintang Sarana Laut pada Pengadilan Negeri tempat dimana muatan tersebut di simpan, dengan meminta kepada pengadilan agar memberikan kuasa menjual muatan kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan, sehingga nantinya pengadilan dapat memberikan kuasa kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan untuk menjual muatan sebagai pelunasan biaya pengangkutan atau biaya sewa kapal dan biaya penyimpanan (seperti; biaya bongkar muat, biaya *stacking* (penumpukan muatan) dan biaya sewa *stockpile*, serta biaya-biaya lain yang timbul dalam rangka melakukan penyimpanan muatan) (*vide* Pasal 496 ayat (1), (2) dan (3) KUHDagang).

Maka, bilamana tidak dicapai kesepakatan secara non-litigasi, PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat mengajukan gugatan bersamaan dengan tuntutan provisionil agar pengadilan memberikan putusan sela yang berisi putusan provisionil dengan memberikan kuasa kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan untuk menjual muatan dan mengambil

pelunasan atas biaya sewa pengangkutan atau biaya sewa kapal dan biaya penyimpanan. Kemudian terhadap kelebihan atas hasil penjualan akan disimpan oleh Pengadilan.

H.M.N. Purwosutjipto juga menegaskan bilamana penerima menolak membayar biaya angkutan, pengangkut berhak menuntut lewat pengadilan setempat. Hakim berhak memerintahkan penjualan atas barang muatan itu seperlunya untuk pelunasan pembayaran biaya angkutan. Sepanjang perkara itu sedang dalam proses, Hakim juga berhak memerintahkan untuk dilakukan penyimpanan barang angkutan (Purwosutjipto 2008).

Upaya Penyelesaian Wanprestasi dalam Perjanjian Pengangkutan Laut pada PT Bendera Bahtera Kemenangan

Sesuai dengan ketentuan Pasal 16 Perjanjian, bila terjadi sengketa yang timbul atas pelaksanaan perjanjian maka akan dilakukan penyelesaian melalui mekanisme musyawarah mufakat. Namun bilamana tidak memperoleh kesepakatan, maka penyelesaiannya dilakukan melalui Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI). Dalam menyelesaikan persoalan yang dihadapi, PT Bendera Bahtera Kemenangan selalu mengupayakan penyelesaian sengketa secara musyawarah mufakat. Hal ini sebagaimana disampaikan oleh Toni Susanto yang menegaskan bahwa PT Bendera Bahtera Kemenangan lebih memilih untuk menyelesaikan sengketa secara musyawarah mufakat. Hal ini dikarenakan penyelesaian sengketa secara non-litigasi dianggap lebih efektif dan efisien, sehingga dapat lebih efektif dan memangkas waktu penyelesaiannya (Susanto 2022).

Bentuk penyelesaian sengketa wanprestasi yang dilakukan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan terhadap PT Bintang Sarana Laut adalah penyelesaian secara non-litigasi, dimana diketahui bahwa sejak PT Bintang Sarana Laut tidak melakukan pembayaran biaya pengangkutan/biaya sewa kapal, PT Bendera Bahtera Kemenangan memerintahkan kepada Nahkoda agar tidak melanjutkan pelayaran menuju Pelabuhan Tujuan. Dalam upaya negosiasi, PT Bendera Bahtera Kemenangan meminta kepada PT Bintang Sarana Laut agar dilaksanakan ketentuan Pasal 6 huruf (d) Perjanjian, yakni untuk melakukan penjualan muatan milik PT Bintang Sarana Laut. Hal mana kemudian PT Bintang Sarana Laut menyepakti permintaan PT Bendera Bahtera Kemenangan, sehingga PT Bintang Sarana Laut memberikan surat kuasa jual kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan untuk melakukan penjualan terhadap muatan, termasuk menentukan harga jual, menerima pembayaran atas penjualan, serta mengambil uang sejumlah Rp 2.100.000.000,- (dua miliar seratus juta rupiah) sebagai pembayaran biaya pengangkutan/biaya sewa kapal yang belum dibayarkan oleh PT Bintang Sarana Laut. Namun, PT Bendera Bahtera Kemenangan batal melaksanakan penjualan muatan lantaran terdapat pihak ketiga yang berkepentingan yakni PT Tijaroh Amanah Bersama yang belakangan baru diketahui oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan merupakan pembeli atau penerima muatan yang dikirim oleh PT Bintang Sarana Laut, sehingga dilakukan musyawarah diantara Para Pihak, yang kemudian menghasilkan suatu kesepakatan yang pada pokoknya PT Tijaroh Amanah Bersama yang akan menutupi biaya pengangkutan, kesepakatan tersebut dituangkan dalam Perjanjian Penyelesaian Pembayaran tertanggal 22 Maret 2021 yang disepakati antara PT Bendera Bahtera Kemenangan, PT Bintang Sarana Laut dan PT Tijaroh Amanah Bersama.

Kesimpulan

Bahwa atas perbuatan wanprestasi yang dilakukan oleh PT Bintang Sarana Laut, pada dasarnya PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat melakukan pemutusan perjanjian secara sepihak sesuai dengan ketentuan Pasal 14 Perjanjian, tanpa mengurangi haknya dalam meminta pengantian biaya, ganti rugi dan juga bunga. Disamping itu, PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat mensiasati agar dalam perjanjian pengangkutan dibebankan suatu jaminan selain daripada muatan milik PT Bintang Sarana Laut. Hal ini mengingat ketentuan hak retensi dan hak menjual muatan yang biasa diterapkan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan dalam Perjanjian adalah bertentangan dengan ketentuan Pasal 493 KUHDagang, sehingga dianggap batal demi hukum (tidak pernah ada). Karenanya, klausul tersebut tidak dapat dijadikan sebagai dasar untuk melakukan penjualan muatan milik PT Bintang Sarana Laut. Undang-undang juga memberikan hak kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan (selaku pengangkut) agar sebelum PT Bendera Bahtera Kemenangan menyerahkan muatan di Pelabuhan Tujuan, maka ia berhak untuk meminta suatu jaminan kepada PT Bintang Sarana Laut (selaku pengirim sekaligus penerima muatan). Kemudian dalam hal PT Bintang Sarana Laut menolak untuk meletakkan jaminan, maka PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat menyimpan muatan milik PT Bintang Sarana Laut pada *stockpile* Pelabuhan Tujuan dan/ atau Pelabuhan terdekat lainnya dimana terdapat perwakilan (agen) dari PT Bendera Bahtera Kemenangan. Apabila muatan tersebut mudah menjadi busuk (rusak) karena sifat maupun karakteristiknya, PT Bendera Bahtera Kemenangan dapat mengajukan gugatan terhadap PT Bintang Sarana Laut disertai permintaan kepada pengadilan untuk memberikan kuasa menjual muatan kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan guna melunasi biaya pengangkutan dan penyimpanan. Upaya penyelesaian sengketa wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan adalah dengan mengedepankan bentuk penyelesaian secara non-litigasi melalui upaya musyawarah mufakat. Adapun upaya yang dilakukan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan adalah meminta konfirmasi kepada PT Bintang Sarana Laut untuk melaksanakan ketentuan Pasal 6 huruf (d) Perjanjian, sehingga PT Bintang Sarana Laut menyetujui permintaan tersebut kemudian memberikan kuasa menjual muatan kepada PT Bendera Bahtera Kemenangan sebagai pelunasan atas biaya pengangkutan yang belum dibayarkan. Namun, penjualan tersebut batal dilaksanakan oleh PT Bendera Bahtera Kemenangan disebabkan terdapat pihak ketiga yang memiliki kepentingan atas muatan tersebut, karena belakangan baru terungkap bahwa PT Tjaro Amanah Bersama merupakan pembeli yang telah mengadakan perjanjian jual beli dengan PT Bintang Sarana Laut. Dalam hal ini, PT Tjaro Amanah Bersama bersedia melunasi biaya pengangkutan yang belum dibayarkan oleh PT Bintang Sarana Laut. Dengan demikian, sengketa wanprestasi dapat terselesaikan melalui mekanisme musyawarah mufakat antara PT Bendera Bahtera Kemenangan, PT Bintang Sarana Laut dan PT Tjaro Amanah Bersama. Kepada perusahaan pelayaran, khususnya dalam hal ini PT Bendera Bahtera Kemenangan disarankan agar tidak serta merta menahan dan menjual muatan milik pencarter bilamana tidak mendapatkan persetujuan dari pencarter. Hal ini mengingat Pasal 493 KUHDagang telah dengan tegas melarang praktik menahan muatan, terlebih lagi bila sampai dilakukan penjualan terhadap muatan. Untuk meminimalisir adanya gugatan dan/ atau tuntutan hukum dari pencarter, kiranya agar perusahaan pelayaran dalam hal ini PT Bendera Bahtera Kemenangan tetap mengedepankan penyelesaian secara musyawarah

mufakat. Namun bilamana tidak terjadi kesepakatan, maka dapat mengambil tindakan hukum sesuai dengan ketentuan perundangan yang berlaku.

Daftar Pustaka

- Biklen, Robert Bogdan & Sari Knopp. 2007. *Qualitative Research for Education : An Introduction to Theories and Methods*, 5th edn (Boston Toronto: Pearson)
- Fadhila, Khairani. 2018. 'PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA PENGANGKUTAN SEMEN ANTARA PT . SEMEN PADANG DENGAN PT . INDOBARUNA BULK TRANSPORT MENGGUNAKAN KAPAL LAUT' (Padang: Universitas Andalas) <http://scholar.unand.ac.id/34752/5/SKRIPSI_FULL.%2B.pdf>
- Fortuna, Dheane. 2021. 'PENGANGKUTAN BATU BARA ANTARA PT SENAPATI SEGARA NUSANTARA DENGAN PT TIGA MUTIARA INDAH' (Universitas Islam Riau) <<https://repository.uir.ac.id/9623/1/171010595.pdf>>
- Fuady, Munir. 2007. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Cet. 2 (Bandung: Refika Aditama)
- Harahap, M. Yahya. 1986. *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Cet. Ke-2 (Bandung: Alumni)
- Hidayat, Safril, and Ridwan. 2017. 'Kebijakan Poros Maritim Dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan Dan Harapan Maritime Axis Policy And Indonesian National Security: Challenges And Hope', *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 7.3: 107-21
- Idham. 2021a. 'Diduga Gelapkan Tongkang, PT KHB Disomasi', *Kailipost* <<https://kailipost.com/2021/01/diduga-gelapkan-tongkang-pt-khb-disomasi-1.html>> [accessed 2 October 2022]
- — —. 2021b. 'Disomasi Terkait Tongkang, Pihak PT. KHB Memberikan Bantahan Terlibat', *Kailipost* <<https://kailipost.com/2021/01/disomasi-terkait-tongkang-pihak-pt-khb-berikan-bantahan-terlibat.html>> [accessed 2 October 2022]
- Indonesia, Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik. 2019. *Putusan No. 97/Pdt.G/2019/PN.Gsk* <<https://putusan3.mahkamahagung.go.id/direktori/putusan/85cfca6c873cfc72a1b18c657e3995e0.html>>
- Karchelly, Vindy Audiba. Dkk. 2020. 'Analisis Angkutan Crude Palm Oil Multi Trip Dengan Kapal Tongkang', *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 22: 84 <<https://doi.org/10.25104/transla.v22i2.1615>>
- Kharizmanita, Era. 2005. 'Penerapan Hak Retensi Dan Penyelesaian Sengketa Di Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Pada PT Titipan Kilat Cabang Palembang' (Universitas Muhammadiyah Palembang) <<http://repository.um-palembang.ac.id/id/eprint/886%0A>>
- M. Khoidin. 2017. *Hukum Jaminan (Hak-Hak Jaminan, Hak Tanggungan Dan Eksekusi Hak Tanggungan)* (Surabaya: LBJ)
- Mamudji, Soerjono Soekanto and Sri. [n.d.]. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Cet. Ke-17 (Jakarta: Rajawali Pers)
- Mertokusumo, Sudiko. 2010. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar (Edisi Revisi)*, Cet. Ke-1 (Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka)

- Muhammad, Abdul Kadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti)
- Muhar, Junef. 2017. 'Penegakan Hukum Dalam Rangka Penataan Ruang Guna Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan', *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, 17.4: 373-90
- NASUTION, T H. 2017. 'Tinjauan Yuridis Wanprestasi Pihak Penyewa Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Kapal', *Repository.Umsu.Ac.Id* (Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara) <<http://repository.umsu.ac.id/jspui/handle/123456789/12343>>
- PT Batulicin Nusantara Maritim Tbk. 2020. 'Kelebihan Kinerja Kapal Tongkang Untuk Operasional Tambang' <<https://batulicinnusantaramaritim.com/kelebihan-kinerja-kapal-tongkang-untuk-operasional-tambang/?lang=en>> [accessed 2 October 2022]
- Purwosutjipto, H.M.N. 2008. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Cet. Ke-7 (Jakarta: Jakarta Kencana)
- Raharjo, Handri. 2009. *Hukum Perjanjian Di Indonesia* (Yogyakarta: Pustaka Yustisia)
- Satrio, J. 1991. *Hukum Jaminan, Hak - Hak Jaminan Kebendaan* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti)
- — —. 2014. *Wanprestasi Menurut KUHPerdara, Doktrin Dan Yurisprudensi*, 2nd edn (Bandung: PT Citra Aditya Bakti)
- Soekardono, Raden. 1994. *Hukum Dagang Indonesia II Bagian I, Cet. Ke-4* (Jakarta: Rajawali Pers)
- Sofwan, Sri soedewi Masjchoen. 2000. *Hukum Perdata : Hukum Benda* (Yogyakarta: Liberty)
- Subekti, R. 1992. *Aspek-Aspek Hukum Perikatan Nasional, Cet. Ke-4* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti)
- — —. 2017. *Pokok - Pokok Hukum Perdata, Cet. Ke-* (Jakarta: PT Intermasa)
- Susanto, Toni. 2022. *Toni Susanto, Diwawancara Oleh Zulfikri Marasabessy Mengenai Penerapan Klausul Hak Retensi Dan Hak Menjual Muatan Serta Penyelesaian Wanprestasi Pada PT Bendera Bahtera Kemenangan* (Jakarta)
- Susetyorini, Peni. 2019. 'Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982', *Masalah-Masalah Hukum*, 48.2: 164 <<https://doi.org/10.14710/mmh.48.2.2019.164-177>>
- Torangsat Sitorus, Dkk. 2021. 'TINJAUAN YURIDIS PROSES PELAKSANAAN PERJANJIAN SEWA MENYEWA KAPAL BERDASARKAN KITAB UNDANG - UNDANG HUKUM PERDATA (Studi Penelitian PT. Pelayaran Batamitra Sejahtera)', *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Unrika*, 1: 1-14 <<https://jim.unrika.ac.id/index.php/JIMFHUNRIKA/article/view/13/12>>
- Zamzimi, Padlan. 2010. 'PERJANJIAN CARTER KAPAL DALAM PRAKTEKNYA ANTARA PT. SABANG RAYA INDAH DENGAN PENYEWA DI KOTA JAMBI', *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 10.3: 25-29 <<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.33087/jiubj.v10i3.31>>