

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perdagangan adalah sebagai penyumbang pembangunan perekonomian salah satunya. Dalam tahap pembangunan perlunya transportasi yang efisien yang menjadi syarat dalam rangka menjamin implementasi pembangunan negara sekaligus menjadi hal untuk mendukung transportasi, termasuk pada sektor laut.<sup>1</sup> Indonesia yang merupakan negara maritim, menjadi peran yang penting dalam kehidupan masyarakat dari sisi sosial sekaligus ekonomi.<sup>2</sup> Untuk memudahkan peredaran barang sekaligus jasa guna sebagai penunjang kegiatan berdagang, maka perlu pelayanan kapal seperti sarana angkutan dengan memadai, terlebih angkutan pada kelautan. Pelayanan kapal adalah kegiatan kapal yang beroperasi pada pelabuhan mulai dari masuk hingga keluar. Meningkatnya pergerakan barang sekaligus jasa dalam perdagangan di laut, berdampak pada perusahaan jasa pelayanan kapal memiliki keterkaitan dengan pengguna jasa pelayanan kapal melalui laut. Dalam hal ini menjadi bernilai bagi pemerintah, transportasi laut menjadi urgensi guna pendistribusian barang dagangan.<sup>3</sup> Hal tersebut karena transportasi laut dapat sebagai pendukung sekaligus menunjang aksesibilitas dan mobilitas serta

---

<sup>1</sup> Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung, 2002, hlm. 9.

<sup>2</sup> F. D.C Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, Cendana Press, Jakarta, 2017, hlm. 1.

<sup>3</sup> Elfrida Gultom. "Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis", *Jurnal Hukum Perdata*, Vol. 19, No.1, 2017: 427.

perekonomian negara.

Layanan pelabuhan terhadap konsumen jasa (barang sekaligus kapal) bisa dilihat berdasarkan kinerja pelabuhan, seperti dalam hal waktu pelayanan saat kapal masih di pelabuhan yang meliputi terkait tepatnya pelayanan dokumen, Sara Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), dan tersedianya kapal tunda atau kapal pandu. Aktivitas layanan kapal meliputi kegiatan labuh, pemanduan, penundaan, penambatan, bongkar muat, gedung. Penumpukan kontainer dilakukan sebelum ditumpuk ke kapal pada Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, setelah pengguna jasa pelayanan kapal memilih salah satu pelayanan kapal, dilakukan penyimpanan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya hingga menunggu datangnya kapal sekaligus pindah kapal terlaksana bongkaran barang. Dipindahkannya barang dari dermaga pada sisi badan kapal menuju gudang atau lapangan tumpukan (*cargodoring*) serta diambilnya barang dari gudang tumpukan menuju ke atas truk (*receiving CCC & delivery CDC*). Hal tersebut bisa diwujudkan ketika rencana sekaligus rancangan pelabuhan menerapkan kecanggihan teknologi serta ketepatan operasional dengan didukung sarana sekaligus prasarana secara baik.<sup>4</sup>

Dari semua rangkaian kegiatan pelayanan kapal yang dibebankan pada perusahaan pelayanan kapal yang berstatus badan hukum sesuai dengan Undang- Undang No. 25 tahun 2009 mengenai layanan publik. Hak sekaligus kewajiban perusahaan Pelayanan Kapal pada PT Pelabuhan Indonesia

---

<sup>4</sup> Soedjono Kramadibrata, *Op.Cit*

Persero Regional 3 pada pelaksanaan kegiatan pelayanan kapal yaitu bertanggungjawab dalam menyediakan pelayanan kapal untuk pengguna jasa serta menjaga fasilitas tersebut dengan sumber biayanya tak berasal dari anggaran pendapatan sekaligus belanja negara maupun daerah serta melaksanakan pelayanan kapal sesuai dengan ketentuan pelayanan sebagaimana UU No. 25 Tahun 2009 mengenai layanan publik. Dalam proses pelaksanaan pelayanan kapal perlu adanya keterampilan yang baik sehingga dapat menjaga keselamatan kapal, nahkoda serta menjaga keutuhan bongkar muat kapal tunda.

Berdasarkan pantauan hasil di lapangan pada tahun 2020, 2021 hingga 2022, terdapat permasalahan terkait di pelabuhan mengenai pelayanan kapal yang diselenggarakan oleh PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 (PELINDO). Wujud permasalahan yang banyak terjadi ialah seperti hutang pengguna jasa namun tidak segera dibayarkan yang mengakibatkan menjadi piutang PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 secara terus-menerus sehingga mengalami kerugian. Adapun pengguna jasa melakukan kegiatan pelayanan penundaan serta pemanduan kapal namun enggan membayar akan tetapi proses pelayanan kapal tetap berjalan akibat kedatangan kapal. Hal ini diperparah dengan melakukan pelayanan bongkar muat dan masuk ke pelayanan gedung penumpukan namun tidak segera diambil oleh nahkoda kapal sehingga terhitung biaya sewa secara terus-menerus yang mengakibatkan biaya pelayanan kapal membengkak namun yang diperkirakan oleh pengguna jasa seharusnya biaya pelayanan jasa kapal

tersebut seharusnya tidak melebihi perhitungan biaya pengguna jasa yang membuat pengguna jasa enggan membayar pelayanan kapal.<sup>5</sup>

Tabel 1 Jumlah Nota Piutang Pengguna Jasa 2020-2022

No	Tahun	Jumlah Pengguna Jasa	Total Piutang
1	2020	63	Rp.-1.448.226.225
2	2021	109	Rp.19.573.780.991
3	2022	229	Rp.74.994.199.697

Sumber: Wawancara, 2023<sup>6</sup>

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut mengenai jasa pelayanan kapal dan bongkar muat merupakan hal penting dan saling berkaitan erat bersama kewajiban semua pihak. Hal tersebut penting untuk diperhatikan, mengingat kesalahan maupun kelalaian serta wanprestasi ialah penyelesaiannya sebagaimana ketentuan yang ada.

Berdasarkan paparan latar belakang di atas, kemudian Penulis mengangkat penelitian ini dengan berjudul **“Penyelesaian Wanprestasi Dalam Sengketa Piutang Atas Tagihan Jasa Pelayanan Kapal (Studi Kasus PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 Surabaya)”**

## 1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah bentuk kesepakatan untuk mendapatkan pelayanan kapal bertentangan dengan KUHPerdara?

---

<sup>5</sup> Fitri Kamaluddin, Sub Divisi Umum & Humas, *Wawancara*, PT Pelabuhan Indonesia (Regional) 3, 13 Februari 2023

<sup>6</sup> Soegeng Prayitno, Regional Manager Keuangan Sub Regional 3, *Wawancara*, PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3, 13 Februari 2023.

2. Bagaimana bentuk penyelesaian terkait tagihan utang pada PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 terhadap pengguna jasa dalam pelaksanaan jasa pelayanan kapal?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Guna memahami sekaligus menganalisa bentuk kesepakatan untuk mendapatkan pelayanan kapal bertentangan atau tidak berdasarkan KUHPerdara.
2. Guna memahami bagaimana bentuk penyelesaian PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 di Surabaya terhadap piutang pengguna jasa dalam pelaksanaan jasa pelayanan kapal.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian harapannya bisa menambah ilmu pengetahuan sekaligus sebagai referensi, yang beriringan dengan perkembangan ilmu hukum di Indonesia yang kaitannya mengenai penyelesaian hukum sengketa nota piutang dalam pelaksanaan jasa pelayanan kapal.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini harapannya melahirkan kebermanfaatan untuk pihak-pihak berkepentingan pada implementasi layanan kapal sekaligus pelabuhan, serta sebagai pemecahan permasalahan yang mungkin sedang terjadi mengenai utang-piutang jasa pelayanan kapal.

## 1.5 Tinjauan Pustaka

### 1.5.1 Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian

#### 1.5.1.1 Definisi Perjanjian

Perjanjian (*overeenkomst*) secara umum merupakan dasar dalam perjanjian asuransi. Perjanjian adalah sumber yang penting atas perikatan (*verbinten*) sebagaimana diatur pada KUHPerdara dalam Buku III. KUHPerdara pada Pasal 1233 mengatur bahwa setiap terjadinya perikatan ialah atas persetujuan maupun undang-undang.”<sup>7</sup>

Asal kata “perjanjian” ialah dari kata “janji”, dengan artinya adalah para pihak yang setuju dengan menyatakan bersedia sekaligus menyanggupi dalam bertindak suatu hal. Pasal 1313 KUHPerdara mendefinisikan perjanjian adalah sebagai tindakan suatu pihak yang dapat terdiri satu orang atau lebih, yang kemudian mengikatkan dirinya ke pihak lain yang dapat meliputi satu orang maupun lebih. Definisi perjanjian menurut pandangan Subekti ialah peristiwa seseorang atau para pihak untuk berjanji melakukan suatu hal.<sup>8</sup>

Perjanjian sebagaimana Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah pembuatan persetujuan secara tulis maupun lisan oleh dua pihak ataupun lebih, dengan keduanya menyepakati

---

<sup>7</sup> Martha Eri Safira, *Hukum Perdata*, CV. Nata Karya, Ponorogo, Bandung, 2017, hlm.

<sup>8</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT Intermasa, Bandung, 2005, hlm. 1.

untuk tunduk pada persetujuan tersebut yang meliputi syarat, batas waktu. Selain itu juga sebagai persetujuan resmi dua negara ataupun lebih terkait keamanan, perdagangan, dan masih banyak lagi. Selain itu pula merupakan persetujuan tertulis oleh dua orang ataupun lebih, dengan ditempel materai. Didalamnya tersebut terdapat hak sekaligus kewajiban para pihak yang bertimbang balik. Masing-masing pihak mendapat Salinan perjanjian, yang merupakan tanda bukti menjadi pihak dalam perjanjian tersebut.<sup>9</sup>

Sumber perikatan sebagaimana ketentuan undang-undang ialah seperti perikatan berdasarkan undang-undang dan perikatan berdasarkan undang-undang sekaligus atas perbuatan orang. Perikatan berdasarkan perbuatan ialah terbagi lagi atas berdasarkan perbuatan yang diperbolehkan dan berdasarkan perbuatan dengan bertentangan hukum.<sup>10</sup>

Perikatan menurut Subekti merupakan suatu hubungan hukum dua pihak, yang mana salah satu pihak melekat hak untuk menuntut sesuatu hal dari pihak lain yang melekat kewajiban guna pemenuhan tuntutan tersebut. Perjanjian tersebut berkekuatan mengikat para pihak pembuat perjanjian

---

<sup>9</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia Versi Online, <https://kbbi.web.id/perjanjian>. Diakses pada tanggal 16 Maret 2023 Puku 10:00

<sup>10</sup> Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, PT Intermedia, Jakarta, 2003, hlm. 123.

tersebut. Hal demikian sebagaimana diatur pada Pasal 1338 KUHPerdara.

Hukum kontrak menurut Lawrence M. Friedman merupakan perangkat hukum yang hanya terdapat aturan terkait hal tertentu atas pasar sekaligus terkait jenis suatu perjanjian.<sup>11</sup>

Hukum kontrak menurut Salim H. S. adalah keseluruhan kaidah hukum mengenai hubungan hukum antara para pihak atas dasar kesepakatan guna melahirkan akibat hukum.

Berdasarkan definisi di atas, kesimpulannya adalah perjanjian merupakan kaidah hukum yang terdapat subjek hukum, prestasi, dan kesepakatan. Kesepakatan berwujud perjanjian ialah sifatnya mengikat, sebagaimana ketentuan Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerdara. Kekuatan kesepakatan adalah mengikat seperti undang-undang untuk para pihak yang membuat.

#### **1.5.1.2 Asas Perjanjian**

Hukum mengenai perjanjian terdapat asas penting yang berjumlah 5, terdiri dari:<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Lawrence W. Friedman, *American Law an Introduction*, ed. Wishnu Basuki, Tatanusa, Jakarta, 2001, hlm. 196.

<sup>12</sup> Salim H.S, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika Jakarta, 2010, hlm. 9..

## 1. Bebas Kontrak

Pada asas tersebut bisa dianalisis sebagaimana Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerdara, yang mengatur bahawa setiap perjanjian yang pembuatannya sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka pembuatnya. Kebebasan berkontrak, menggambarkan bisa meembuat perjanjian yang isinya tidak ditentukan, asalkan tak bertolakbelakang dengan undang-undang, kesusuilaan dan tertib secara umum. Ruang berdasarkan hukum terkait perjanjian di Indonesia ialah bebas membuat maupun tak membuat perjanjian, bebas memilih pihak bersama siapa membuat perjanjian, bebas menentukan atau menetapkan kausa dari apa yang diperjanjikan, bebas menentukan objek apa yang diperjanjikan, bebas menetapkan wujud suatu perjanjian, dan bebas untuk menerima atau bertentangan dengan aturan undang-undang dengan bersifat opsional (*aanvullend, optional*).<sup>13</sup>

Keberlakuan asas bebas kontrak ialah tak mutlak.

KUHPerdara membatasi dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Pasal 1320 Ayat (1) KUHPerdara, perjanjian tak sah ketika pembuatannya tidak ada kesepakatan para pihak

---

<sup>13</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang Bagi Para Pihak dalam Perjanjian Kredit Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, Institute Bankir Indonesia, Jakarta, 2009, hlm. 147.

pembuatnya;

- b. Pasal 1320 Ayat (2) KUHPperdata, bebas kemudian harus memperhatikan cakupannya pihak ketika pembuatan perjanjian;
- c. Pasal 1320 Ayat (4) jo Pasal 1337 KUHPperdata, mengenai larangan kausa berdasarkan undang-undang, bertolakbelakang dengan susila, dan bertolakbelakang dari unsur tertib secara umum;
- d. Pasal 1332 KUHPperdata, bebas kemudian dibatasi para pihak dalam pembuatan perjanjian mengenai objek perjanjian;
- e. Pasal 1335 KUHPperdata, perjanjian menjadi tak berkekuatan hukum ketika tidak ada sebab, atau sebabnya adalah palsu maupun dilarang; dan
- f. Pasal 1337 KUHPperdata, perjanjian dilarang ketika bertolakbelakang dengan aturan hukum, susila, dan rasa tertib secara umum.

## 2. Konsensualisme (*consensualism*).

Asas ini memiliki makna paling penting, bahwa lahirnya perjanjian hanya berdasarkan kesepakatan. Perjanjian sekaligus perikatan telah lahir ketika terjadi konsensus. Guna terjadinya persetujuan secara umum, penyesuaian kehendak dengan memenuhi segala syarat tertentu ialah perjanjian

secara sah di mata hukum.<sup>14</sup> Kesimpulan daripada asas konsensualisme ialah sebagaimana Pasal 1320 Ayat (1) KUHPerdara, yang mengatur salah satu syarat sah perjanjian ialah para pihak yang bersepakat.

a. *Pacta Sunt Servanda*

Berdasarkan hukum perjanjian yang menganut sistem terbuka maupun berdasarkan prinsip yang berkekuatan mengikat, perlu merujuk ketentuan Pasal 1374 Ayat (1) atau Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerdara. Setiap persetujuan ketika pembuatannya dilakukan dengan sah ialah keberlakuannya menjadi undang-undang bagi para pihak pembuat. Adagium *pacta sunt servanda* diakui menjadi ketentuan bahwa setiap persetujuan yang dibuat para pihak dengan timbal-balik ialah secara hakikat dimaksudkan guna dilaksanakan. Sifatnya memaksa, sehingga berkekuatan hukum mengikat.<sup>15</sup> Perjanjian yang pembuatannya dilakukan dengan sah ialah keberlakuannya seperti bagaikan undang-undang untuk para pihak pembuatnya sebagaimana ketentuan Pasal 1338 Ayat (1) dan Ayat (2) KUHPerdara. Pihak-pihak

---

<sup>14</sup> Budiono, Herlien. *Het Evenwichtbeginsel Voor Het Indonesisch Contractenrecht*. Diss Leiden, Holland, 2001. hlm 66

<sup>15</sup> Ibrahim, Johannes, dan Lindawaty Sewu, "*Hukum Bisnis Dalam Persepsi Manusia Modern*", Refika Aditama, Bandung, 2007, hlm, 98.

didalamnya wajib tunduk terhadap hal yang telah disepakati.

b. Itikad Baik

Berdasarkan Pasal 1338 Ayat (3) KUHPerdara, perjanjian wajib dilakukan dengan dilandasi itikad baik. Itikad baik dalam bahasa Belanda adalah “*te goeder trouw*”. Terjemahan kata tersebut adalah jujur, yang mana kemudian terdapat 2 (dua) macam, yaitu itikad baik ketika akan mengadakan perjanjian dan ketika pelaksanaan hak sekaligus kewajiban yang lahir atas perjanjian. Perjanjian yang pelaksanaannya berlandaskan itikad baik ataupun tidak ialah akan digambarkan dengan segala tindakan nyata-nyata dari orang yang sebagai pelaksana perjanjian.<sup>16</sup> Walaupun itikad baik dalam melaksanakan perjanjian sebenarnya letaknya dalam hati pihak dengan bersifat subjektif, namun itikad baik tersebut bisa dilihat berdasarkan objektif.

c. Kepribadian (*Personality*).

Asas ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1340 KUHPerdara, bahwa setiap perjanjian ialah keberlakuannya hanya bagi para pihak pembuatnya.

---

<sup>16</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perdata*, Sumur Bandung, Bandung, 1979, hlm. 56.

Perjanjian tak menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga. Pihak ketiga sejatinya tak menikmati kebermanfaatannya, selain sebagaimana ketentuan Pasal 1317. Pasal 1315 KUHPerdara kemudian mengatur bahwa secara umum, setiap orang tak bisa membuat perikatan atau perjanjian selain guna keperluan individualnya. Namun hal tersebut dapat dikecualikan sesuai ketentuan Pasal 1317 KUHPerdara, bahwa perjanjian bisa guna keperluan pihak ketiga ketika telah dituangkan syarat tertentu tersebut. Pasal 1318 KUHPerdara juga mengatur bahwa perjanjian tak hanya guna kepentingan pribadi, tetapi dapat pula guna kepentingan ahli waris sekaligus untuk pihak dengan melekat hak sebagaimana mestinya.

#### **1.5.1.3 Syarat Sah-nya Perjanjian**

Berdasarkan asas, setiap lelaki ataupun perempuan ketika telah dewasa (minimal 21 tahun) atau telah melangsungkan perkawinan sekaligus dinyatakan sehat jiwa raga adalah telah memenuhi unsur kecakapan secara hukum. Cakap untuk membuat perikatan ialah di atur dalam Pasal 1330 KUHPerdara sebagai berikut:

Pihak yang tidak cakap dalam membuat perjanjian, meliputi:

1. Pihak belum dewasa.
2. Pihak di bawah pengampuan.

3. Perempuan, sebagaimana hal yang ditetapkan undang-undang, dan secara umum setiap pihak terhadap undang-undang yang dilarang membuat perjanjian tertentu. Berdasarkan isi Pasal 1330 KUHPerdara, pihak yang tak memenuhi unsur kecakapan hukum ialah meliputi:

- 1) Pihak di bawah umur (belum beumur 21 tahun sekaligus melangsungkan perkawinan (Pasal 330 Ayat (1) KUHPerdara).
- 2) Pihak di bawah pengampuan (*curatele*), yang mana sebenarnya telah dewasa (telah berusia 21 tahun maupun telah melangsungkan perkawinan, namun tidak berkemampuan cukup dikarenakan mabuk, mengidap penyakit jiwa atau bahkan gila, dan boros.
- 3) Perempuan yang memiliki suami, dalam rangka ketika mendampingi suami. Terkait tak cakupannya perempuan telah memiliki suami adalah berhubungan dengan kesisteman hukum keperdataan Barat di Negara Belanda, di mana suami dilekati tanggungjawab memimpin (*maritale macht*). Belanda saat ini telah menghapus ketentuan tersebut, karena dianggap telah tidak sesuai lagi ketika beriringan dengan perkembangan zaman yang terus melaju. Indonesia juga demikian perihal ketentuan tersebut. Pihak yang

memenuhi klasifikasi ketiga hal di atas, ketika melakukan perjanjian ialah wajib terdapat pihak yang mewakili dengan memenuhi kecakapan hukum, seperti orang tua, wali, maupun kurator. Ketika tak memenuhi hal tersebut, maka perjanjian akan cacat secara hukum sekaligus dapat dibatalkan<sup>17</sup>

## **1.5.2 Tinjauan Umum Mengenai Perjanjian Pengangkutan**

### **1.5.2.1 Definisi Perjanjian Pengangkutan**

Definisi pengangkutan secara mendasar menurut Abdulkadir Muhammad merupakan kegiatan memindahkan penumpang maupun barang dari tempat awal menuju tempat lain sebagai tujuan. Kegiatan tersebut dilakukan dengan menggunakan alat pengangkut sesuai undang-undang, dengan menyesuaikan angkutannya sekaligus teknologi yang terus maju.<sup>18</sup>

Pengangkutan menurut HMN Poerwosutjipto merupakan perjanjian antara pihak yang mengangkut bersama pihak yang mengirim secara timbal balik. Pihak yang mengangkut mengikatkan dirinya dalam rangka penyelenggaraan

---

<sup>17</sup> Devy Kumalasari, DWI Wachidiyah Ningsih. "Syarat Sahnya Perjanjian Tentang Cakap Bertindak Dalam Hukum Menurut Pasal 1320 Ayat (2) K.U.H.Perdata", Jurnal Hukum, Vol. 7, No 1: 6.

<sup>18</sup> Abdulkadir Muhammad, "Arti Penting dan Strategi Multimoda Pengangkutan niaga di Indonesia, Prespektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi", Genta Press, Yogyakarta, 2007, hlm. 1.

pengangkutan atas penumpang barang maupun orang dari tempat awal menuju tempat tertentu sebagai tujuan dengan selamat. Pihak yang mengirim sendiri mengikatkan dirinya dalam rangka melakukan pembayaran uang pengangkutan.<sup>19</sup>

Berdasarkan kesisteman hukum di Indonesia, upengadaan perjanjian pengangkutan penumpang barang maupun orang ialah tak wajib secara tertulis. Hal tersebut dapat hanya berwujud persetujuan lisan. Perjanjian pengangkutan secara umum didalamnya terdapat pihak yang mengangkut dengan bebas memilih terkait alat yang akan digunakan.<sup>20</sup>

Pengangkutan berperan penting sekaligus tak bisa terpisah dari kegiatan manusia. Kehidupan manusia secara sederhana hingga modern terus ditunjang dengan kegiatan pengangkutan. Pengangkutan berpengaruh besar terhadap individual, masyarakat pembangunan perekonomian, dan sosial politik negara. Pengangkutan adalah sarana sekaligus prasarana guna pembangunan sekaligus menumbuhkan perekonomian negara.<sup>21</sup>

Pengangkutan apabila tidak dilaksanakan secara wajar,

---

<sup>19</sup> HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, 3, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2001, hlm. 2.

<sup>20</sup> Syaiful Watni, dkk. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Jakarta, 2004, hlm. 15.

<sup>21</sup> Hasnil Basri, *Hukum Pengangkutan*, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, Medan, 2002, hlm. 22.

maka pihak yang mengangkut melekat tanggung jawab. Segala akibat yang lahir ialah dipikul, baik karena kesalahan pengangkut yang disengaja ataupun lalai. Lahirnya konsep pertanggungjawaban bagi pihak yang mengangkut ialah karena tak memenuhi kewajibannya dengan baik. Namun kemudian pada perjanjian pengangkutan didalamnya terdapat hal-hal yang tidak menjadi tanggung jawab pihak yang mengangkut. Ketika terjadi hal kerugian, pihak yang mengangkut kemudian diberi kebebasan dalam membayar ganti rugi. Hal-hal yang dikecualikan untuk menjadi tanggung jawab pihak yang mengangkut ialah:<sup>22</sup>

1. Kahar (*overmacht*);
2. Kecacatan penumpang itu sendiri;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang.

Sebagaimana asas bebas berkontrak, para pihak dapat menentukan sekaligus memberikan Batasan mengenai pertanggungjawaban. Pihak yang mengangkut dalam hal ini bisa diberikan batasan pertanggungjawaban secara layak. Pada perjanjian tertulis, pembatasan tertulis dengan tegas pada syarat ataupun klausula perjanjian. Pada perjanjian tak tertulis (lisan), unsur keadilan berperan penting beriringan dengan aturan

---

<sup>22</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 22.

hukum. Para pihak terdapat larangan untuk menghapus pertanggungjawaban (Pasal 470 Ayat (1) KUHD). Pertanggungjawaban bagi pihak yang mengangkut ialah sebagaimana Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUHPerdara. Berdasarkan Pasal 1236 KUHPerdara, kewajiban pihak yang mengangkut adalah melaksanakan pembayaran ganti rugi yang diderita sekaligus bunga ketika tak bisa melakukan penyerahan atau tak merawat dengan baik dalam rangka barang muatan agar selamat. Pasal 1246 KUHPerdara mengatur mengenai biaya, kerugian, dan bunga secara umumnya meliputi penderitaan kerugian sekaligus laba yang seharusnya akan diterima.

Pihak yang mengangkut bisa melakukan penolakan tuntutan dari pihak lawan, ketika pihak yang mengangkut tersebut bisa membuktikan terkait:

1. Tak dilaksanakan;
2. Tak dilaksanakan dengan sempurna;
3. Tak dilaksanakan sesuai ketentuan waktu akibat dari kejadian yang tak dapat diduga sekaligus tak bisa dipertanggungjawabkan. Penolakan disini akan gagal, ketika pihak lawan dapat membuktikan itikad buruk yang melekat pada pihak yang mengangkut.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> HMN Purwosutjipto, Op.Cit

Objek perjanjian pengangkutan ialah barang atau orang. Dalam hal pengangkutan barang, pada umumnya terdapat tanda bukti telah dikirimkannya barang berupa surat angkutan yang bersifat wajib. Dalam isinya secara tegas meuangkan mengenai muatan angkutan sekaligus pertanggungjawabannya pihak yang mengangkut. Perjanjian pengangkutan pada perkembangannya ialah dituangkan dengan klausula baku yang sekaligus membatasi terkait pertanggungjawaban bagi pihak yang mengangkut. Perjanjian pengangkutan orang sendiri secara umum terdapat tanda bukti berwujud tiket penumpang.<sup>24</sup>

Hukum pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik pihak yang mengangkut bersama pihak yang mengirim. Pihak yang mengangkut mengikatkan dirinya dalam rangka menyelenggarakan pengangkutan penumpang barang atau orang dari tempat awal menuju tempat. Pihak yang mengirim ialah mengikatkan dirinya dalam rangka melakukan pembayaran uang atas pengangkutan. Berdasarkan definisi pengangkutan, aspek pengangkutan ialah meliputi:

1. Pelaku, merupakan subjek orang yang melaksanakan kegiatan pengangkutan. Pelaku dapat berwujud manusia seperti pihak pribadi yang melakukan pengangkutan di

---

<sup>24</sup> Nanda Amalia, *Hukum Perikatan*, Unimal Press, Lhokseumawe, 2013, hlm. 70.

pelabuhan ataupun badan usaha yang berupa perusahaan pengangkutan.

2. Alat Pengangkutan, merupakan alat guna menyelenggarakan pengangkutan. Penggerakan alat disini ialah secara mekanik sekaligus sesuai Undang-Undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut atau udara, dan derek (*crane*).
3. Barang atau Penumpang, merupakan muatan yang diangkut. Muatan berupa barang ialah barang perdagangan secara sah sesuai ketentuan Undang-Undang. Barang dalam hal ini meliputi pula hewan.
4. Tindakan, ialah kegiatan untuk melakukan pengangkutan mulai pemuatan hingga penurunan pada tempat tujuan.
5. Fungsi Pengangkutan, ialah sebagai peningkatan daya guna sekaligus nilai barang maupun penumpang (tenaga kerja).
6. Tujuan Pengangkutan, ialah tiba pada tempat tujuan dengan selamat dan lunasnya biaya pengangkutan tersebut.
7. Jenis Pelayanan Kapal, yaitu menyediakan fasilitas kapal yang akan masuk pada kolam pelabuhan yang bertujuan agar nahkoda kapal terbantu mengenai navigasi yang kemudian berjalan dengan selamat, tertib, sekaligus lancar.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*

### 1.5.2.2 Asas Perjanjian Pengangkutan

Asas dalam hukum pengangkutan tergolong 2 hal, yakni yang sifatnya publik dan yang sifatnya keperdataan. Beberapa asas hukum publik dan perdata diantaranya adalah sebagai berikut:<sup>26</sup>

#### 1. Sifat Publik

Sifat publik pada asas ini sebagai dasar hukum pengangkutan dengan keberlakuannya sekaligus kegunaannya untuk semua pihak, yakni para pihak secara langsung pada pengangkutan sekaligus pihak ketiga, serta pemerintah (penguasa). Asas yang sifatnya publik meliputi:

- a. Manfaat, maksudnya ialah setiap pengangkutan wajib mengandung kebermanfaatan yang besar bagi masyarakat, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, sekaligus untuk mengembangkan peri kehidupan secara berkesinambungan untuk masyarakat.
- b. Usaha Bersama dan Kekeluargaan, maksudnya adalah penyelenggaraan pengangkutan dilakukan dalam rangka mewujudkan cita-cita sekaligus aspirasi bangsa. Prosesnya disini dilakukan seluruh kalangan masyarakat dengan terdapat semangat kekeluargaan yang menjiwai.

---

<sup>26</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 12.

- c. Adil sekaligus Merata, maksudnya adalah penyelenggaraan pengangkutan wajib terdapat kualitas pelayanan secara adil sekaligus merata untuk masyarakat. Biayanya juga agar terjangkau.
- d. Keseimbangan, maksudnya adalah penyelenggaraan wajib seimbang terkait sarana sekaligus prasarananya, kepentingan dari pihak yang menggunakan bersama pihak yang menyediakan jasa, pribadi dengan masyarakat, serta antara nasional dengan internasional.
- e. Kepentingan Umum, maksudnya adalah pelayanan umum untuk masyarakat wajib diutamakan dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- f. Keterpaduan, maksudnya adalah pengangkutan dalam penyelenggaraannya wajib atas dasar nilai kesatuan, terpadu, saling menunjang sekaligus mengisi dalam aspek intra ataupun antar pengangkutan.
- g. Tegaknya Hukum, maksudnya adalah pemerintah berkewajiban melakukan peningkatan sekaligus menjamin hukum secara pasti. Pemerintah harus mewajibkan masyarakat agar menyadari sekaligus menaati ketentuan hukum pada penyelenggaraan pengangkutan.
- h. Percaya, maksudnya adalah pengangkutan

diselenggarakan dengan didasari rasa percaya atas kemampuan sekaligus kekuatan. Selain itu juga memperhatikan kesesuaian dengan kepribadian bangsa.

- i. Keselamatan Penumpang, maksudnya adalah pengangkutan penumpang diselenggarakan dengan sekaligus terdapat asuransi kecelakaan maupun kerugian lainnya. Lingkup asuransi kecelakaan adalah asuransi sosial dengan sifatnya wajib. Keselamatan penumpang tak kemudian diserahkan terhadap perlindungan asuransi, namun pihak yang mengangkut juga melekat kewajiban untuk mengupayakan sebagai penyedia sekaligus pemelihara alat pengangkut sesuai standar keselamatan sebagaimana aturan hukum yang ada.

## 2. Asas yang Bersifat Perdata

Asas perjanjian pengangkutan dengan melekat sifat keperdataan adalah dasar hukum yang hanya keberlakuannya hanya untuk kedua belah pihak pada proses pengangkutan niaga, yakni pihak yang mengangkut dengan penumpang maupun pihak yang mengirimkan barang. Asas ini terdapat asas-asas yang meliputi:

### a. Perjanjian

Makna dari asas perjanjian ini ialah bahwa semua pengangkutan harus didasari dengan perjanjian, yang para

pihaknya adalah perusahaan pengangkutan dengan pihak penumpang ataupun pihak yang memiliki barang. Tiket yang dimiliki penumpang, serta dokumen pengangkutan adalah tanda bukti bahwa telah terjadi perjanjian. Bentuk perjanjian pengangkutan tak harus tertulis, adanya para pihak yang sepakat ialah telah cukup. Namun agar perjanjian tersebut mengikat, pembuktiannya harus terdapat dokumen pengangkutan.

b. Campuran

Makna asas ini adalah pengangkutan merupakan campuran atas jenis perjanjian-perjanjian yang meliputi kuasa, penyimpanan barang, dan melaksanakan pekerjaan dari penumpang maupun pihak yang memiliki barang terhadap pihak yang mengangkut. Kesemuanya tersebut berlaku, terkecuali terdapat ketentuan lain pada isi perjanjian pengangkutan.

c. Asas Koordinatif

Makna asas ini adalah kedudukan kedua belah pihak dalam kegiatan pengangkutan ialah terjadi kesetaraan. Didalamnya tak terdapat pihak yang menjadi atasan maupun bawahan. Pihak yang mengangkut walaupun sebagai penyedia jasa sekaligus pelaksana atas perintah penumpang ataupun pihak yang memiliki barang, pihak

yang mengangkut bukanlah sebagai bawahan dari penumpang ataupun pihak yang memiliki barang. Asas ini menggambarkan pengangkutan merupakan perjanjian pemberian kuasa.

d. Retensi

Makna dari asas adalah pengangkut tak melekat hak retensi. Hak retensi maksudnya adalah hak untuk menahan barang. Hal ini dikarenakan hak retensi bertolakbelakang dengan tujuan sekaligus fungsi dari pengangkutan. Pihak yang mengangkut hanya melekat kewajiban dalam rangka melakukan penyimpanan atas barang berdasarkan pembayaran yang dilakukan oleh pemiliknya.

e. Pembuktian Berdasarkan Dokumen

Makna dari asas ini adalah pembuktian dalam hal pengangkutan selalu berdasarkan dokumen pengangkutan. Ketika tidak ada dokumen sejatinya sama dengan tak terjadi perjanjian. Terkecualikannya pembuktian berdasarkan dokumen pengangkutan, adalah ketika terdapat kebiasaan, seperti pengangkutan menggunakan alat angkutan di kota yang biasa disebut angkot dengan tanpa tiket penumpang.

### 1.5.2.3 Pengertian Piutang

Piutang adalah lahirnya aktiva atau kekayaan yang merupakan akibat sekaligus terlaksanakannya penjualan dengan perkreditan. Pada sisi lain terdapat pihak lain yang dituntut atas uang atau jasa hasil penjualan dengan kredit tersebut. Lahirnya hak melakukan penagihan atas uang dari pihak yang menjual terhadap pihak yang membeli ialah dikarenakan telah terjadi transaksi penjualan dengan cara kredit. Pihak yang bersangkutan wajib melakukan pembayaran, ketika telah melaksanakan analisa terhadap transaksi jual beli. Piutang pada suatu perusahaan sangatlah penting, sehingga pelaksanaannya wajib melalui proses secara wajar. Definisi utang sebagaimana pandangan Subekti ialah kewajiban yang bisa dinyatakan bahkan tak dinyatakan berwujud uang, baik dengan langsung ataupun tidak. Hal tersebut dapat lahir atas adanya perjanjian maupun undang-undang sekaligus bagi debitur melekat kewajiban untuk menuhinya. Debitur ketika tak memenuhi, maka harus tetap memenuhi dengan harta kekayaannya sebagai hak daripada kreditur.”<sup>27</sup>

Semua perusahaan tentu mengharapkan adanya peningkatan dalam proses penjualan. Atas al tersebut,

---

<sup>27</sup> Subekti, Op.Cit,

perusahaan kemudian berupaya dengan memberi pelanggannya berupa piutang dagang.

Jenis piutang menurut Giri terklasifikasikan menjadi 2, meliputi:<sup>28</sup>

a. Piutang usaha

Terjadinya piutang usaha adalah selain atas usaha pokok.

Contoh piutang usaha adalah piutang dagang atau jasa;

b. Piutang non usaha

Piutang ini terdiri atas selain berdasarkan usaha pokok pada perusahaan. Contohnya adalah piutang untuk karyawan, uang muka untuk kantor cabang, tuntutan untuk perusahaan asuransi, dari subskripsi saham, dividen, dan bunga.

### **1.5.3 Tinjauan Mengenai Wanprestasi**

#### **1.5.3.1 Definisi Wanprestasi**

Perjanjian pada dasarnya bisa terlaksanakan secara baik ketika prestasi pihak-pihaknya dapat terpenuhi sebagaimana isi perjanjian. Dalam hal ini tidak terdapat pihak yang rugi. Namun perjanjian juga dapat tidak dilaksanakan secara baik yang disebabkan oleh wanprestasi salah satu pihak. Asal kata “wanprestasi” adalah dari Belanda. Arti dari wanprestasi ialah prestasi buruk. Wanprestasi maksudnya ialah adanya unsur lalai

---

<sup>28</sup> Ferdinan Giri Efraim. *Akuntansi Keuangan Menengah 1*, UPP STIM YKPM, Yogyakarta, hlm. 133.

atau salah yang kemudian menjadikan prestasi oleh debitur sesuai perjanjian tidak bisa dipenuhi, yang mana juga tidak berada pada hal suatu paksaan.<sup>29</sup>

Lalainya debitur ialah ketika kewajibannya tak dipenuhi, ketika terlambat, atau ketika dapat memenuhi namun tak sesuai dengan apa yang telah disepakati.<sup>30</sup>

Wanprestasi menurut Qirom Syamsudi ialah:

1. Prestasinya tak dipenuhi sama sekali

Sehubungan dengan debitur yang tidak memenuhi prestasi maka dikatakan debitur tidak memenuhi sama sekali

2. Pemenuhan prestasi oleh debitur dengan waktunya tidak tepat

Pemenuhan prestasi oleh debitur ketika masih ada harapan, maka prestasi debitur dianggap dapat dipenuhi. Namun pemenuhan tersebut dianggap tidak tepat waktu, sehingga dinyatakan wanprestasi.

3. Prestasi dipenuhi dengan keliru (tidak sesuai)

Pemenuhan prestasi oleh debitur yang dilakukan dengan keliru dan tak dilakukan perbaikan, maka debitur dianggap tak melakukan pemenuhan prestasi.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Nindyo Pramono. "*Hukum Komersil*", Pusat Penerbitan UT, Jakarta, 2003, hlm .21.

<sup>30</sup> Salim HS. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 180.

<sup>31</sup> A. Qirom Syamsuddin Meliala. *Pokok-pokok Hukum Perjanjian*, Liberty, Yogyakarta, 1985, hlm. 26.

### 1.5.3.2 Bentuk Wanprestasi

Ahmadi Miru berpandangan bahwa bentuk tindakan wanprestasi adalah:

1. Prestasi tak dipenuhi sama sekali.
2. Prestasi yang dipenuhi secara tak sempurna.
3. Prestasi yang dipenuhi dengan tidak tepat waktu.
4. Melakukan tindakan yang dilarang sebagaimana di atur dalam perjanjian.<sup>32</sup>

### 1.5.3.3 Akibat Yuridis Wanprestasi

Wanprestasi yang dilakukan oleh satu pihak, dapat berakibat putusnya perjanjian. Pihak yang rugi dalam hal ini melakukan pemutusan. Dalam hal tersebut terdapat syarat yuridis yang meliputi:

- A. Wanprestasi wajib secara serius, yang mana hak pemutusan perjanjian juga diperhatikan;
- B. Putusnya perjanjian tak tepat waktu sekaligus memenuhi unsur kesalahan.

Akibat secara yuridis atas wanprestasi ialah tentu pihak yang wanprestasi wajib memikul beban pertanggungjawaban berupa:

1. Ganti kerugian, yang mana penuntutan ganti rugi dapat

---

<sup>32</sup> Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007, hlm. 74.

dilakukan oleh pihak yang dirugikan atas penderitaan nilai rugi (Pasal 1243 KUHPerdara)

2. Pembatalan perjanjian, yang mana pihak yang dirugikan dapat memutus perjanjian sekaligus melekat hak dalam rangka mendapat ganti kerugian (Pasal 1267 KUHPerdara)
3. Pengalihan risiko, yang terjadi pada perjanjian mengenai benda (Pasal 1237 KUHPerdara)

#### **1.5.4 Tinjauan Umum Penyelesaian Sengketa**

##### **1.5.4.1 Definisi Sengketa**

Kamus besar terkait bahasa Indonesia menjelaskan bahwa suatu sengketa dapat diartikan yakni 1) adanya suatu pertentangan pandangan ; pertikaian; bantahan; 2) lingkup peradilan). Nurnianingsih Amriani mendefenisikan sengketa yaitu adanya pertentangan antar kedua belah pihak didalam suatu kontrak dimana telah terjadinya wanprestasi oleh salah satu pihak atas suatu perjanjian yang telah disepakati, Sedangkan menurut pendapat oleh Takdir Rahmadi, sengketa adalah keadaan dimana adanya perbedaan atau saling selisih paham yang sifatnya factual atau dapat diartikan yakni perselisihan tersebut dilihat dari persepsi mereka saja.

Sengketa pada dasarnya yaitu suatu keadaan dengan terdapat pihak merugi akibat pihak lainnya yang kemudian melaporkan ke pihak kedua. Poin utama sengketa yaitu adanya

perbedaan pendapat yang berakibat timbulnya sengketa tersebut. Dalam cakupan hukum kontak sengketa diartikan yakni adanya perselisihan antar para pihak yang telah melakukan kesepakatan yang telah dimuat dalam satu kontak. Hingga pada akhirnya suatu wanprestasi dapat juga dikatakan sebagai suatu sengketa yang dilakukan oleh pihak-pihak atas tidak terlaksananya perjanjian sesuai dengan kesepakatan yang melahirkan kerugian kepada pihak yang satunya lagi.<sup>33</sup>

Sengketa yang timbul merupakan keharusan yang wajib untuk diselesaikan agar nantinya perselisihan tersebut tidak berkepanjangan dan akan melahirkan keadilan bagi serta kepastian hukum bagi seluruh para pihak. secara garis besar bentuk cara menyelesaikan permasalahan dapat melalui dua hal yaitu dengan lembaga litigasi ( dengan jalur pengadilan) atau dengan non litigasi (luar pengadilan).

#### **1.5.4.2 Penyelesaian Sengketa**

Penyelesaian sengketa dapat dilakukan menggunakan cara-cara melalui litigasi atau non litigasi dengan penjelasan sebagai berikut.

##### **a. Litigasi.**

---

<sup>33</sup> Nurnianingsih Amriani, *Mediasi Alternative Penyelesaian Sengketa Perdata Dipengadilan*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012 hlm. 12.

Tidak terdapat pengaturan mengenai litigasi secara tegas dalam peraturan perundang-undangan. Kemudian dapat melihat ketentuan Pasal 6 ayat 1 UU 30 tahun 1999 mengenai arbitrase, yakni permasalahan perdata bisa untuk diselesaikan dengan menempuh alternatif penyelesaian sengketa dengan didasari iktikad baik dan mengenyampingkan penyelesaian melalui litigasi. Dengan demikian dapatlah terlihat terkait penyelesaian perselisihan dapat diselesaikan melalui pengadilan yang pada dasarnya pihak-pihak yang bersengketa sama-sama memiliki hak serta kewajiban dalam rangka pengajuan gugatan ataupun memebantah dengan jawaban.

Dr, Frans Hendra Winarta, S.H.,M.H. yang ia tulis pada buku dengan judul “hukum penyelesaian sengketa” yang menuangkan terkait penyelesaian permasalahan dengan jalur litigasi adalah penyelesaian yang secara konvensional pada sektor bisnis (dagang, bank, tambang, migas, dan infrastruktur). Litigasi ini meletakkan pihak-pihak yang berselisih dan termasuk satu satunya secara terakhir (ultimum remidium) apabila tidak juga menemukan hasil setelah melaksanakan upaya-upaya alternatif penyelesaian sengketa.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Fans hendra winarta, Hukum Penyelesaian Sengketa Arbitrase Nasional Indonesia

## b. Non litigasi

Menurut Rachmad Usman, S.H., M.H. tidak hanya dengan cara litigasi, menyelesaikan permasalahan dapat pula melalui non litigasi. Hal ini di Amerika disebut dengan Alternative dispute resolution (ADR), sedangkan di Indonesia alternative penyelesaian sengketa sendiri dikenal dengan sebutan APS.

Penyelesaian sengketa diluar dari pengadilan atau non-litigasi ini sendiri telah memiliki payung hukum sebagaimana telah diatur di UU No. 30 tahun 1999 mengenai Arbitrase, walaupun tak jarang pada proses pelaksanaannya penyelesaian perselisihan masih terpengaruh oleh nilai-nilai kebiasaan, kebudayaan rakyat Indonesia sesuai dengan harapan Rakyat Indonesia sebagaimana tertuang didalam undang-undang dasar tahun 1945. Musyawarah dan mufakat secara kekeluargaan merupakan cara yang sering digunakan oleh masyarakat apabila dihadapkan dengan perselisihan yang dihadapi oleh masyarakat. Namun masyarakat tetap mengenal adanya lembaga yang dijadikan penengah dalam permasalahan guna menemukan titik temu dalam suatu permasalahan itulah disebut dengan badan hakim perdamaian (peran menjadi mediator atau konsiliator),

dengan cara inilah masyarakat merasa mudah untuk menerima oleh masyarakat.

APS diistilahkan dengan penggolongan penyelesaian permasalahan dengan bernegosiasi, bermediasi, berkonsiliasi, dan arbitrase. APS juga diartikan sebagai *alternative to litigation*, di mana keseluruhan proses penyelesaian sengketa diselesaikan diluar lembaga peradilan, meliputi Arbitrase yang juga termasuk APS. Pasal 1 dalam angka (10) di UU No. 30 tahun 1999 mengenai arbitrase mengatur APS adalah satu lembaga untuk menyelesaikan permasalahan ataupun perbedaan pendapat dengan melakukan prosedur dimana para pihak harus sepakat atas penyelesaian perkara yang dipilih, caranya pun meliputi yakni seperti konsultasi, bermediasi, berkonsiliasi, atau penilai dari ahli. APS ini mencakup sengketa dengan bersifat *consensus* atau kooperatif.<sup>35</sup>

Penyelesaian masalah dengan cara litigasi maupun dengan cara non litigasi tentunya dari masing-masing cara tersebut memiliki kelebihan dan kekurangannya masing, adapun kelebihan serta kekurangannya yakni:

1. Menyelesaikan permasalahan dengan cara litigasi

---

<sup>35</sup> Rika Lestari, "*Perbandingan Hukum Penyelesaian Sengketa Secara Mediasi Dipengadilan Dan Diluar Pengadilan Di Indonesia*", Jurnal Ilmu Hukum Vol.3 No.20 219-220.

merupakan cara menyelesaikan dengan sifatnya memaksa dimana dengan membawa sengketa tersebut kemuka pengadilan dan menyerahkan sengketa ke tangan majelis hakim, sedangkan penyelesaian sengketa dengan cara non litigasi merupakan cara adanya iktikad baik masing-masing pihak dalam rangka penyelesaian permasalahan.

2. Penyelesaian masalah dengan litigasi bersifat eksekutorial dimana pelaksanaannya bersifat putusan oleh pihak yang berwenang, berbeda dengan cara non litigasi tak akan menimbulkan paksaan atas pelaksanaannya, ini tergantung dari masing-masing pihak untuk sama-sama sepakat mencari jalan keluarnya.
3. Penyelesaiannya sengketa dengan cara litigasi pada umumnya didampingi oleh advokad atau pengacara yang nantinya seorang advoad tersebut disewa atas jasanya, yang pada akhirnya akan mengalurkan sejumlah uang atas pembayaran sewa tersebut.
4. Penyelesaian sengketa dengan cara litigasi tentunya harus memenuhi ketentuan-ketentuan dan mengikuti prosedur-prosedur formal pengadilan yang tentunya juga akan memakan waktu sehingga permasalahan akan lama untuk diselesaikan. Penyelesaian sengketa dengan cara non tiligasi tidak diperlukan syarat-syarat serta prosedur

sebagaimana seperti pengadilan kerana bentuk serta cara penyelesaian sengketaanya memang berdasarkan para pihak ketika sedang berseketa.

5. Menyelesaikan permasalahan melalui litigasi bersifat terbuka dan pada akhirnya semua orang berhak untuk melihat dan memantau proses sidang, kecuali beberapa permasalahan, seperti kasus asusila. Menyelesaikan dengan cara non litigasi merupakan cara dengan sifatnya tertutup dan rahasia dimana hanyalah pihak-pihak bertikai sajalah yang hadir pada proses penyelesaian permasalahan, itulah mengapa kerahsiaan sengketa akan tetap terjaga apabila pihak-pihak menginkannya.

Negara Indonesia mengenal 6 (enam) APS yang diuraikan sebagai berikut :

1. Konsultasi

Black's law dictionary mengenai konsultasi dapat diartikan sebagai berikut :

“ act of consulting or conferring e.g.patient with doctor, client with lawyer. Deliberation of persons on some subject”

Artinya konsultasi adalah perbuatan dengan sifatnya pribadi satu pihak kepada pihak lain dimana pihak konsultan akan memberikan pendapat serta masukan kepada klien guna keperluan dan kepentingan kliennya.

Klien sendiri berhak untuk menerima atau tidak atas pendapat yang telah diterimanya tersebut karna sifat utama dari konsultasi yaitu tidak adanya kerikatan dan kewajiban.

Peran konsultasn disini yaitu dijadikan sebagai suatu cara dengan tujuan dalam rangka penyelesaian permasalahan dengan sifatnya hanya memberi saran yuridis sesuai dengan kemauan sang klien.

## 2. Negosiasi

Pasal 1 pada angka (1) di UU No. 30 tahun 1999 mengenai Arbitrase ialah termasuk APS. Tak ada pengaturan dengan tegas mengenai defenisi terkait negosiasi didalam peraturan perundang-undangan, namun bisa mengacu ketentuan pasal 6 ayat (2) undangundang no 30 tahun 1999 mengenai Arbitrase yang menyebutkan bahwasanya suatu pihak melekat hak dalam rangka penyelesaian permasalahannya sendiri kemudian adapun hasilnya dituliskan sebagaimana disetujui pihak-pihak bersangkutan. Berdasarkan pandangan Fichter dan Ury, negosiasi adalah perancangan arah komunikasi secara dua guna mewujudkan kata sepakat dikala terdapat perbedaan kepentingan para pihak.

## 3. Mediasi

Mediasi menurut PERMA 1/2016 yaitu suatu langkah menyelesaikan permasalahan dengan cara berunding antar para pihak yang bertujuan untuk mendapatkan kesepakatan yang dibantu oleh mediator. Adapun pasal 6 ayat (3), (4), dan (5) Undang-undang mengenai Arbitrase merupakan pengaturan tentang mediasi.

Mediasi yaitu melakukan negosiasi dengan terdapat pihak ketiga untuk dilibatkan disebut mediator yang tentunya memiliki keahlian dalam melakukan mediasi sehingga nantinya dapat membantu serta mengoordinir para pihak yang sedang mengalami konflik yang tujuannya yaitu untuk mendapatkan hasil dari permasalahan.

#### 4. Konsiliasi

Lembaga APS mengatur terkait konsiliasi yakni sebagaimana dikemukakan pasal 1 pada angka (10) sekaligus alinea ke-9 pada perjanjian umum. Lanjutan dari mediasi adalah konsiliasi, Dimana proses sebelumnya adalah melaksanakan mediasi yang menggunakan seorang mediator sebagai pihak penengah dan pada tahap ini mediator disebut sebagai konsiliator dimana peran konsiliator memiliki fungsi yang lebih efektif dan aktif

untuk menemukan cara menyelesaikan permasalahan sekaligus memberikan penawaran untuk pihak-pihak bermasalah namun kembali lagi kepada para pihak apakah saran dari seorang konsiliator dapat untuk diterima ataupun tidak.

Kesepakatan yang telah sifatnya final maka mengikat bagi pihak-pihak didalamnya namun ketika para pihak tak berkemampuan untuk mencapai kata sepakat maka konsiliator sebagai pihak ketiga berhak untuk mengusulkan jalan keluar dari sengketa.

#### 5. Penilaian Ahli.

Penilaian para ahli yaitu menyelesaikan permasalahan dimana pihak-pihak memohon pandangan ahli mengenai suatu permasalahan agar menemukan jalan terbaik. Lembaga arbitrase bukan hanya sebagai lembaga yang bertujuan untuk menyelesaikan sengketa atas suatu perjanjian pokok saja, terlepas dari hal tersebut suatu lembaga penyelesaian sengketa memiliki peran untuk memberi konsultasi berupa pandangan yuridis yang diminta oleh para pihak atas sengketa dalam perjanjian. Hal ini sebagai saran kepada pihak-pihak untuk penyusunan dan pembuatan suatu kontrak dengan didalamnya terdapat hak serta kewajiban dari masing-

masing pihak yang akan melakukan perjanjian.

## 6. Arbitrase

Pasal 59 pada Ayat (1) dalam Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 mengenai kuasa mengatur mengenai arbitrase, yang merupakan suatu langkah atas menyelesaikan permasalahan perdata diluar pengadilan dengan berdasarkan dengan adanya kontrak arbitrase dalam bentuk yang dituliskan dari pihak-pihak dalam sengketa. Arbitrase dijadikan sebagai salah satu bentuk antisipasi atas perselisihan yang mungkin akan terjadi ataupun suatu yang akan terjadi yang belum bisa terselesaikan melalui jalan bernegosiasi atau berkonsultasi walaupun dengan pihak ketiga lainnya dan yang menjadi hal yang paling utama dari Arbitrase digunakan sebagai cara agar terhindar dari penyelesaian permasalahan dengan lembaga peradilan yang membutuhkan waktu yang lama.

Kelebihan lembaga arbitrase daripada peradilan yaitu:

- a. Rahasiannya permasalahan dijamin akan terjaga, yang akhirnya nama baik yang telah dibentuk atas adanya keprivatan.
- b. Terhindarkan dari keterlambatan dengan disebabkan

karnea adanya prosedural sekaligus administratif dimana siding dalam hal ini dapat untuk disegerakan sepanjang para pihak telah memenuhi syarat-syarat yang berlaku.

- c. Pihak-pihak yang sedang berselisih sama-sama sepakat untuk memilih siapa yang memiliki kemampuan dalam bidang pengetahuan untuk ditunjuk sebagai Arbiter.
- d. Pihak-pihak juga berhak bebas untuk memilih dan menentukan hukum sendiri untuk penyelesaian masalah, proses, dan tempat penyelenggaraannya.
- e. Adapun hasil yang bersifat putusan dari Arbiter adalah bersifat mengikat pihak-pihak tersebut sekaligus bersifat final

## **1.5.5 Tinjauan Umum Tentang Jasa Pelayanan Kapal di Pelabuhan**

### **1.5.5.1 Pengertian Jasa**

Pandangan mengenai jasa ialah seringkali dianggap sebagai hal rumit. Arti kata jasa sebenarnya sangatlah banyak, seperti layanan secara personal bahkan jasa produk. Hingga saat ini, ahli-ahli pemasaran jasa berupaya memberikan definisi jasa. Kotler berpandangan mengenai jasa yang merupakan perbuatan penawaran oleh suatu pihak untuk pihak lainnya. Hal tersebut tak ada wujudnya sekaligus tak berpengaruh dalam hal hak milik. Produksinya sendiri dapat berkaitan dengan produk fisik

bahkan tak berkaitan. Sedangkan Gitosudarmo berpandangan bahwa jasa adalah produk yang tak memiliki wujud, seperti memberikan layanan terhadap konsumen.<sup>36</sup> Pada jasa tentu terdapat aspek hubungan konsumen dengan pihak yang memberikan jasa, walaupun para pihak tersebut tak selamanya sadar akan hal itu. Jasa tidaklah barang. Jasa merupakan segala kegiatan dengan tak ada wujudnya. Menurut referensi dari PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 terdapat beberapa jenis jasa pelayanan kapal meliputi:

1. Pelayanan Jasa Pemanduan

Merupakan jasa layanan untuk membantu nahkoda kapal supaya pelaksanaan navigasi terselenggara dengan memenuhi unsur ketertiban, keselamatan, sekaligus kelancaran.

2. Layanan Jasa Melabuh

Adalah jasa layanan menyediakan kolam pelabuhan sekaligus perairan dalam rangka berlalu lintas sekaligus untuk kapal berlabuh.

3. Layanan Jasa Penundaan

Merupakan jasa layanan yang melibatkan pemanfaatan kapal untuk menarik, mendorong, atau bekerja sama untuk

---

<sup>36</sup> FX Adi Purwanto, *Pemasaran Jasa Kepelabuhanan*, Hang Tuah University Press, Surabaya, 2018, hlm. 5.

menambatkan atau mengeluarkan dari dermaga, dermaga, *trestle*, pelampung, perahu lumba-lumba, dan struktur tambatan lainnya.

#### 4. Pelayanan Jasa Penambatan

Yaitu kegiatan jasa pelayanan yang dilakukan dengan dengan mengikat tali pada dermaga guna bongkar muatan kargo.

#### 5. Layanan Jasa Bongkar Muat

Jasa Pelayanan yang dilakukan untuk bongkar muat ke dalam atau keluar kapal.

#### 6. Pelayanan Jasa Penumpukan

Merupakan jasa pelayanan penumpukan sementara atau untuk dimuatkan dari kapal menuju tempat terbuka dalam hal penumpukan.

### **1.5.5.2 Mekanisme Kegiatan Jasa Pelayanan Kapal**

Kegiatan pelayanan kapal adalah serangkaian proses yang dilakukan untuk memberikan layanan dan fasilitas kepada kapal dan krunya selama berlabuh di pelabuhan pekerjaan dengan memasuki wilayah tertentu di perairan sebagai pelabuhan yang merupakan wilayah perairan untuk kegiatan melabuh, lay up, menunggu sandar pada pelabuhan, menunggu muatan, mengalihkan muatan pada kapal-kapal, mencuci kapal, mencampur bahan, pelayanan kesehatan, pelayanan keamanan,

mengisi minyak ataupun air, dan reparasi ringan pada kapal. Dalam mempersiapkan dokumen sebelum terlaksana pelayanan kapal di pelabuhan.

Dalam melaksanakan kegiatan pelayanan kapal pengguna jasa salah satunya wajib melakukan permohonan hak akses serta memperoleh registrasi pengguna. Untuk memperoleh registrasi pengguna, pengguna jasa harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Nama
- b. Tempat tanggal lahir
- c. NIK ataupun paspor nahkoda WNA
- d. Alamat *email*
- e. Username sekaligus password
- f. Nama pihak yang menyelenggarakan pelabuhan, di mana sekaligus tempat pengajuan registrasi.<sup>37</sup>

Setelah kapal berlabuh di pelabuhan, kapal melaksanakan bongkar muat. Pengangkutan adalah proses memindahan barang pada tempat awal dimuat menuju tempat tujuan untuk menurunkan barang muatan (embarkasi-debarkasi). Urutan prosesnya melalui hal berikut:

- a. Pemuatan barang menuju dalam pengangkutan

---

<sup>37</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui *Inaportnet*

- b. Barang dibawa menuju tempat yang dituju
- c. Bongkar muatan barang ketika pada tempat yang dituju.<sup>38</sup>

## **1.5.6 Tinjauan Umum Mengenai PT Pelabuhan Indonesia (Persero)**

### **Regional 3 Surabaya**

#### **1.5.6.1 Sejarah**

Sejarah panjang Indonesia merupakan negara maritim. Semua kerajaan maritim nusantara pada masa lampau, yang meliputi Sriwijaya, Majapahit, dan Maluku ialah memegang kunci lajur dagang skala dunia berupa rempah. Pedagang yang berasal dari Gujarat sekaligus China melakukan pengambilan rempah di Maluku, kemudian dikirim dengan kapal dagang ke China, Arab, Eropa, bahkan Madagaskar. Tempat bersinggah sekaligus menjadi pusat dagang adalah di pelabuhan kecil di Indonesia. Di pelabuhan, pedagang-pedagang dari banyak bangsa dapat berkumpul, sehingga tempat tersebut menjadi bandar perniagaan besar. Pelabuhan di Indonesia dikelola oleh 4 PELINDO di beberapa wilayah.

PELINDO III dibentuk berdasarkan Akta Notaris Imas Fatimah, S.H. Nomor 5 tertanggal 1 Desember 1992, yang mana atas dasar Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 199. PELINDO dalam pengelolaan bisnis terdapat

---

<sup>38</sup> Zaeni Asthadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya Di Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm.70.

cabang sekaligus anak usaha. PELINDO I, II, III, IV merupakan dibawah naungan BUMN Non Listed. Kepemilikan sahamnya oleh Kementerian BUMN adalah sebesar 100%. Akibat hal tersebut, menjadikan tidak adanya informasi pihak yang memegang saham utama atau pengendali Individu. PELINDO yang mengalami merger keempat, yang kemudian menjadi satu PELINDO dengan nama PT Pelabuhan Indonesia adalah sebagaimana Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2021 mengenai digabungkannya PT PELINDO I, III, dan IV (Persero) ke PT Pelabuhan Indonesia II (Persero). Peran PELINDO II adalah menjadi perusahaan induk. Peran PELINDO I, III, IV adalah menjadi *sub-holding*, dengan melakukan pengelolaan klaster usaha untuk dalam rangka peningkatan kualitas layanan PELINDO sekaligus agar efisien. Persetujuan mengenai dirubahnya terkait penamaan, merubah anggaran dasar sekaligus logo perusahaan adalah sebagaimana Surat Menteri BUMN RI No. S-756/MBU/10/2021 tertanggal 1 Oktober 2021. Penamaan PELINDO II pada akhirnya menjadi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), biasa disingkat PELINDO.

#### **1.5.6.2 Lambangan dan Arti Lambang PT Pelabuhan Indonesia**

Gambar 1 Logo PT Pelabuhan Indonesia Persero



Sumber: *Dokumen Pribadi, 2023*<sup>39</sup>

Huruf P pada logo adalah inisial dari PELINDO, serta menggambarkan ikan yang merupakan lambang sebagai makhluk hidup laut dengan pengaruhnya yang sangat besar bagi Indonesia. Hal tersebut sekaligus sebagai simbol komitmen PELINDO terhadap Indonesia dalam rangka menjaga kekayaan alam. Kontribusi untuk mendukung ekosistem pada daerah operasionalnya terus dilakukan. Makna warna biru sendiri adalah menggambarkan warna laut di Indonesia yang sangatlah berdekatan dengan PELINDO. Arti warna ini ialah sebagai kestabilan, percaya, berintegritas, profesional, dan mengabdikan, yang dengan demikian sebagai simbolis bahwa Pelindo yang merupakan bagian dari BUMN adalah terus mengupayakan terbaik untuk semua *stakeholders*.

### **1.5.6.3 Tugas sekaligus fungsi PT Pelabuhan Indonesia Regional 3 (Persero) Surabaya**

PT Pelabuhan Indonesia Regional merupakan badan usaha perusahaan yang memiliki wewenang sekaligus tugas dalam hal sebagai pelayanan publik mulai dari pelayanan kapal, pelayanan bongkar muat hingga penyerahan ke pemilik barang. Pelindo melaksanakan layanan terpadu guna penanganan melayani barang dengan fasilitas dari dermaga, gudang penumpukan, dan

---

<sup>39</sup> Ananda Achjar Aditya, *Logo PT Pelabuhan Indonesia Persero*, Wawancara di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 Surabaya pada 13 Februari 2023.

lapangan penumpukan sesuai dengan SK Nomor KP-OP.TPr Nomor 55 25 Tahun 2021 mengenai ketentuan Kinerja Layanan pada Pelabuhan Tanjung Perak. Dalam pelaksanaan tugas<sup>40</sup> seperti sebagaimana telah disebut diatas, maka PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 melekat fungsi yang meliputi:

1. Memberikan pelayanan pada kapal yang masuk sekaligus keluar, termasuk mengenai jasa penambatan, pemanduan, penundaan, layanan air, sampah, dan limbah.
2. Memberikan kegiatan operasional layanan bongkar muatan pada kapal untuk kemudian diserahkan kepada pihak yang memiliki barang tersebut. Layanan kargo disini meliputi jasa dermaga umum dan khusus, lapangan, serta pergudangan.
3. Memberikan kegiatan Operasional pelayanan rupa-rupa yang dimana Pelindo memiliki usaha pada bidang lainnya, meliputi penyewaan tanah, bangunan, serta fasilitas penunjang yang diperlukan pada aktivitas di pelabuhan. Perseroan dalam pelaksanaan operasional sekaligus usaha kepelabuhanan ialah mengadakan Kerja Sama Mitra Usaha (KSMU) bersama mitra-mitra usaha pihak swasta, yang dapat meliputi terminal operator, kapal tunda, dan fasilitas lain pada kepelabuhanan.

---

<sup>40</sup> “Layanan Kapal”. <https://pelindo.co.id/page/kegiatan-utama> di pada 10 Februari 2023

#### **1.5.6.4 Visi Misi PT Pelabuhan Indoensia**

##### a. Visi

Sebagai pemimpin ekosistem maritim yang berintegritas sekaligus masuk kelas dunia.

##### b. Misi

Jaringan ekosistem maritim nasional dapat diwujudkan dengan meningkatkan konektivitas jaringan sekaligus layanan yang berintegritas dalam rangka menumbuhkan keuangan negara.

#### **1.5.7 Landasan Teori**

##### **1.5.7.1 Teori Pengiriman (*Verzendtheori*)**

Teori Pengiriman yang dikemukakan oleh I Ketut Oka Setiawan menyatakan bahwa suatu bentuk kesepakatan yang cenderung mewujudkan kepastian pada perjanjian dengan menggunakan tanggal pada cap pos sebagai acuan perjanjian tersebut lahir sehingga adanya penerimaan kemudian kuasa atasnya hingga tak melekat lagi. Pihak penerima tentunya memiliki kekuasaan pada cap pos dibandingkan dengan penerima, sedangkan pihak pengirim jawaban kepada penerima kekuasaan pihak pengirim telah kehilangan kekuasaan atas surat yang dikirim tersebut.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> I Ketut Oka Setiawan, “*Hukum Perikatan*”, Sinar Grafika, 2018, hlm 72

## 1.6 Metodologi Penelitian

### 1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum ini adalah Empiris. Penelitian tersebut merupakan metode penelitian hukum dengan mengkaji ketentuan hukum saat ini sekaligus realita pada masyarakat guna menemukan segala fakta. Hal tersebut sebagai data penelitian, yang selanjutnya dilakukan analisa agar masalah dapat teridentifikasi untuk dapat diselesaikan.<sup>42</sup> Data pada penelitian empiris disini dikumpulkan dengan melakukan studi observasi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Selain itu juga dikumpulkan dari sumber buku guna menunjang keperluan data pada penelitian.

Pendekatan penelitian disini menggunakan pendekatan terhadap perundang-undangan sekaligus konsep hukum. Pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan penting dalam rangka memahami hierarki dalam perundang-undangann serta menelaah seluruh ketentuan terkait permasalahan hukum pada penelitian ini.<sup>43</sup> Pendekatan secara konsep hukum sendiri berguna untuk menjawab permasalahan hukum dengan cara beranjak pada beberapa pendapat serta doktrin hukum. Penyesuaian pendekatan bersama permasalahan hukum dengan ini adalah sebuah keutamaan.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> Bambang Waluyo, 2002, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 15-16

<sup>43</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Surabaya, 2006, hlm 137

<sup>44</sup> Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataran University Press, Mataram, 2020, hlm 57

### 1.6.2 Sumber Data

Data-data yang dikumpulkan adalah bersumber dari:

#### A. Data Primer

Data Primer adalah data dengan didapat langsung di pihak yang merupakan sumber utama dalam melakukan studi lapangan. Perolehan data primer dari penelitian lapangan dapat dilakukan baik melalui pengamatan (observasi), wawancara ataupun penyebaran kuesioner.<sup>45</sup> Dalam perolehan data diperoleh langsung dari sumbernya yaitu melalui wawancara dengan Bapak Soengeng Prayitno dari PT Pelabuhan Indonesia Regional 3 Surabaya Divisi Manager Keuangan.

#### B. Data Sekunder

##### 1) Bahan Primer

Bahan ini merupakan sifatnya autoritatif (berotoritas). Bahan ini berasal dari peraturan perundang-undangan secara hierarki.<sup>46</sup> Ketentuan hukum terkait wanprestasi piutang jasa pelayan kapal yaitu antara lain KUHPdata, KUHDagang, Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 mengenai Arbitrase sekaligus APS, Peraturan Menteri No. PM 8 Tahun 2022 mengenai Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui *Inaportnet*, dan Keputusan dari Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama di Tanjung Perak

---

<sup>45</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm 16

<sup>46</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit*, hlm 141

Surabaya No. SK-SYB.Tpr 17 Tahun 2023 tentang Sistem Operasional dan Mekanisme Layanan Jasa Memandu sekaligus Menunda Kapal pada Wilayah Perairan Wajib Pandu Kelas 1 di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dengan di Pelabuhan Gresik.

## 2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan ini meliputi buku pakar hukum, artikel hukum, pandangan sarjana, perkara hukum, yurispruden, dan hasil simposium terakhir terkait penelitian ini.<sup>47</sup> Bahan hukum sekunder pada penelitian ini, meliputi buku dan hasil karya ilmiah terkait.

## C. Bahan Hukum Tersier

Bahan ini yaitu untuk melengkapi dengan bersifat sebagai penunjuk ataupun penunjang atas bahan hukum primer sekaligus sekunder.<sup>48</sup> Bahan hukum tersier pada penelitian ini adalah kamus hukum, ensiklopedia, kamus besar terkait kebahasaan, surat kabar, artikel, internet.

### **1.6.3 Metodologi Mengumpulkan dan Mengolah Data**

Dalam rangka mendapatkan keperluan bahan hukum pada penelitian ini adalah melalui cara:

#### 1. Observasi Lapangan

---

<sup>47</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Surabaya, 2008, hlm 295

<sup>48</sup> *Ibid*

Observasi disini adalah mengumpulkan data dengan mengamati secara langsung sekaligus mencatat mengenai objek penelitian pada Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

## 2. Wawancara

Wawancara terstruktur dilakukan untuk sebagai melengkapi sumber bahan hukum sekunder. Sumber pengumpulan data disini melekat tujuan guna sebagai pelengkap, pendukung, sekaligus menambah sumber hukum primer terkait apa yang diteliti.

## 3. Studi Kepustakaan

Cara ini adalah langkah utama pada penelitian hukum. Studi disini dilakukan terhadap bahan hukum primer, sekunder dan tersier.<sup>49</sup> Hasil yang didapat ialah sumbernya berasal dari peraturan perundang-undangan, buku, dokumen yang sifatnya resmi, dan hasil publikasi penelitian.<sup>50</sup>

### 1.6.4 Metodologi Analistis Data

Metode analisa data yang digunakan adalah kualitatif secara deskriptif. Artinya adalah perolehan data diolah dengan menjabarkan berupa kalimat-kalimat, sehingga paparan bahasan akan berwujud sistematis sekaligus bisa dipahami dengan baik.<sup>51</sup> Perolehan sumber hukum terkait rumusan permasalahan akan diuraikan secara sistematis

---

<sup>49</sup> Amiruddin Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali, Jakarta, 2010, hlm. 45

<sup>50</sup> Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm 107

<sup>51</sup> Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm.

pada bab-bab sekaligus sub bab didalamnya sebagai jawaban atas permasalahan hukum yang diangkat pada penelitian ini.

#### **1.6.5 Lokasi Penelitian**

Dalam rangka mendapatkan data guna keperluan penelitian ini ialah dilakukan penelitian di PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 Gedung Sub Regional 3. Alamatnya adalah JL. Perak Timur No. 620 Tanjung Perak Surabaya dengan bapak Soengeng Prayitno divisi Manager Keuangan Sub Regional 3 dan Ibu Fitri Kamaluddin divisi Umum & Humas Sub Regional 3.

#### **1.6.6 Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan dalam waktu 3 (tiga) bulan. Waktu penelitian ini dimulai sejak februari 2023 pada minggu kesatu hingga April 2023. Tahap penelitian ini ialah dilakukan dengan persiapan penelitian, seperti mengajukan judul, persetujuan judul, pengajuan permohonan ke Instansi, mengumpulkan data, bimbingan penelitian, dan menulis penelitian.

#### **1.6.7 Sitematika Penulisan**

Dalam rangka penelitian ini dapat dipahami dengan baik, terdapat kerangka yang membagi menjadi bab-bab dengan terdapat sub bab sub bab. Peneliti ini berjudul **“PENYELESAIAN WANPRESTASI DALAM SENGKETA PIUTANG ATAS TAGIHAN JASA PELAYANAN KAPAL (Studi Kasus PT Pelabuhan Indonesia Persero Regional 3 Surabaya).”**

Pembahasannya terdapat bab berjumlah 4 (Empat). Didalamnya menguraikan keseluruhan terkait bagaimana penyelesaian wanprestasi dalam sengketa piutang atas tagihan jasa pelayanan kapal yang ada di PT Pelabuhan Indonesia Regional 3 Surabaya dengan melihat objek masalah pada penelitian ini.

*Bab Pertama*, menguraikan secara umum sekaligus keseluruhan terkait bahasan pokok masalah penelitian yakni, berisi latar belakang yang disertai dengan perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, jenis penelitian yang digunakan pada penelitian yaitu penelitian hukum secara yuridis empiris, metode pengumpulan data, metode analisa data yang menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan tersier

*Bab Kedua*, analisa terkait bentuk kesepakatan untuk mendapatkan pelayanan kapal bertentangan dengan kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Peneliti pada bab ini didalamnya terbagi sub-bab berjumlah dua, sub-bab pertama membahas terkait pengaturan perjanjian dalam kesepakatan pelayanan kapal menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sub-bab kedua membahas terkait kekuatan mengikat pada perjanjian dalam pelaksanaan pelayanan kapal menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

*Bab Ketiga*, dalam bab ini disini menguraikan pembahasan rumusan masalah kedua yakni bagaimana bentuk penyelesaian atas tagihan utang pada PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 di

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya terhadap pengguna jasa dalam pelaksanaan pelayanan kapal. Pada bab dibagi menjadi dua sub-bab pembahasan, sub-bab pertama membahas bentuk wanprestasi yang dilakukan pengguna jasa terhadap PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 Surabaya. Sub-bab kedua membahas tentang bentuk penyelesaian atas tagihan utang pada PT Pelabuhan Indonesia Regional 3 Terhadap pengguna jasa dalam pelaksanaan jasa pelayanan kapal.

*Bab Keempat*, adalah penutup dengan terdapat kesimpulan sekaligus masukan atas pokok masalah. Kesimpulan mengenai semua bab sebelumnya akan diuraikan pada bab ini. Saran secara tepat kemudian diuraikan agar dapat memberikan kebermanfaatan bagi pihak-pihak terkait.

### 1.6.8 Jadwal Penelitian

No.	Jadwal Penelitian	Tahun 2023															
		Februari				Mei				Juli				Agustus			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Mendaftarkan Skripsi	■															
2	Mengajukan Judul sekaligus Dosen Pembimbing		■														
3	ACC Judul			■													
4	Mengajukan permohonan Surat untuk Instansi			■													
5	Melaksanakan Observasi				■	■	■	■									
6	Mengumpulkan Data				■	■	■	■									
7	Penyusunan Proposal Skripsi Bab I, II, III				■	■	■	■									
8	Bimbingan terkait Proposal				■	■	■	■									
9	Seminar Proposal								■								
10	Perbaikan Proposal								■	■							
11	Mengumpulkan Proposal										■						
12	Pengumpulan Data Lanjutan										■						
13	Pengolahan Data										■	■					
14	Analisis Data										■	■	■				

No.	Jadwal Penelitian	Tahun 2023															
		Februari				Mei				Juli				Agustus			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
15	Penyusunan Skripsi Bab I, II, III, IV																
16	Bimbingan Skripsi																
17	Pendaftaran Ujian Lisan Sidang Skripsi																
18	Ujian Lisan Sidang Skripsi																
19	Revisi Skripsi																
20	Pengumpulan Laporan Skripsi																

**Tabel 1.**  
Jadwal Penelitian

### 1.6.9 Biaya Penelitian

No.	Kegiatan	Nominal
1.	Membeli Buku Referensi	Rp 100.000,-
2.	Penyusunan Proposal	-
3.	Penyusunan Skripsi	-
4.	Lain-lain	-
<b>TOTAL</b>		Rp 100.000,-

**Tabel 2.**  
Biaya Penelitian