

AKIBAT HUKUM FORCE MAJEURE TERHADAP PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT ANTARA PT.TRANS PASIFIC JAYA DENGAN PT.BARA ARTHA ENERGI

Ahmad Yusrin Siregar¹⁾, Prof. Dr. Sunarmi, S.H, M.Hum²⁾, Prof. Dr. Hasim Purba, S.H., M.Hum³⁾.

¹⁾²⁾³⁾ Universitas Sumatera Utara

¹⁾²⁾³⁾ cakraauliasebayang@gmail.com

ABSTRAK

Terjadinya peristiwa force majeure menimbulkan suatu akibat baik terhadap perikatan maupun terhadap risiko kerugian yang dihadapi para pihak didalam perjanjian. Dalam Putusan Mahkamah Agung RI No.959/K/2019, Penggugat hanya mendapatkan sebagian ganti rugi dari Tergugat meskipun mengalami force majeure. Rumusan permasalahan penelitian ini adalah bagaimana konsep dan regulasi force majeure dalam sistem hukum Indonesia, bagaimana penerapan klausula force majeure oleh Majelis Hakim dalam Putusan Mahkamah Agung RI No.959/PDT/ /2019, dan bagaimana akibat hukum force majeure terhadap perjanjian pengangkutan barang melalui laut Antar PT.Trans Pasific Jaya Dengan PT.Bara Artha Energi berdasarkan Putusan Putusan Mahkamah Agung RI No.959/PDT/ /2019.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan undang-undang (statute approach) dan pendekatan kasus (case approach). Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang dikumpulkan dengan teknik studi pustaka (library research).

Hasil penelitian ini disimpulkan bahwa konsep dan regulasi force majeure dalam sistem hukum di Indonesia terdapat didalam rumusan Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdata dan berbagai aturan perundang-undangan serta pendapat para ahli. Secara umum, pengaturan hukum force majeure dalam perundang-undangan dapat dikelompokkan kedalam dua kelompok besar. Pertama, force majeure ditentukan sebagai klausul yang harus dimasukkan dalam kontrak atau perjanjian, dan yang kedua, force majeure yang diatur dalam peraturan perundang-undangan tetapi tidak berkaitan dengan kontrak/perjanjian. Penerapan klausula keadaan memaksa (force majeure) oleh majelis hakim dalam Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 disesuaikan dengan hasil pemeriksaan fakta fakta yang terungkap dipersidangan. Akibat hukum force majeure terhadap perjanjian pengangkutan barang melalui laut berdasarkan Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 adalah Penggugat (penyewa kapal) hanya mendapatkan sebagian dari tuntutan ganti ruginya dari Tergugat. Disarankan, sebaiknya perjanjian pengangkutan barang melalui laut mencantumkan klausul force majeure, sebaiknya Putusan Mahkamah Agung RI No.959/PDT/ /2019 dapat dijadikan yurisprudensi terhadap permasalahan yang serupa dan sebaiknya Tergugat (pemilik kapal) menjalankan putusan tanpa perlu dieksekusi terlebih dahulu.

Keywords: Force Majeure, Perjanjian Pengangkutan

PENDAHULUAN

Banyaknya kebutuhan akan jasa pengangkutan menyebabkan banyaknya bermunculan perusahaan pengangkutan. Dalam hubungan antara perusahaan pengangkutan sebagai pihak pengangkut dengan pihak yang akan mengirimkan barang, muncullah suatu perjanjian

* Corresponding author



This is an Creative Commons License This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

pengangkutan yang bersifat timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama”.¹

Didalam suatu perjanjian terkadang terjadi permasalahan dimana salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya sesuai yang sudah disepakati dari sejak dibuatnya kesepakatan yang disebut wanprestasi. Wanprestasi dapat terjadi baik karena disengaja maupun tidak disengaja, dikarenakan pihak memang tidak mampu untuk memenuhi prestasi tersebut atau juga karena terpaksa melakukan prestasi tersebut. Disini wanprestasi dapat berupa sama sekali tidak melakukan prestasi, prestasi yang dilakukan tidak sempurna, terlambat melakukan prestasi, dan melakukan apa yang ada dalam perjanjian dilarang untuk dilakukan.²

Akan tetapi, tidak semua tindakan wanprestasi dapat dituntut ganti kerugiannya, karena apabila salah satu pihak tidak dapat memenuhi kewajibannya bukan karena kelalaian yang disengaja atau bukan karena iktikad buruknya maka

pihak tersebut dapat terbebas dari pembayaran ganti kerugian. Hal ini diatur dalam Pasal 1244 Kitab Undang Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan Pasal 1245 KUHPerdata. Dalam Pasal 1244 KUHPerdata menyebutkan:

“Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga bila ia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tak terduga, yang tak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya walaupun tidak ada itikad buruk kepadanya”

Dan dalam Pasal 1245 KUHPerdata menyebutkan:

“Tidak ada penggantian biaya, kerugian dan bunga bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya”.

Keadaan yang seperti disebutkan diatas adalah keadaan memaksa (force majeure). Didalam suatu perjanjian pada umumnya selalu memasukan klausula mengenai force majeure. Hal ini agar para pihak mengerti antara kelalaian yang disebabkan oleh para pihak itu sendiri dan kelalaian yang terjadi karena keadaan memaksa. Force majeure atau yang sering diterjemahkan sebagai “keadaan memaksa” merupakan keadaan dimana seorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, sementara debitur tersebut tidak dalam keadaan beriktikad buruk.³ Sejauh ini, force majeure banyak diatur dalam KUH Perdata yang memang merupakan kejadian hukum yang cenderung dekat dengan tindakan wanprestasi. Dari rumusan-rumusan dalam pasal KUH Perdata seperti

tersebut diatas dapat dilihat kausa-kausanya force majeure menurut KUH Perdata, yaitu;

1. force majeure karena sebab-sebab yang tak terduga,
2. force majeure keadaan memaksa,
3. force majeure karena masing-masing perbuatan tersebut dilarang.⁴

Pada perjanjian pengangkutan, baik menutupnya, maupun melaksanakan, kebanyakan kalinya diserahkan kepada orang lain, yang ahli di bidang yang bersangkutan. Begitulah misalnya pada waktu menutup perjanjian pengangkutan atau perjanjian carter kapal, untuk yang pertama diserahkan kepada ekspediter, sedangkan bagi yang kedua kepada makelar kapal (cargadoor). Convooiloper atau agen duane (fungsi ini sekarang dikerjakan oleh EMKL).

Dalam Putusan Mahkamah Agung RI No. 347/PDT/2018/PT.DKI terdapat perkara perdata antara PT. Bara Artha Energi, sebuah Perusahaan pertambangan khususnya batubara, sebagai Penggugat melawan PT. Trans Pasific Jaya, sebuah perusahaan Jasa pengangkutan laut untuk dalam dan luar negeri sebagai Tergugat. (pemilik kapal). Penggugat menyewa kapal milik Tergugat untuk mengangkut muatan berisi batu bara dari Kalimantan selatan ke Belawan Sumatera Utara

Penggugat (penyewa kapal) telah sepakat mengikatkan dirinya dengan Tergugat (pemilik kapal) untuk melakukan perjanjian pengangkutan batubara dan penyewaan kapal berdasarkan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) No. 105/TPJ-BAE/V/2017 tertanggal 15 Mei 2017. Berdasarkan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) tersebut Penggugat (penyewa kapal) meminta Tergugat (pemilik kapal) untuk menyiapkan kapal di tanggal 16-19 Mei 2017 untuk mengangkut batu bara miliknya ke Jetty (dermaga muat) PT. Angsana Terminal Utama Bunanti, Kalimantan Selatan ke PT. Canang Indah dengan melalui Jetty PT. Canang Indah Gabion/ Pelabuhan Belawan, Medan.

Pada tanggal 16-19 Mei 2017 (jangka waktu kesepakatan pengangkutan kapal dengan Tergugat) ternyata Penggugat tidak dapat mengangkut batu bara miliknya dari areal tambang ke Jetty (dermaga muat) PT. Angsana Terminal Utama Bunanti, Kalimantan Selatan, tempat dimana kapal Tergugat berlabuh untuk bongkar muat karena adanya banjir yang melanda areal tambangnya. Penggugat baru bisa mengeluarkan muatan batu bara dari areal tambang ke kapal milik Tergugat di Jetty (dermaga muat) PT. Angsana Terminal Utama Bunanti, Kalimantan Selatan pada tanggal 23-24 Mei 2017 yang lantas muatan tersebut dibawa ke Belawan, Sumatera Utara.

Atas keterlambatan Penggugat (penyewa kapal) mengangkut barang muatannya dari areal tambang ke Jetty (dermaga muat) PT. Angsana Terminal Utama Bunanti, Kalimantan Selatan, Tergugat (pemilik kapal) menagihkan menagihkan biaya demurrage (baya tambahan atas penambahan waktu pemakaian kapal) kepada Penggugat (penyewa kapal) sebesar Rp. 182.570.000 (Seratus delapan puluh dua juta lima ratus tujuh puluh ribu rupiah). Tergugat (pemilik kapal) menolak alasan Penggugat (penyewa kapal) bahwa Penggugat (penyewa kapal) telah mengalami keadaan force majeure bahwa kondisi di daerah tambang tersebut mengalami banjir besar yang menyebabkan tidak dapat dilakukannya aktifitas Hauling atau pengangkutan Batubara dikarenakan banjir tersebut menggenangi tambang dan merusak jalan Hauling. Namun Tergugat tetap menagih biaya Demurrage bahkan mengancam akan menyita seluruh batubara yang diangkut di kapal tersebut.

Terhadap sengketa antara Penggugat (penyewa kapal) dengan Tergugat (pemilik kapal) Majelis Hakim dari tingkat pertama hingga banding memutuskan bahwa Penggugat (penyewa kapal) bersama sama dengan Tergugat (pemilik kapal) menanggung kerugian meskipun Majelis menyatakan Penggugat telah benar benar mengalami keadaan memaksa (force majeure) dan Tergugat telah wanprestasi.

KAJIAN TEORITIS

Perkembangan ilmu hukum, selain bergantung pada metodologi, aktifitas penelitian dan imajinasi sosial sangat ditentukan oleh teori. Teori berfungsi untuk menerangkan atau menjelaskan mengapa gejala spesifik atau proses tertentu terjadi dan suatu teori harus diuji dengan menghadapkannya pada fakta-fakta yang dapat menunjukkan ketidakbenaran.⁶ Kerangka teoretis adalah konsep-konsep yang sebenarnya merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka acuan yang pada dasarnya untuk mengadakan identifikasi terhadap dimensi yang dianggap relevan oleh peneliti.

Kerangka teori yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, teori, tesis, dari para penulis ilmu hukum di bidang hukum perjanjian, yang menjadi bahan perbandingan, pegangan teoretis, yang mungkin disetujui atau tidak disetujui, yang merupakan masukan bagi penulisan tesis ini. Teori memberikan petunjuk-petunjuk terhadap kekurangan-kekurangan pada pengetahuan peneliti.

a. Teori kepastian hukum

Tujuan hukum berdasarkan teori modern atau teori prioritas baku adalah keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum.⁸ Menurut Tan Kamello, dalam suatu undang-undang, kepastian hukum (certainty) meliputi dua hal: pertama, kepastian hukum dalam perumusan norma dan prinsip hukum yang tidak bertentangan antara satu dengan yang lainnya baik dari pasal-pasal undang-undang itu secara keseluruhan maupun kaitannya dengan pasal-pasal lainnya yang berada di luar undang-undang tersebut. Kedua, kepastian hukum juga berlaku dalam melaksanakan norma-norma dan prinsip-prinsip hukum undang-undang tersebut.⁹

Sudikno Mertokusumo, memberikan pendapatnya tentang kepastian hukum, menurutnya kepastian hukum merupakan jaminan bahwa hukum tersebut dapat dijalankan dengan baik.¹⁰ Peter Mahmud Marzuki melihat kepastian hukum tidak hanya pada pasal-pasal dalam undang-undang, namun terletak pada konsistensi berbagai peraturan tersebut (tidak boleh bertentangan) termasuk dalam putusan hakim.

Keberlakuan hukum ditengah masyarakat bukan lagi untuk mencapai keadilan semata, tetapi juga harus memberikan kepastian. Kepastian hukum diharapkan untuk menjadi pedoman, baik dalam mengambil keputusan. Selanjutnya dikatakan bahwa kepastian hukum tidak saja meliputi kepastian substansi hukum tetapi juga penerapannya dalam putusan-putusan badan peradilan.¹²

Secara normatif kepastian hukum adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi-tafsir) dan logis dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran yuridis-dogmatik yang didasarkan pada aliran pemikiran positivis di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, karena bagi penganut pemikiran ini, hukum tak lain hanya kumpulan aturan. Bagi penganut aliran ini, tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum itu diwujudkan oleh hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian hukum.

Kepastian hukum sangat diperlukan untuk menjamin ketentraman dan ketertiban dalam masyarakat karena kepastian hukum (peraturan/ketentuan umum) mempunyai sifat sebagai berikut:

a. Adanya paksaan dari luar (sanksi) dari penguasa yang bertugas mempertahankan dan membina tata tertib masyarakat dengan perantara alat- alatnya.

b. Sifat undang-undang yang berlaku bagi siapa saja.

Kepastian hukum ditujukan pada sikap lahir manusia, ia tidak mempersoalkan apakah sikap batin seseorang itu baik atau buruk, yang diperhatikan adalah bagaimana perbuatan lahiriahnya. Kepastian hukum tidak memberi sanksi kepada seseorang yang mempunyai sikap batin yang buruk, akan tetapi yang di beri sanksi adalah perwujudan dari sikap batin yang buruk tersebut atau menjadikannya perbuatan yang nyata atau konkrit.

Dalam prakteknya, apabila kepastian hukum dikaitkan dengan keadilan, maka akan kerap tidak sejalan satu sama lain. Adapun hal ini dikarenakan di suatu sisi tidak jarang kepastian hukum mengabaikan prinsip- prinsip keadilan dan sebaliknya tidak jarang pula keadilan mengabaikan prinsip-prinsip kepastian hukum. Apabila terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, maka keadilan lah yang harus diutamakan. Alasannya adalah bahwa keadilan pada umumnya lahir dari hati nurani pemberi keadilan sedangkan kepastian hukum lahir dari sesuatu yang konkrit.

Teori kepastian hukum diperlukan dalam penelitian ini untuk menganalisis dan mengetahui tentang kepastian hukum terhadap keadaan memaksan (force majeure) didalam konsep dan regulasi sistem hukum di Indonesia yang menjadi rumusan permasalahan penelitian bagian pertama. Teori kepastian hukum juga digunakan didalam penelitian ini untuk menjawab rumusan permasalahan kedua penelitian mengenai penerapan klausula force majeure didalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut pada Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 yang memutus Penggugat (penyewa kapal) juga turut ikut menanggung kerugian bersama sama Tergugat (pemilik kapal) meskipun Majelis menyatakan Penggugat mengalami kondisi force majeure.

b. Teori Tanggung Jawab

Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: "seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.¹⁵ Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa kegagalan untuk melakukan kehati- hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (negligence); dan kekhilafan biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (culpa), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.

selanjutnya membagi mengenai tanggungjawab terdiri dari:

1. Pertanggung jawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri
2. Pertanggung jawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain
3. Pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian.

4. Pertanggung jawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan. 17

Tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai liability dan responsibility, istilah liability menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah responsibility menunjuk pada pertanggungjawaban politik.¹⁸ Teori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggung jawab yang lahir dari ketentuan Peraturan Perundang-Undangan sehingga teori tanggungjawab dimaknai dalam arti liability,¹⁹ sebagai suatu konsep yang terkait dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum.

Berdasarkan pengertian teori dan kegunaan serta daya kerja teori tersebut di atas dihubungkan dengan judul penelitian ini tentang Akibat Hukum Force Majeure terhadap Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Antara PT. Trans Pasific Jaya Dengan PT. Bara Artha Energi studi Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 maka teori ini digunakan untuk menjawab rumusan permasalahan ketiga tentang bagaimana Akibat Hukum Force Majeure terhadap Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Antara PT. Trans Pasific Jaya Dengan PT. Bara Artha Energi didalam Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 yang memutus Penggugat (penyewa kapal) yang mengalami force majeure turut bertanggung jawab untuk menanggung kerugian bersama sama Tergugat (pemilik kapal).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu sistem dan suatu proses yang mutlak harus dilakukan dalam suatu kegiatan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan.³¹ Penelitian adalah usaha atau pekerjaan untuk mencari kembali yang dilakukan dengan suatu metode tertentu dengan cara hati-hati, sistematis serta sempurna terhadap permasalahan, sehingga dapat digunakan untuk menyelesaikan atau menjawab permasalahan itu.

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya. Kecuali itu, maka diadakan juga pemeriksaan mendalam terhadap fakta hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji untuk melaksanakan suatu hal, dari peristiwa inilah timbul hubungan antara dua orang yang disebut dengan perikatan. Perjanjian menerbitkan perikatan antara dua orang yang membuatnya. Mengenai bentuk perjanjiannya dapat berupa suatu rangkaian yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau dituliskan. Perjanjian menurut Yahya Harahap merupakan suatu bentuk hubungan hukum harta kekayaan antara dua orang atau lebih yang memberi kekuatan hak atau sesuatu untuk memperoleh prestasi atau sekaligus kewajiban pada pihak lain untuk menunaikan kewajiban. Menurut Subekti yang dimaksud dengan prestasi adalah menyerahkan suatu barang, melakukan suatu perbuatan, tidak melakukan suatu perbuatan. Dalam Pasal 1234 KUHPerdata, suatu prestasi terbagi dari tiga jenis yaitu “memberikan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu”. Prestasi merupakan akibat dari timbulnya suatu perjanjian.

Keabsahan dari suatu perjanjian yang dikaitkan dengan prestasi harus memenuhi syarat sebagai berikut:



a. Prestasi harus dapat ditentukan (bepaalbaar). Dalam hal ini prestasi harus dapat ditentukan tetapi syarat ini hanya penting untuk perikatan yang dilahirkan dari persetujuan. Suatu perjanjian tidak sah bilamana prestasinya sama sekali tidak dapat ditentukan. Misalnya perjanjian untuk membangun rumah tanpa keterangan lebih lanjut. Dalam menentukan prestasi tidak harus seketika itu, bisa juga ditentukan kemudian, misalnya dalam jual beli, harganya dapat ditentukan pada saat penyerahan barang.

b. Prestasi tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan yang baik. Syarat ini dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 1335 KUHPdata "Suatu persetujuan tanpa sebab atau yang telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang tidak mempunyai kekuatan". Prestasi yang bertentangan dengan suatu sebab terlarang diatur dalam Pasal 1337 KUHPdata yang menyatakan bahwa "Suatu sebab adalah terlarang oleh undang-undang atau berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum".

c. Tidak dapat disyaratkan bahwa prestasi dapat dijalankan atau dipenuhi. Prestasi itu memang dengan sendirinya dapat dijalankan atau dipenuhi namun untuk prestasi tertentu tidak mungkin. Sebagai contoh pengangkutan dengan kapal laut ke Manado dalam waktu 2 hari. Dalam hal ini dapat dikatakan dilarang memperjanjikan suatu prestasi yang tak mungkin dapat dijalankan atau dipenuhi.

d. Tidak dapat disyaratkan bahwa prestasi harus dapat dinilai dengan uang. Sebagian ahli hukum berpendapat demikian karena pertimbangannya bila debitur ingkar maka ia dapat dikenakan ganti kerugian berupa uang. Belakangan ada ilmu hukum berpendapat tidak selamanya ganti kerugian itu berupa uang bisa juga dengan sesuatu yang mempunyai nilai ekonomis.

Sistem hukum perjanjian di Indonesia menganut sistem terbuka (open system). Sistem terbuka artinya bahwa para pihak bebas mengadakan perjanjian atau kontrak dengan siapapun, menentukan syarat-syaratnya, pelaksanaannya, maupun bentuknya tertulis atau lisan, dll asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Kebebasan diberikan bagi para pihak agar tercipta suatu kesepakatan dalam pemenuhan kewajiban dari prestasi yang disepakati.

Dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPdata disebutkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Perjanjian berfungsi sebagai pedoman atau arahan didalam pelaksanaan perjanjian. Oleh karena itu pelaksanaan perjanjian harus sesuai dengan hak dan kewajiban para pihak secara timbal balik yang diatur didalam klausul klausul perjanjian.

Dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut, hak dan kewajiban pengangkut dengan pengirim muatan selain terdapat didalam klausul-klausul perjanjian, juga dapat ditinjau dari sudut pandang Undang Undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pengangkut barang melalui laut sebagai pelaku usaha jasa pelayaran atau pengangkutan memiliki hak sebagai berikut:

1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
2. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik

3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya didalam penyelesaian hokum sengketa konsumen Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hokum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan

4. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-perundangan lainnya

Adapun yang menjadi kewajiban pelaku usaha berdasarkan Pasal 7 Undang- Undang Nomor 8 tahun 1998 tentang Perlindungan Konsumen yang meliputi:

1. Beritikad baik dalam melakukan usahanya
2. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, pemeliharaan
3. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
4. Menjamin mutu barang dan atau jasa yang diproduksi dan/atau perdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku
5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan
6. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan konsumen tidak sesuai dengan perjanjian.

Adanya hak dan kewajiban secara timbal balik antara baik pihak pengangkut maupun pihak pengirim didalam perjanjian pengangkutan laut menimbulkan tanggung jawab para pihak didalam melaksanakan hak dan kewajibannya. Artinya para pihak memikul tanggung jawabnya masing masing sesuai dengan ketentuan kewajibannya didalam perjanjian maupun kewajiban masing masing pihak yang ditentukan oleh undang undang.

Untuk menilai sejak kapan timbulnya tanggung jawab pengangkut terhadap muatannya didalam pengangkutan barang dan penumpang angkutan laut pelayaran niaga dalam praktek/ kebiasaan dapat ditinjau dari:

1. From tackle to tackle

Tanggung jawab pengangkutan berawal semenjak barang muatan/penumpang dilepas di lambung kapal pelabuhan muat dan berakhir hingga pelabuhan tujuan.

2. From warehouse to warehouse

Tanggung jawab pengangkutan diawali semenjak barang masuk gudang shipping company pelabuhan muat berakhir hingga gudang shipping company di pelabuhan tujuan hingga barang diserahkan pengirim/pemilik.

Pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Sedangkan Pengangkut memikul tanggung jawab secara umum sebagaimana ketentuan dalam Pasal 1236 dan 1246 KUHPdata. Dalam Pasal 1236 KUHPdata ditentukan, debitur wajib memberi ganti biaya, rugi, dan bunga kepada siberpiutang (kreditur) apabila ia telah membawa dirinya kedalam keadaan

tidak mampu menyerahkan kebendaannya atau telah tidak merawatnya sepatutnya guna menyelamatkannya. Dalam Pasal 1246 KUHPerdara ditentukan bahwa biaya, kerugian, dan bunga pada umumnya terdiri dari kerugian yang telah diderita dan laba yang seharusnya akan diterima. Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, maka dapat diselesaikan melalui gugatan ke muka pengadilan yang berwenang.

Dalam Pasal 468 KUHDagang dinyatakan Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan,

kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

Sementara itu Pasal 469 KUHDagang menentukan terhadap pencurian dan hilangnya emas, perak, batu mulia dan barang berharga lainnya, uang dan surat-surat berharga, dan juga terhadap kerusakan barang-barang berharga yang mudah menjadi rusak, pengangkut hanya bertanggung jawab bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barang itu sebelum atau pada waktu ia menerimanya. Pengangkut tidak bebas untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak bertanggung jawab atau bertanggung jawab tidak lebih daripada sampai jumlah yang terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang cakupannya usaha untuk pemeliharaan, perlengkapan atau pemberian awak untuk alat pengangkutnya, atau untuk kecocokannya bagi pengangkutan yang diperjanjikan, maupun karena perlakuan yang keliru atau penjagaan yang kurang cukup terhadap barang itu. Persyaratan yang bermaksud demikian adalah batal. 115

Dalam Pasal 40 sampai dengan Pasal 49 UU Pelayaran, telah ditentukan apa saja yang menjadi tanggung jawab dan kewajiban pengangkut didalam pengangkutan melalui laut atau perairan selain laut yaitu:

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya dan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.
2. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
 - a) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
 - b) musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut atau;
 - d) kerugian pihak ketiga.

Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. 118

3. Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanitahamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia dan dibebani biaya tambahan.119
4. Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.120
5. Pemilik, operator, dan/atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan/atau barang berbahaya tiba di pelabuhan.

Perjanjian pengangkutan erat sekali hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut. Dalam memenuhi tanggung jawab pengangkutan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan yaitu prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault liability), prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption liability), dan prinsip tanggung jawab mutlak (absolute liability).

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Namun, pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut.

Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban kerugian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

Prinsip tanggung jawab mutlak adalah pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan.

Tanggung jawab mutlak pengangkut ini dibatasi oleh undang-undang. Pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian mengangkut, terkecuali kerugian yang timbul akibat: Subekti yang dimaksud dengan prestasi adalah menyerahkan suatu barang, melakukan suatu perbuatan, tidak melakukan suatu perbuatan.111 Dalam Pasal 1234 KUHPerdata, suatu prestasi terbagi dari tiga jenis yaitu “memberikan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu”. Prestasi merupakan akibat dari timbulnya suatu perjanjian.

Keabsahan dari suatu perjanjian yang dikaitkan dengan prestasi harus memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Prestasi harus dapat ditentukan (bepaalbaar). Dalam hal ini prestasi harus dapat ditentukan tetapi syarat ini hanya penting untuk perikatan yang dilahirkan dari persetujuan. Suatu perjanjian tidak

sah bilamana prestasinya sama sekali tidak dapat ditentukan. Misalnya perjanjian untuk membangun rumah tanpa keterangan lebih lanjut. Dalam menentukan prestasi tidak harus seketika itu, bisa juga ditentukan kemudian, misalnya dalam jual beli, harganya dapat ditentukan pada saat penyerahan barang.

- b. Prestasi tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan yang baik. Syarat ini dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 1335 KUHPerdata "Suatu persetujuan tanpa sebab atau yang telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang tidak mempunyai kekuatan". Prestasi yang bertentangan dengan suatu sebab terlarang diatur dalam Pasal 1337 KUHPerdata yang menyatakan bahwa "Suatu sebab adalah terlarang oleh undang-undang atau berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum"..

KESIMPULAN

Konsep dan regulasi force majeure dalam sistem hukum di Indonesia terdapat didalam rumusan Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdata dan berbagai aturan perundang-undangan serta pendapat para ahli. Secara umum, pengaturan hukum force majeure dalam perundang-undangan dapat dikelompokkan kedalam dua kelompok besar. Pertama, force majeure ditentukan sebagai klausul yang harus dimasukkan dalam kontrak atau perjanjian. Contohnya dalam Pasal 22 ayat (2) huruf j UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi juncto Pasal 23 ayat (1) huruf j Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi mewajibkan para pihak untuk memasukkan klausul force majeure. Kedua, force majeure yang diatur dalam peraturan perundang-undangan tetapi tidak berkaitan dengan kontrak/perjanjian Contohnya, dalam UU nomor 4 tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara dinyatakan bahwa penghentian sementara kegiatan usaha pertambangan dapat diberikan kepada pemegang IUP dan IUPK apabila terjadi force majeure.

Penerapan klausula keadaan memaksa (force majeure) oleh majelis hakim dalam Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 disesuaikan dengan fakta fakta yang terungkap dipersidangan. Dalam fakta persidangan, terungkap Penggugat (penyewa kapal) bersama-sama dengan Tergugat (pemilik kapal) mengalami kerugian yang diakibatkan oleh banjir yang mengenangi areal tambang Penggugat (penyewa kapal) yang menyebabkan Penggugat (penyewa kapal) tidak dapat melakukan pengangkutan batu bara ke jetty (dermaga muat) tempat kapal milik Tergugat telah menunggu sesuai jangka waktu perjanjian.

Akibat hukum force majeure terhadap perjanjian pengangkutan barang melalui laut berdasarkan Putusan Mahkamah Agung RI No. 959/K/2019 adalah Penggugat (penyewa kapal) bersama-sama dengan Tergugat (pemilik kapal) menanggung kerugian dengan porsi dibagi dua/rata dari total kerugian sebesar Rp.162.153.000. Oleh karena Tergugat (pemilik kapal) telah menerima pembayaran demurrage dari Penggugat sebesar Rp.182.570.000. (seratus delapan puluh dua juta lima ratus tujuh puluh ribu rupiah) maka Tergugat (pemilik kapal) harus mengembalikan kepada Penggugat sebesar Rp..101.494.000. (seratus satu juta empat ratus sembilan puluh empat ribu rupiah)

REFERENSI

Buku:

Ali, Achmad. 2009. Menguak Teori Hukum (Legal Theory) Dan Teori Peradilan (Jurisprudence) termasuk interpretasi Undang Undang Legisprudence) Volume 1 Pemahaman Awal Edisi Pertama, Kencana, Jakarta.

Ali, Zainuddin. 2009, Metode Penelitian Hukum, Sinar Grafika, Jakarta. Ashshofa, Burhan. 2007, Metode Penelitian Hukum, Rineka Cipta, Jakarta.



Azheri, Busyra. 2011. Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary, Raja Grafindo Perss, Jakarta

Badruzaman, Mariam Darus, 2001, Kompilasi Hukum Perikatan, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Fuady, Munir. 2007, Hukum Kontrak (dari Sudut Pandang Hukum Bisnis, Buku Pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung.

H.K. Martono. 2011, Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undnag Nomor 17 Tahun 2008, RajaGrafindo Persada, Cetakan pertama, Jakarta.

Hadisoepipto, Hartono. 1984, Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan, Liberty, Yogyakarta.

Harahap, M. Yahya. 1986, Segi-segi Hukum Perjanjian, Alumni, Bandung

. 2016, Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan, Sinar Grafika, Jakarta.

Hernoko, Agus Yudha. 2008, Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial, Laks-Bang Mediatama, Yogyakarta.

Johni,Ibrahim. 2005, Teori Dan Metode Penelitian Hukum Normatif, Bayu Media Publishing, Malang.

Kamello, Tan. 2004, Hukum Jaminan Fidusia, Alumni, Bandung.

M. Nasir, 2003, Hukum Acara Perdata, Djambatan, Jakarta.

Marzuki, Peter Mahmud. 2011,Pengantar Ilmu Hukum, Cetakan 7, Kencana Pranada Media Group, Jakarta.

Miru, Ahmadi. 2011. Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak, rajawali pers, Jakarta.

Muhammad, Abdulkadir. 1990, Hukum Perikatan, Citra Aditya Bakti, Bandung.

. 2004, Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara. Citra Aditya Bakti. Bandung.

. 2008, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bakti, Bandung

Munir Fuady, K onsep Hukum Perdata, Rajagrafindo Persada, Jakarta Mutaqien, Raisul Teori Hukum Murni, Nuansa & Nusa Media, Bandung, 2006.

Ningrum, Lestari, 2004, Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis,

Citra Aditya Bakti, Bandung

Purba, Hasim. 2005, Hukum Pengangkutan di Laut. Pustaka Bangsa Press, Medan. Purwosutjipto, HMN. 1995, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum

Pengangkutan, Djambatan, Jakarta.



R Setiawan. 1994, Pokok-Pokok Perjanjian, Bina Cipta, Bandung R.Subekti. 2014, Aneka Perjanjian, Ctk-XI , Citra Aditya Bakti, Bandung,

Rahmat S.S Soemadipraja, 2010, Penjelasan Hukum tentang Keadaan Memaksa (Syarat Syarat Pembatalan Perjanjian disebabkan Keadaan Memaksa/Force Majeure, Gramedia, Jakarta.

Rasjidi, Lili dan Ira Thania. 2010, Dasar-dasar Filsafat dan Teori Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Ridwan, HR. 2006, Hukum Administrasi Negara, Raja Grafindo Persada, Jakarta. Saefullah, 1989, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta,

Jakarta.

Salim H.S, 2008, Hukum Kontrak, Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak, Sinar Grafika, Jakarta.

Satrio, J. 1993, Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya, Alumni, Bandung . Setiawan, I Ketut Oka, 2021, Hukum Perikatan, Sinar Grafika, Jakarta.

Siahaan, Rudy Haposan, 2017, Hukum Perikatan Indonesia, Intelegensia Media, Malang.

Simorangkir, T.C, Edwin Rudy dan Prasetyo, J.T. Kamus Hukum, Aksara Baru, Jakarta, 1980, h, 289

Soegijatna Tjakranegara, 1995, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta.

Soekanto, Soerjono. 1986. Pengantar Penelitian Hukum. UI Press, Jakarta. Soekardono, 1982, Hukum Dagang Indonesia, Rajawali, Jakarta.

Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI-Pres, Jakarta, 1986, h. 132. Sofwan, Sri Soedewi Masjchoen 1980. Hukum Perdata, Hukum Perutangan,

Fakultas Hukum Seksi Hukum Perdata Universitas Gadjah Mada, Jogjakarta.

Somardi, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik, BEE Media Indonesia, Jakarta, 2007.

Sri Redjeki Hartono, 2007, Hukum Ekonomi Indonesia, Bayu Media, Malang.

Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, Hukum Perdata, Hukum Perutangan, Bagian A,

Jogjakarta

Subekti, 1987, Hukum Perjanjian, Intermasa, Jakarta

Subekti. Hukum Perjanjian. 1991 Cetakan ke XIII. Intermasa. Jakarta.

Sudikno Mertokusumo, 1993, Hukum Acara Perdata Indonesia, Liberty, Yogyakarta.

, 2009, Penemuan Hukum, Liberty, Yogyakarta.



Suharnoko, 2013, Hukum Kontrak Dalam Perspektif Komparatif, Kencana, Jakarta. Sunggono, Bambang. 2006, Metodologi Penelitian Hukum, Rajagrafindo Persada,

Jakarta.

Syahrani, Riduan. 1999, Rangkuman Intisari Ilmu Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung

Wirodiprodjo Syaifullah, 1989, Tanggungjawab Pengangkutan Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional, Liberty, Yogyakarta.

Jurnal:

Hartana, 2016, Hukum Perjanjian (Dalam Perspektif Perjanjian Karya Pengusahaan Pertambangan Batubara), Jurnal Komunikasi Hukum, Vol. 2. No. 2

Mahmul Siregar, Makalah Kepastian Hukum Dalam Transaksi Bisnis Internasional dan Implikasinya terhadap Kegiatan Investasi di Indonesia, <http://www.usu.ac.id>, diakses pada tanggal 1 Juni 2020.

Nurvigya, Adnandaka, Alfian Nanung Pradanadan Rizki Nur Annisa. 2015, Menelaah Waktu Terjadinya Resiko(Kehilangan / Kerusakan Barang) dalam Praktik Proses Pengangkutan Laut, Jurnal Gema, Thn XXVII/50/Pebruari –Juli.

Pramono, Nindyo. 2010. Problematika Putusan Hakim Dalam Perkara Pembatalan Perjanjian, Jurnal Mimbar Hukum Volume 22, Nomor 2,

Perundang-undangan:

Kitab Undang Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHDagang) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jasa Angkutan Undang Undang No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi

Undang Undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

UU No. 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara

Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi Peraturan Bank Indonesia No. 9/2/PBI/2007 tentang Laporan Harian Bank Umum

Peraturan Bank Indonesia No. 8/20/PBI/2006 tentang Transparansi Kondisi Keuangan Bank Perkreditan Rakyat

Peraturan Bank Indonesia No. 10/4/PBI/2008 tentang Laporan Penyelenggaraan Kegiatan Alat Pembayaran dengan Menggunakan Kartu oleh Bank Perkreditan Rakyat dan Lembaga Selain Bank.



Lainnya:

Kamus besar Bahasa Indonesia (KBBI) daring

Ibnu Artadi, Hukum: Antara Nilai-Nilai Kepastian Kemanfaatan dan Keadilan,

<http://jurnal.untagsmg.ac.id/index.php/hdm/article/viewfile/362/41> 5, diakses tanggal 15 November 2018.

