

**PENYELESAIAN HAK TAGIH BIAYA PERBAIKAN KAPAL MV. EIYOSHI
BERDASARKAN PERJANJIAN TIDAK TERTULIS ANTARA PT. UNION YARD
DAN PT. BERLIAN SAMUDERA SENTOSA**

Dyah Ersita Yustanti

Dosen Pascasarjana Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta

Nurhayati

Mahasiswa Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta

ABSTRACT

This study is intended to outline: (1) Why the claim right of PT. Union Yard on Repairing Costs of Eiyoshi Motor Vessel (MV) based on unwritten agreements cannot be implemented?, (2) What legal action can be done by PT. Union Yard on the uncollectible claim right of Eiyoshi Motor Vessel? This study uses normative legal research through legislation approach and case approach using secondary data consisting of primary legal materials, secondary legal material and tertiary legal materials. The results indicate that (1) the claim right of PT. Union Yard cannot be implemented because to the ship repair is based on unwritten agreement and the domicile of shipping companies / Agent of Eiyoshi Motor Vessel is no longer known to exist and (2) PT. Union Yard may take legal actions through the Civil Court and file for sequestration of 1 (unit) EIYOSH MOTOR VESSEL (MV).

Keywords: Shipyard, unwritten agreement, Default.

I. PENDAHULUAN

Perkembangan kemajuan ekonomi dan transaksi bisnis di Indonesia yang sangat pesat telah me-ngakibatkan transportasi menjadi hal yang teramat penting nilainya. “tanpa batas” mungkin hal itulah yang sekarang melekat pada transaksi bisnis, dimana berbagai pihak dengan ber-bagai macam cara mencoba untuk menghubungkan dari satu tempat ke tempat lainnya untuk mencapai tujuan bisnis mereka. Dalam mencapai eksistensi dunia yang “tanpa batasan” tersebut, transportasi sebagai penghubung adalah hal yang teramat krusial nilainya bagi suatu transaksi bisnis. Transportasi tidak dapat berdiri sendiri, karena harus didukung faktor-faktor lainnya seperti regulasi. Salah satu jenis transportasi yang memegang peranan *krusial* adalah transportasi laut, secara khusus yaitu perkapalan.

Selayaknya alat transportasi lainnya, kapal tentulah membutuhkan perawatan dan perbaikan secara berkala maupun apabila kapal mengalami kerusakan. Untuk mendapatkan jasa perawatan dan perbaikan yang baik, perusahaan pemilik kapal sering membangun hubungan simbiosis mutualisme dengan perusahaan galangan kapal. Hubungan yang mana perusahaan kapal dengan rutin menggunakan jasa perusahaan galangan kapal dan perusahaan galangan kapalpun mendapatkan keuntungan. Direktur Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi, Kementerian Perindustrian, Budhi Dharmadi, mengatakan, ada sekitar 200 perusahaan industri perkapalan/ galangan kapal di Indonesia sekarang ini yang mampu memproduksi kapal baru ataupun memperbaiki kapal. Industri perkapalan masuk dalam kategori industri strategis dan berprospek cerah di masa depan.¹

Sebagai gambaran, Instruksi Presiden No. 5 tahun 2005 menginstruksikan penerapan asas *cabotage* secara konsekuen untuk mengoptimalkan pemberdayaan industri pelayaran nasional. Sektor perindustrian di instruksikan mendorong tumbuh berkembangnya industri perkapalan, termasuk industri perkapalan rakyat, baik usaha besar, menengah, kecil, maupun koperasi. Pembangunan, pemeliharaan, dan reparasi kapal yang biaya pengadaannya dibebankan kepada APBN/APBD wajib dilaksanakan pada industri perkapalan nasional, dengan tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundangan mengenai pengadaan barang/jasa pemerintah.²

Kapal sebagai alat transportasi suatu waktu akan mengalami kerusakan baik itu kondisi konstruksi maupun yang terdapat dikapal tersebut sebagai akibat dari pengoperasian maupun pengaruh lain seperti lingkungan ataupun kecelakaan. Untuk dapat menjaga operasional kapal tetap optimal serta kondisi konstruksi maupun peralatan yang terdapat dalam kapal tetap baik serta sesuai dengan persyaratan yang telah ditetapkan oleh *class* atau biro klasifikasi yang digunakan, maka perlu dilakukan reparasi serta perawatan dan pemeliharaan secara berkala. Peran galangan kapal untuk melakukan hal-hal tersebut sangatlah besar, terutama galangan kapal yang bergerak dibidang reparasi, dalam hal pekerjaan reparasi, perawatan dan pemeliharaan kapal, frekuensi pekerjaan ini lebih tinggi dibandingkan pembangunan kapal baru.

Berdasarkan hal tersebut, maka semakin banyak perusahaan pelayaran dan perkapalan yang membutuhkan galangan untuk melakukan perawatan maupun reparasi kapal. Hal ini akan membuat persaingan antar galangan kapal, khususnya yang melayani jasa perawatan dan reparasi kapal akan semakin ketat, dimana pemilik kapal tentunya akan memilih galangan-galangan yang dapat memberikan proses reparasi kapal yang baik, seperti:

¹ “Industri Galangan Kapal Tumbuh”, Sumber: <http://www.kemenperin.go.id/artikel/4614/Industri-Galangan-Kapal-Tumbuh>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2014

² *Ibid.*

kecepatan dan ketepatan waktu pengerjaan reparasi kapal, kualitas dari reparasi, serta biaya dari reparasi tersebut.³

Bagaikan dua sisi mata uang, perusahaan galangan kapal memberikan begitu banyak keuntungan bagi perusahaan pemilik kapal, namun tidak dapat dipungkiri bahwa pada saat ini masih banyak terjadi masalah dalam hal jasa perbaikan dan perawatan kapal. Hubungan hukum tersebut tentunya termuat ke dalam bentuk perjanjian, baik yang bersifat klausula baku ataupun dengan tehnik perancangan kontrak tersendiri karena adanya permintaan yang bersifat khusus. Di dalam setiap hubungan hukum yang termuat di dalam suatu perjanjian, selalu dimungkinkan munculnya suatu sengketa, baik karena adanya perbedaan penafsiran dari isi perjanjian maupun karena adanya pelanggaran dalam pelaksanaan perjanjian.

Di dalam penulisan ini, Penulis mencoba untuk memulai dengan memunculkan suatu sengketa yang terjadi pada tahun 2006 antara PT. Union Yard sebuah perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia, dan merupakan perusahaan galangan kapal yang memberikan jasa pelayanan reparasi kapal, dengan PT. Berlian Samudera Sentosa sebuah perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia, dan merupakan perusahaan pelayaran kapal yang mengagenkan kapal berbendera asing bernama MV. EIYOSHI yang mengajukan permohonan tempat untuk perbaikan kapal tersebut, diproyeksikan selama satu bulan pada galangan kapal milik PT. Union Yard selama 1 (satu) bulan, berdasarkan perjanjian yang dibuat dan dilaksanakan secara lisan.

Sebuah perjanjian sudah selayaknya dicatat dan ditandatangani oleh kedua belah pihak yang melakukan perjanjian bahkan jika perlu disertakan tanda tangan para saksi. Hal ini perlu sebagai salah satu alat bukti terjadinya perikatan dan sekaligus mengikat kedua belah pihak untuk melaksanakan isi perjanjian.

Dalam hukum perdata Indonesia, perjanjian sudah dapat dianggap mengikat ketika tercapai kata sepakat, dan kesepakatan yang dicapai dalam bentuk lisan cukup untuk mengikat para pihak. Karena, dalam KUHPerdata tidak dinyatakan secara eksplisit bentuk dari kesepakatan tersebut, apakah harus dalam bentuk tertulis atau cukup lisan. Memang benar adanya ada beberapa perjanjian yang diharuskan Undang-undang bahwa kesepakatan harus dalam bentuk tertulis seperti perjanjian perdamaian, namun pada umumnya perjanjian dengan lisan pun sudah cukup dan mengikat, hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Subekti, yang menyatakan sebagai berikut:

“Adakalanya Undang-undang menetapkan, bahwa untuk sahnya suatu perjanjian diharuskan perjanjian itu diadakan secara tertulis (perjanjian “perdamaian”) atau dengan akta notaris (perjanjian penghibahan barang tetap), tetapi hal yang demikian itu merupakan suatu kekecualian. Yang lazim perjanjian itu sudah sah dalam arti sudah mengikat, apabila sudah tercapai kesepakatan mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian itu.”

Berdasarkan uraian diatas jelas bahwa perikatan yang terjadi antara PT. Union Yard dan PT. Berlian Samudera Sentosa pada Agustus 2006 sudah sah dan mengikat, dan oleh karena itu sudah sepatutnya dan selayaknya PT. Union Yard dan PT. Berlian Samudera Sentosa sebagai pihak dalam perjanjian tersebut menghormati dan melaksanakan isi dari perjanjian itu seperti Undang-undang, hal ini sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1338 KUH Perdata, yang menyatakan sebagai berikut:

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

³ Abdul Rahman dan Heri Supomo, *Analisa Kepuasan Pelanggan Pada Pekerjaan Reparasi Kapal Dengan Metode Quality Function Deployment (QFD)*, Jurnal TEKNIS ITS, Vol. 1, No. 1, September 2012, hlm. 1.

Kesepakatan bukanlah syarat utama sahnyanya suatu perjanjian, pada hakekatnya syarat sah suatu perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata, dimana untuk dinyatakan sah perjanjian itu harus memenuhi semua unsur dalam pasal tersebut yaitu sepakat, cakap, mengenai hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Seperti yang ditentukan dalam pasal 1320 KUHPerdata bahwa untuk sahnyanya suatu perjanjian diperlukan empat syarat: (1) Sepakat mereka yang mengikat dirinya; (2) Cakap untuk membuat perjanjian; (3) Mengenai suatu hal tertentu; dan (4) Suatu sebab yang halal.

Pada saat PT. Union Yard selesai melaksanakan kewajibannya, yaitu kewajiban atas perbaikan dan perawatan kapal sebagaimana yang diperjanjikan, PT. Union Yard menghubungi PT. Berlian Samudera Sentosa untuk menyatakan kapal telah selesai dan menagih pembayaran. Namun, PT. Berlian Samudera Sentosa sebagai agen tidak pernah memberikan balasan atas tagihan dan peringatan yang telah diberikan oleh PT. Union Yard. Lambat laun diketahui bahwa PT. Berlian Samudera Sentosa, sudah tidak berdomisili di tempat kedudukan mereka pada saat mereka menitipkan kapal. Berdasarkan hal tersebut dapat dianggap merugikan pemilik galangan kapal. Karena PT. Union Yard masih harus mengeluarkan biaya perawatan untuk kapal tersebut yang membesar dari hari ke hari.

Dalam hukum perdata perusahaan galangan kapal mempunyai hak untuk mendapatkan, biaya, rugi dan/atau bunga atas biaya yang terus dikeluarkan untuk merawat kapal tersebut, seperti yang diatur dalam Pasal 1246 KUHPerdata, yang menyatakan sebagai berikut:

“Biaya, rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdiri pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut dibawah ini.”⁴

Berdasarkan uraian di atas jelas hukum perdata telah memberikan perlindungan terhadap perusahaan galangan kapal atas kerugian yang dialaminya. PT. Union Yard dapat menuntut biaya yang telah dikeluarkan dalam melakukan jasa perbaikan dan perawatan kapal dan PT. Union Yard juga mempunyai hak atas bunga. Namun, permasalahan hukum yang mendasar adalah pada saat PT Berlian Samudera Sentosa hilang keberadaannya kepada siapa gugatan tersebut ditujukan, mengingat bahwa agen maupun perusahaan pemilik kapal tidak dapat ditemukan.

Lebih lanjut, PT. Union Yard telah mencoba segala upaya untuk menghubungi PT. Berlian Samudera Sentosa dengan mendatangi domisili PT. Berlian Samudera Sentosa tetapi diketahui kemudian PT. Berlian Samudera Sentosa sudah tidak berada di domisili hukum terakhirnya. Dengan tidak diketahui domisili dari PT. Berlian Samudera Sentosa, PT. Union Yard tidak dapat begitu saja menyatakan kapal itu milik mereka dan menjual untuk menutupi kerugian, bagaimana apabila dikemudian hari agen atau perusahaan pemilik kapal asing yang bernama MV. EIYOSHI tersebut datang untuk mengambil kapal. Namun, pada sisi lain PT. Union Yard tidak dapat menemukan keberadaan PT. Berlian Samudera Sentosa yang mengakibatkan permasalahan hukum ini belum terselesaikan.

⁴ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Cet. Keduabelas (Jakarta: PT Intermedia, 1987), hlm. 15.

II. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kasus Posisi

PT. UNION YARD adalah salah satu Perusahaan galangan kapal yang bergerak dalam bidang perbaikan dan pembuatan baru kapal laut, yang berlokasi di Pelabuhan Nusantara Tanjung Priok, Jakarta Utara. Dalam proses produksinya material utama yang digunakan dalam setiap pekerjaan perbaikan dan pembuatan baru kapal laut menggunakan material plat baja dan ataupun fiber.

Pada saat akan berlangsungnya suatu pekerjaan perbaikan ataupun pembuatan baru kapal laut, pihak perusahaan pelayaran dalam hal ini selaku pemilik Kapal, biasanya selalu menghubungi dan menemui kami terlebih dahulu, untuk membicarakan tentang hal yang berkenaan dengan pekerjaan perbaikan kapal, antara lain: (1) Lokasi / Galangan tempat kapal tersebut akan sandar; (2) Perkiraan Biaya dan Waktu Pekerjaan; (3) Material apa yang harus digunakan; (4) Termin pembayaran. Sebelum Kapal tersebut memasuki area galangan kapal untuk diperbaiki dalam hal ini untuk perbaikan kapal, tentunya sudah melalui prosedur melalui pintu masuk pelabuhan Nusantara Tanjung Priok, karena perusahaan Galangan kapal berada di dalam area pelabuhan Nusantara Tanjung Priok.

Pihak-pihak yang biasanya menghubungi dan menemui kami dalam proses memulainya perbaikan kapal, antara lain: (1) Pihak Perusahaan Pelayaran selaku Pemilik Kapal; (2) Pihak Kontraktor atau pemborong pekerjaan perbaikan kapal yang ditunjuk oleh pemilik kapal; (3) Pihak Keagenan kapal; (4) Pihak Kesyahbandaran pelabuhan; (5) Pihak Otoritas Pelabuhan. Untuk dapat masuk dan memulai pekerjaan perbaikan kapal, terdapat beberapa ketentuan yang harus di sepakati antara pemilik galangan kapal dalam hal ini perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa perbaikan kapal dengan pihak perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal ataupun pihak yang di tunjuk oleh perusahaan pelayaran (keagenan kapal) untuk pekerjaan perbaikan tersebut.

Ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh perusahaan galangan kapal antara lain: (a) Pihak pelayaran menyetujui semua peraturan yang di buat oleh pihak galangan, pada saat kapal sudah berada di area galangan, seperti: (1) Galangan terima ditempat biaya pada saat masuk & keluar kapal ditanggung OS (*Owner Ship*); (2) Bersedia kapal diatur tempatnya jika ada kapal lain yang akan masuk/ keluar, juga diharapkan mentaati tata tertib galangan; Menyelesaikan administrasi galangan terlebih dahulu sebelum kapal ditarik keluar; (3) Jasa pengangkatan travo ke atas kapal bukan tanggung jawab galangan dan menjadi tanggung jawab *Owner/ Kontraktor* (Galangan menyediakan unit Travo di pelataran gudang travo); (Mengisi form kapal masuk yang ditandatangani dan stempel perusahaan; (4) Pekerjaan limit minimal tujuh hari kerja, apabila pekerjaan selesai dalam waktu tiga atau empat hari kerja tetap dihitung 7 hari kerja; (5) DP (*Down Payment*) 10 hari dimuka untuk pekerjaan lebih dari 10 hari kerja; (6) untuk keamanan didalam kapal menjadi tanggung jawab ABK (*Anak Buah Kapal*); (7) harap melampirkan Foto-copy *Ship Particullar, Crew List, Izin gerak, SIUPAL, Sertifikat Gas/ Free Gas* (untuk Kapal Tanker) sebelum kapal masuk ke area Galangan; (8) dalam hal pekerjaan dilakukan sendiri oleh Kontraktor kapal, jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan selama kapal dalam perbaikan, maka biaya ganti rugi menjadi tanggung jawab *owner/ kontraktor*; (9) apabila tagihan (*Per Invoice*) belum diselesaikan dalam jangka waktu satu bulan, maka dikenakan denda 2% dari total tagihan; (10) Apabila kapal terlebih dahulu masuk sebelum ditandatangani maka kami anggap pihak *Owner/Kontraktor* sudah mengetahui & menyetujui biaya administrasi galangan tersebut diatas; (b) Pihak syahbandar dan otoritas pelabuhan, hanya bertugas sebagai pihak yang menentukan bisa atau tidaknya sebuah kapal memasuki area Pelabuhan, dalam pelaksanaan bongkar muat ataupun perbaikan kapal, dan karenanya dokumen kapal dipegang oleh pihak

syahbandar apabila kapal tersebut hendak memasuki wilayah Pelabuhan Nusantara Tanjung Priok.

Berkaitan dengan skripsi yang diajukan, kronologi kasusnya adalah sebagai berikut:

- a. Pada bulan Agustus 2006, Perusahaan Pelayaran dengan nama PT. Berlian Samudra Sentosa melayangkan surat permohonan *space dock/* penyediaan tempat (terlampir surat permohonan dock MV. EIYOSHI) melalui Fax tertanggal 29 Agustus 2006 untuk perbaikan kapalnya di PT. Union Yard.
- b. PT. Berlian Samudera Sentosa adalah salah satu perusahaan yang telah menjalin kerjasama dengan PT. Union yard, sejak tahun 2002, dengan beberapa kapal yang telah di perbaiki dan telah menyelesaikan seluruh administrasi galangan dengan baik. (terlampir contoh surat menyurat kapal lainnya).
- c. Dikarenakan tersedianya lokasi untuk perbaikan kapal MV. EIYOSHI tersebut, maka PT. Union Yard memberikan surat jawaban kepada PT. Berlian Samudera Sentosa (terlampir surat jawaban permohonan dock MV. EIYOSHI) dan memperbolehkan kapal MV. EIYOSHI memasuki perairan galangan PT. Union Yard.
- d. Pada tanggal 5 September 2006, pkl. 16.10 wib, MV. EIYOSHI telah memasuki perairan di galangan PT. Union Yard dengan tidak melampirkan *fotocopy Ship Particullar, Crew List, Izin gerak, SIUPAL, Sertifikat Gas/Free Gas* (untuk Kapal Tanker) kepada Galangan. Pada umumnya kapal-kapal yang akan melaksanakan perbaikan di galangan PT. Union Yard, selalu melampirkan *fotocopy* surat-surat seperti tersebut diatas, seperti contoh: kapal A bergerak dari Pelabuhan Cirebon menuju Pelabuhan Tanjung Priok harus mempunyai Surat Ijin Berlayar (SIB) yang dikeluarkan oleh pihak kesyahbandaran pelabuhan setempat. Tetapi tidak pada hal nya kapal MV. EIYOSHI tersebut, mereka tidak melampirkan fotocopy SIB, *Crew List*, spesifikasi kapal (*Ship Particular*), SIUPAL (surat ijin usaha pelayaran).
- e. Sehari setelah MV. EIYOSHI memasuki perairan galangan PT. Union Yard, dari pihak POLAIR Tanjung Priok dengan persenjataan lengkap dan juga anjing pelacak, mendatangi kapal tersebut tanpa sepengetahuan pihak galangan, dengan melakukan tindakan menurunkan seluruh *crew* kapal, yang memang *crew* kapal tersebut berkebangsaan Bangladesh, dan membawa *crew* kapal tersebut ke tempat yang kami tidak ketahui. Karena permasalahan mengenai *crew* kapal tersebut bukan menjadi kapasitas kami dalam mengurusnya, dimana kami hanya mengurus perbaikan kapal saja.
- f. Setelah adanya kejadian pada point 5 di atas, kami mengkonfirmasi pada pihak PT. Berlian Samudera Sentosa, perihal surat kelengkapan kapal pada point 4 di atas, namun kami mendapatkan jawaban yang tidak memuaskan dari pihak PT. Berlian Samudera Sentosa, yang sampai saat ini mereka tidak dapat memberikan atau membuktikan surat surat seperti yang kami minta.
- g. Pada tanggal 16 September 2006, kapal MV. EIYOSHI mulai diperbaiki bagian-bagian kapalnya yang rusak oleh PT. Union Yard, yaitu perbaikan plat lambung, plat *deck*, plat anjungan (ruang nakhoda), bagian-bagian palka, perbaikan *relling* dengan total keseluruhan plat yang harus diganti kurang lebih 10 Ton. (Foto sebagian kapal yang sudah diperbaiki terlampir).
- h. Pekerjaan pada Point. 7 di atas yang seharusnya dapat diselesaikan dalam waktu 1 (satu) bulan sesuai dengan kesepakatan mengalami penambahan waktu dikarenakan adanya permintaan penambahan Volume pekerjaan pada tutup palka dari pihak MV. EIYOSHI yang dalam hal ini diwakili oleh bapak Zaini. (Surat Keterangan Dock Terlampir).
- i. Setelah pekerjaan perbaikan diselesaikan oleh PT. Union Yard, selanjutnya dari Pihak PT. Union Yard melakukan penagihan atas biaya-biaya yang sudah dikeluarkan, tetapi

tidak mendapatkan respon yang baik dari pihak PT. Berlian Samudera Sentosa. Hingga semua permasalahan terkatung-katung, tanpa ada kejelasan, baik rencana kerja selanjutnya maupun perihal tagihan yang belum terbayar. Sedangkan kapal tersebut dalam kondisi yang sudah memprihatinkan yaitu pada bagian Lunas atau Bottom Kapal (bawah kapal) mengalami kebocoran akibat plat yang sudah keropos dan berlubang sehingga kami harus terus merawatnya dengan melakukan pemompaan pada bagian kamar mesin yang berhubungan langsung dengan Lunas atau Bottom Kapal untuk menjaga agar kapal tersebut tidak sampai karam / tenggelam. (terlampir Foto kapal).

- j. Kemudian pada bulan Juni tahun 2010, diketahui bahwa PT Berlian Samudera Sentosa tersebut telah berpindah ke satu tempat yang tidak di ketahui keberadaannya, dan hal ini sudah kami sampaikan kepada pihak kelurahan tanjung priok (terlampir Surat Keterangan Domisili), tapi tetap tidak mendapatkan jawaban yang jelas mengenai keberadaan perusahaan pelayaran tersebut.
- k. Dalam ketidak jelasan seperti ini, kami juga mencoba menda-tangi kantor Kesyahbandaran dan mendapatkan jawaban bahwa, kapal tersebut (MV. EIY-OSHI) memang terdaftar dalam daftar kapal masuk di Pelabuhan Tanjung Priok, namun pihak Syahbandar pun tidak mempunyai/memegang dokumen-dokumen kapal tersebut.
- l. Kemudian pada akhir tahun 2010 datanglah pihak keagenan kapal yang menyatakan bahwa PT. Berlian Samudera Sentosa menunjuk pihak keagenan kapal yang bernama PT. Andika Buana Lines, namun PT. Andika Buana Lines pun hanya dapat menunjukkan *fotocopy* surat penunjukan Keagenan kapal MV. EIYOSHI bukan dokumen resmi kapal tersebut. Bahkan pihak keagenan PT. Andika Buana Lines juga meminta klarifikasi tentang pembayaran yang sudah dilakukan oleh PT. Berlian Samudera Sentosa kepada PT. Union Yard dikarenakan pihak keagenan PT. Andika Buana Lines juga harus membayar biaya labuh tambat kepada pihak PT. Pelindo II selaku regulator dan operator di pelabuhan Tanjung Priok, dikarenakan PT. Andika Buana Lines mengagenkan kapal MV. EIYOSHI tersebut yang berbendera asing (*ship particular* terlampir) masuk ke dalam pe-rairan pelabuhan Tanjung Priok.

2. Pelaksanaan Hak Tagih PT. Union Yard Terhadap PT. Berlian Samudera Santosa Tidak Bisa Dilaksanakan

Sebuah perjanjian sudah selayaknya dicatat dan ditandatangani oleh kedua belah pihak yang melakukan perjanjian bahkan jika perlu disertakan tanda tangan para saksi. Hal ini perlu sebagai salah satu alat bukti terjadinya perikatan dan sekaligus mengikat kedua belah pihak untuk melaksanakan isi perjanjian. Namun dalam keseharian, kita mendapati bahwa perjanjian apa pun yang kita lakukan, khususnya perjanjian jual beli, tidak pernah atau amat jarang ditulis meski sekedar dalam bentuk nota sekalipun.

Dalam hukum perjanjian terdapat beberapa prinsip yang harus diperhatikan. Beberapa prinsip inilah yang menentukan sah tidaknya suatu perjanjian dan dengan demikian berimplikasi pada keabsahan perjanjian tidak tertulis. KUH Perdata mempunyai dua sistem, yaitu sistem tertutup dan sistem terbuka. Sistem tertutup adalah bahwa segala macam hak atas kebendaan adalah terbatas dan peraturan-peraturan yang mengatur mengenai hak-hak kebendaan itu bersifat memaksa, sebagaimana ditetapkan pada Buku II KUH Perdata. Sedangkan sistem terbuka adalah bahwa setiap orang atau sekelompok orang boleh membuat perjanjian apa saja asal tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Adapun pasal-pasal yang mengatur mengenai perjanjian bersifat pelengkap dari perjanjian tersebut, sehingga dimungkinkan untuk tidak menggunakan pasal-pasal KUH Perdata.

Dalam KUH Perdata ditentukan pula persetujuan bernama atau khusus yang diatur dalam bab V sampai XVIII. Adapun persetujuan tidak bernama tidak diatur secara khusus,

namun pada kedua bentuk ini berlaku ketentuan-ketentuan bab I, II, III buku IV KUH Perdata. Sistem terbuka yang mengandung kebebasan membuat suatu perjanjian dapat disimpulkan dari Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang berbunyi: “Semua perjanjian yang dibuat sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

Pasal tersebut di atas me-nunjukkan kepada setiap orang untuk melakukan perjanjian apa saja. Dengan menekankan pada kata “semua” menunjukkan bahwa semua orang atau kelompok orang diperbolehkan untuk membuat perjanjian yang berisi apa saja dan berupa apa saja dan perjanjian tersebut mengikat yang membuatnya seperti suatu undang-undang.⁵

Sistem terbuka dalam hukum perjanjian adalah suatu keluwesan, tidak kaku, serta memberi kebebasan seluas-luasnya kepada masyarakat. Perjanjian yang diatur dalam undang-undang hanyalah perjanjian yang sudah terkenal seperti perjanjian jual beli, sewa menyewa, dan lain-lain. Dalam perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta kebutuhan masyarakat, timbul bentuk-bentuk baru dalam perjanjian yang pengaturannya menuntut inovasi tersendiri seperti perjanjian sewa beli yang merupakan percampuran antara perjanjian jual beli dan sewa menyewa. Hal ini bisa terjadi mungkin karena pembeli tidak mampu membayar harga barang sekaligus, tetapi hanya mampu membayar dengan mengangsur dalam jangka waktu tertentu. Tentunya dengan perjanjian yang disepakati bersama. namun hak milik atas benda tersebut baru berpindah kepada si pembeli apabila angsurannya telah lunas.

Pasal-pasal dalam undang-undang perjanjian berlaku apabila dalam membuat perjanjian itu tidak dibentuk suatu peraturan perjanjian baru. Dengan demikian yang berlaku adalah pasal-pasal dalam undang-undang. Jika dalam perjanjian itu dibentuk suatu peraturan baru me-ngenai perjanjian itu maka yang berlaku adalah peraturan yang telah dibuat bersama itu. Biasanya peraturan yang dibuat tersebut berupa akte, baik akte autentik maupun tidak atau berupa anggaran dasar (AD) dan anggaran rumah tangga (ART).

Menurut hukum perjanjian, jika terjadi jual beli barang, maka barang yang diperjualbelikan itu harus diserahkan di tempat di mana barang itu berada sewaktu perjanjian jual beli itu ditutup. Ini sesuai dengan Pasal 1477 KUH Perdata yang berbunyi: “Penyerahan harus terjadi di tempat dimana barang terjual berada pada waktu penjualan, jika tentang itu tidak diadakan persetujuan lain”.

Dari bunyi Pasal 1477 KUH Perdata di atas dapat disimpulkan bahwa para pihak diberi kebebasan untuk menentukan sendiri tempat penyerahan barang, tidak harus di tempat barang itu berada saat penjualan terjadi. Boleh saja penyerahan barang dilakukan di tempat lain seperti di rumah, di gunung dan lain-lain. Asalkan dalam perjanjian jual beli telah disepakati di mana akan menyerahkan barang yang diperjual-belikan itu.

Sistem terbuka ini juga berpengaruh pada masalah tanggung jawab penjual terhadap pembeli sebagaimana tertuang dalam Pasal 1491 KUH Perdata yang berbunyi:

Penanggungan yang menjadi tanggung jawab si penjual terhadap si pembeli adalah untuk menjamin dua hal yaitu pertama, penguasaan benda yang dijual secara aman dan tenteram terhadap adanya cacat barang tersebut yang tersembunyi, atau yang sedemikian rupa sehingga menerbitkan alasan untuk pembatalan pembeliannya.

Pasal ini menunjukkan keterikatan terhadap undang-undang hukum perjanjian. Namun, pada pasal lain menunjukkan adanya kebebasan bagi si penjual untuk tidak bertanggung jawab atas benda yang diperjualbelikan. Sebagaimana bunyi Pasal 1493 KUH Perdata: Kedua belah pihak diperolehkkan dengan persetujuan-persetujuan istimewa, memperluas atau mengurangi kewajiban yang ditetapkan oleh undang-undang. Bahkan mereka itu diperbolehkan mengadakan persetujuan-persetujuan bahwa si penjual tidak akan diwajibkan beban penanggungan sesuatu apapun.

⁵ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Internusa, 1991, hlm. 14.

Begitu juga perjanjian yang melibatkan pihak ketiga, di mana pihak ketiga tidak boleh merugikan maupun menguntungkan sesuai dengan Pasal 1340 ayat (2), bahwa persetujuan-persetujuan itu tidak dapat membawa rugi kepada pihak ketiga, dan pihak ketiga tidak dapat mendapat manfaat karenanya. Namun demikian undang-undang pun menetapkan ketentuan yang memungkinkannya pihak ketiga mendapatkan sesuatu dari persetujuan itu, seperti bunyi Pasal 1317 KUH Perdata disebutkan: Lagipun diperbolehkan juga untuk meminta ditetapkannya suatu janji guna kepentingan seorang pihak ketiga, apabila suatu penetapan janji, yang dibuat oleh seorang untuk dirinya sendiri, atau suatu pemberian yang dilakukannya kepada orang lain, memuat janji yang seperti itu. Siapa yang telah memperjanjikan sesuatu seperti itu tidak boleh menariknya kembali, apabila pihak ketiga tersebut telah menyatakan hendak mempergunakan.

Benang merah yang dapat ditarik dari pembahasan tentang sistem terbuka yang dianut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia ini adalah bahwa undang-undang tidak mengikat secara kaku akan tetapi memperbolehkan kepada seluruh subyek hukum untuk secara bebas mencapai dan mempertahankan kepentingannya dengan membuat suatu perjanjian yang ketentuannya tidak mesti terikat kepada undang-undang.

Dalam hukum acara perdata sebagai hukum formil mengatur bagaimana cara menegakkan hukum perdata materiil, terdapat 5 (lima) alat bukti yang diatur dalam Pasal 1866 KUH Perdata dan Pasal 164 HIR, alat-alat bukti tersebut terdiri dari: bukti tulisan, bukti dengan saksi, persangkaan, pengakuan dan sumpah.

Berdasarkan ketentuan mengenai syarat sahnya suatu perjanjian yang terdapat dalam Pasal 1320 KUH Perdata yang berbunyi: (1) Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya; (2) Kecakapan untuk membuat suatu perikatan; (3) Suatu hal tertentu; (4) Suatu sebab yang halal. Berdasarkan ketentuan mengenai syarat sahnya suatu perjanjian tersebut, tidak ada satupun syarat dalam pasal 1320 KUH Perdata yang mengharuskan suatu perjanjian dibuat secara tertulis dan segenap ketentuannya yang dituangkan dalam sebuah akte autentik. Dengan kata lain, suatu perjanjian yang dibuat secara lisan/tidak tertulis juga mengikat secara hukum bagi para pihak yang membuatnya, *pacta sunt servanda* (vide : Pasal 1338 KUH Perdata). Oleh karena itu, perjanjian tidak tertulis antara PT. Union Yard dan PT. Berlian Samudera Sentosa adalah sah secara hukum.

Namun demikian, dalam proses pembuktian suatu perkara per-data, lazimnya alat bukti yang dipergunakan oleh pihak yang mengendalikan sesuatu (vide: Pasal 163 HIR) adalah bukti surat. Hal ini karena dalam suatu hubungan keperdataan, suatu surat/akta memang sengaja dibuat dengan maksud untuk memudahkan proses pembuktian, apabila dikemudian hari terdapat sengketa perdata antara pihak-pihak yang terkait. Jadi dalam pembuktian adanya perjanjian, perusahaan PT. Union Yard dapat saja membuktikan bahwa telah terjadinya perjanjian dengan PT. Berlian Samudera Sentosa karena PT. Union Yard memiliki alat bukti seperti yang diatur dalam Pasal 1866 KUH Perdata.

Permasalahan yang terjadi dalam sengketa ini adalah PT. Berlian Samudera Sentosa yang telah melakukan Wanprestasi dengan tidak melaksanakan pembayaran kepada PT. Union Yard atas biaya perbaikan kapal MV. Eiyoshi yang kemudian diketahui tidak berdomisili ditempat pada saat PT. Berlian Samudera Sentosa menitipkan Kapal. Akan tetapi PT. Union Yard tidak dapat mengatakan bahwa perusahaan PT. Berlian Samudera Sentosa telah tutup atau tidak beroperasi lagi, karena menurut Pasal 142 sampai dengan Pasal 152 Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas bahwa jika suatu Perseroan Terbatas akan menutup usahanya maka secara hukum harus melalui proses likuidasi dan akhir dari proses pembubaran tersebut diberitahukan kembali kepada Menteri Hukum dan HAM.

Hal yang sama juga berlaku kepada badan usaha lainnya yang tidak berbadan hukum, yaitu diperlukan proses likuidasi guna melindungi pihak ketiga yang tidak mengetahui

adanya pembubaran badan usaha tersebut. Jika hal ini sudah dilakukan, maka demi hukum badan usaha tersebut sudah bisa dinyatakan bubar atau tutup. Hal sebaliknya jika perusahaan tersebut belum melakukan proses likuidasi dalam rangka penutupan badan usahanya, maka demi hukum perusahaan tersebut masih hidup meskipun tidak lagi menjalankan kegiatan usahanya. Dengan keadaan PT. Berlian Samudera Sentosa yang tidak diketahui lagi keberadaannya mengakibatkan PT. Union Yard tidak dapat melaksanakan hak tagihnya atas biaya yang sudah dikeluarkan untuk memperbaiki kapal MV. Eiyoshi.

b. Upaya Hukum Terhadap Hak Tagih yang Tidak Dapat dilaksanakan oleh PT. Union Yard atas Biaya Perbaikan dan Biaya Perawatan Kapal MV. EIYOSHI.

Mencermati masalah PT. Union Yard terhadap PT. Berlian Samudera Sentosa, dalam hal ini dengan adanya ingkar janji/cacat janji/wanprestasi, atas pembayaran terhadap transaksi jasa perbaikan kapal (*dock*). Maka, penulis memberikan pandangan terhadap upaya hukum yang patut untuk diterapkan dalam permasalahan ini, yaitu: Penyelesaian Masalah Melalui Gugatan Wanprestasi Yang Disertai Dengan Peletakan Sita Jaminan. Cara ini merupakan cara yang paling umum dilaksanakan.

Namun sebelum diajukan gugatan ke pengadilan Negeri hendaknya PT. Union Yard melakukan Somasi terhadap PT. Berlian Samudera Sentosa dengan ketentuan sebagai berikut: Somasi diatur dalam Pasal 1238 KUH Perdata dan Pasal 1243 KUH Perdata, somasi adalah teguran dari si berpiutang (kreditur) kepada si berutang (Debitur) agar dapat memenuhi prestasi sesuai dengan isi perjanjian yang telah disepakati antara keduanya.

Somasi timbul disebabkan debitur tidak memenuhi prestasinya sesuai dengan yang diperjanjikan. Surat Somasi harus memuat isi atau hal-hal sebagai berikut: (a) apa yang dituntut (Pembayaran Pokok kredit dan bunganya); (b) dasar tuntutan (Perjanjian Kredit yang dibuat antara Kreditur dan debitur); (c) Tanggal paling lambat untuk melakukan pembayaran

Mengenai akibat hukum bagi debitur bila somasi diabaikan, menurut J. Satrio, somasi yang tidak dipenuhi tanpa alasan yang sah membawa debitur berada dalam keadaan lalai, dan sejak itu semua akibat kelalaian (wanprestasi) berlaku. Sedangkan akibat hukum bagi kreditur, wanprestasinya debitur menyebabkan kreditur berhak untuk menuntut hal-hal berikut: (a) Pemenuhan perikatan; (b) Pemenuhan perikatan dan ganti rugi; (c) Ganti rugi; (d) Pembatalan persetujuan timbal balik; (e) Pembatalan perikatan dan ganti rugi.

Di dalam mengajukan gugatan perdata, khususnya dengan materi pokok perkara wanprestasi, maka PT. Union Yard (sebagai penggugat) dapat secara bersamaan mengajukan permohonan kepada Pengadilan Negeri tempat kedudukan tergugat dalam hal ini domisili PT. Berlian Samudera Sentosa, untuk diletakan sita jaminan atas obyek yang dikuasai oleh PT. Union Yard, yang merupakan asset dari PT. Berlian Samudera Sentosa. Pada ayat (1) Pasal 227 HIR / Pasal 261 RBg dinyatakan bahwa:

“Jika terdapat persangkaan yang beralasan, bahwa seorang yang berhutang, selagi belum dijatuhkan keputusan atasnya, atau selagi putusan yang mengalahkannya belum dapat dijalankan, mencari akal akan menggelapkan atau membawa barangnya baik yang tidak tetap maupun yang tetap dengan maksud akan menjauhkan barang barang itu dari penagih hutang, maka atas surat permintaan orang yang berkepentingan ketua pengadilan negeri dapat memberi perintah, supaya disita barang itu untuk menjaga hak orang yang memasukkan permintaan itu, dan kepada peminta harus diberitahukan akan menghadap persidangan pengadilan negeri yang pertama sesudah itu untuk memajukan dan menguatkan gugatannya.”

Untuk memahami hak tersebut maka kita harus melihat ketentuan Pasal 1131 KUH Perdata yang menyatakan bahwa setiap kreditur mempunyai hak jaminan atas piutangnya berupa segala kebendaan si berhutang, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada dikemudian hari. Tindakan sita jaminan merupakan upaya hukum dan tindakan hukum "pengecualian". Bahwa tidak selalu suatu proses pemeriksaan perkara harus diikuti dengan tindakan sita jaminan dan sebagai upaya untuk menjamin hak-hak PT. Union Yard, andai kata gugatan PT. Union Yard dikabulkan karena dimenangkan, maka akan lebih pasti bahwa putusannya itu dapat dilaksanakan dan ia dapat menikmati kemenangannya tersebut.⁶

Adapun bahwa tujuan utamanya adalah agar sewaktu-waktu PT. Berlian Samudera Sentosa tidak memindahkan atau mengalihkan harta bendanya kepada pihak lain. Inilah tujuan utama dari sita jaminan, menjaga keutuhan keberadaan harta terperkara atau harta kekayaan PT. Berlian Samudera Sentosa selama proses pemeriksaan perkara berlangsung sampai perkara memperoleh putusan yang berkekuatan hukum tetap. Dengan adanya perintah penyitaan atas harta PT. Berlian Samudera Sentosa atau harta sengketa, secara hukum telah terjamin keutuhan keberadaannya barang yang disita.

Sita jaminan merupakan upaya hukum terjaminnya keutuhan dan keberadaan harta yang disita sampai putusan dapat dieksekusi, agar gugatan PT. Union Yard pada saat gugatannya dieksekusi tidaklah percuma, karena dengan diletakkan sita jaminan pada harta sengketa atau harta kekayaan PT. Berlian Samudera Sentosa, dan pelaksanaan dan penyitaan telah didaftar dan telah diumumkan kepada masyarakat. Sebagaimana pula diatur di dalam undang-undang Pelayaran, yang memperbolehkan untuk melakukan jual paksa, sebagai pemenuhan hak retensi atas hak biaya perbaikan kapal, sepanjang obyek sengketa berada di dalam wilayah hukum Indonesia.⁷

III. PENUTUP

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka Penulis menyampaikan kesimpulan dari beberapa rumusan masalah, yaitu sebagai berikut: (1) PT. Union Yard maupun PT. Berlian Samudera Sentosa, merupakan subyek hukum berbentuk badan hukum yang didirikan berdasarkan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dan mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan HAM, kedua perusahaan tersebut memiliki hubungan hukum berdasarkan kesepakatan yang tercapai dalam transaksi jasa perbaikan kapal (*dock*) berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1338 KUH Perdata. Sehingga PT. Union Yard Memiliki hak tagih terhadap PT. Berlian Samudera Sentosa atas prestasi yang telah dilakukannya dalam perbaikan kapal MV. EIYOSHI. Namun hak tagih tersebut tidak dapat dilaksanakan dikarenakan PT. Berlian Samudera Sentosa sudah tidak berdomisili ditempat semula. (2) Upaya hukum yang patut untuk diterapkan dalam permasalahan ini, yaitu: Penyelesaian Masalah Melalui Gugatan Wanprestasi Yang Disertai Dengan Peletakan Sita Jaminan berdasarkan ketentuan Pasal 227 ayat (1) HIR / Pasal 261 RBg, maka PT. Union Yard (sebagai Penggugat) memiliki hak untuk pula mengajukan permohonan peletakan sita jaminan. Sehingga tujuan dari peletakan sita jaminan tersebut akan lebih pasti bahwa putusannya itu dapat dilaksanakan dan PT. Union Yard dapat menikmati kemenangannya tersebut.

⁶ R. Soeparmono, *Loc.cit.*

⁷ Pasal 66 ayat (3) huruf b Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Cahyono, Akhmad Budi dan Surini Ahlan Sjarif., *Mengenal Hukum Perdata*, Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2008.
- Harahap, M. Yahya. *Hukum Acara Perdata*, Jakarta: Sinar Grafika, 2007
- Ibrahim, Johnny. *Teori & Metode Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Batumedia, 2005
- Kuntoro, *Penyusunan Kembali Rancangan (redesign) Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Pelayaran*, Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2012.
- Makara, Mohammad Taufik *Pokok-Pokok Hukum Acara Perdata*, Jakarta: Rineka Cipta, 2004.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2010.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta : Rajawali Pers, 2013.

Peraturan Perundang – Undangan

- Indonesia, Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Peradilan Umum
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 170/PMK.05/2010 Tentang Penyelesaian Tagihan Atas Beban Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara Pada Satuan Kerja.
- Peraturan Daerah Nomor 125 Tahun 2009 Tentang Pelayana Fasilitas Perbaikan Kapal(Docking) di Kawasan Balai Teknologi Penangkapan Ikan Pelabuhan Perikanan Muara Angke Kota Administrasi Jakarta Utara

Jurnal dan Skripsi

- Rahman, Abdul dan Heri Supomo, *Analisa Kepuasan Pelanggan Pada Pekerjaan Reparasi Kapal Dengan Metode Quality Function Deployment (QFD)*, Jurnal TEKNIK ITS, Vol. 1, No. 1, September 2012.
- Windyardari, Aulia. *Prospek Industri Galangan Kapal Dalam Negeri Guna Menghadapi Persaingan Global*, Jurnal TEKNIK, Vol. 29, No. 1 Tahun 2008.

Internet

- “*Perkembangan Industri Perkapalan Nasional*”, Sumber : <http://margonoadi.wordpress.com/2013/05/06/perkembangan-industri-perkapalan-nasional/>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2014.
- “*Industri Galangan Kapal Tumbuh*”, Sumber:
<http://www.kemenperin.go.id/artikel/4614/Industri-Galangan-Kapal-Tumbuh>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2014

Analisis Penerapan Metode Persentase Penyelesaian dan Metode Kontrak Selesai Terhadap Laba Operasi Perusahaan Studi Kasus PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari, Sumber

: <http://elib.unikom.ac.id/download.php?id=119670>., diunduh pada tanggal 25 November 2014