

A B S T R A K S I

Mengingat pentingnya peranan pengangkutan laut, maka hal yang sangat perlu dan harus mendapat perhatian adalah bagaimanakah caranya agar pengangkutan melalui laut ini dapat menjamin arus barang-barang perdagangan maupun mengangkut penumpang. Untuk memenuhi tuntutan tersebut tentunya tidak hanya semata-mata tergantung dari banyaknya kapal - kapal dan fasilitas pendukungnya. Disamping itu juga terciptanya sarana pengangkutan laut yang lancar, murah, aman dan teratur juga ditentukan oleh keadaan usaha dibidang pengangkutan laut pada saat ini, khususnya usaha pelayaran. Tuntutan inilah yang mendorong pemerintah pada beberapa waktu yang lalu mengeluarkan kebijaksanaan dibidang pengangkutan laut melalui surat keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57/HK-404/Phb-84 tentang larangan pengoperasian kapal niaga berusia tua.

Dengan dikeluarkannya peraturan tentang larangan pengoperasian kapal niaga berusia tua ini cukup banyak mendapat perhatian dan tanggapan dari kalangan pengusaha pelayaran yang dalam pemilikan kapal-kapalnya itu dibeli secara angsuran. Seperti halnya yang terjadi pada perusahaan pelayaran Surya. Misalnya : Pada tahun 1978 Perusahaan Pelayaran sebagai debitur mengadakan perjanjian pembelian kapal dengan PT Pengadaan Armada Niaga Nasional atau PT PANN sebagai kreditur untuk pembelian kapal secara

angsuran dalam jangka waktu 15 tahun. Untuk uang muka, debitur harus membayar 30 persen dari harga beli. Sedangkan sisanya diangsur tiap tahun sampai lunas. Kapal yang dibeli pada waktu itu sudah berusia 20 tahun tapi keadaanya masih laik laut. Setelah berjalan selama 6 tahun dari waktu pembelian keluarlah SK Menteri Perhubungan No.KM-57/HK-404/Phb-84 tentang larangan pengoperasian kapal niaga berusia tua. Yang mana berisi bahwa kapal-kapal yang berusia diatas 25 tahun dilarang beroperasi lagi.

Dari penjelasan tersebut diatas, maka timbul suatu permasalahan yaitu bagaimanakah tanggungjawab perusahaan pelayaran sebagai debitur terhadap kreditur sehubungan dengan di keluarkannya SK Menteri Perhubungan No. KM 57/HK-404/Phb-84 .

Adapun tujuan penulisan adalah untuk mengetahui sampai sejauh mana tanggungjawab perusahaan Pelayaran Surya sehubungan dengan dikeluarkannya SK tersebut. Di samping itu saya juga akan memberikan sedikit kesimpulan dari permasalahan ini. Penyusunan skripsi ini menggunakan pendekatan secara yuridis normatif, yaitu pendekatan yang berpangkal tolak dari peraturan perundang-undangan yang berlaku yaitu KUH Perdata, KUHD, dan SK Menteri Perhubungan tentang larangan pengoperasian kapalniaga berusia tua. Di samping itu juga melakukan studi literatur dan bahan perkuliahan. Sumber data diperoleh dari sumber data sekunder yaitu data yang bukan diperoleh langsung

dari lapangan. Juga diperoleh dari data primer sebagai penunjang dengan jalan mengadakan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan pokok bahasan yang akan disoroti untuk dipadukan. Kemudian data yang telah terkumpul diolah dengan metoda deduktif yaitu bertolak dari hal - hal yang umum kemudian dibahas secara khusus. Selanjutnya analisis data mempergunakan metoda kualitatif, yaitu tanpa menggunakan angka - angka dalam bentuk statistik. Dan pembahasannya secara diskriptif.

Jadwal waktu penelitian yang dilakukan guna mencari data dibagi dalam beberapa fase yaitu :

- Fase pengumpulan data : Desember - Januari
- Fase Pengelolahan data : Februari - Maret
- Fase Analisa data : April - Mei

Pokok hasil penelitian ini adalah dengan adanya SK ini maka kapal-kapal yang dibeli oleh debitur terkena dampaknya. Oleh karena kapal-kapal yang dibeli sudah cukup tua usianya dan secara otomatis di atas, ternyata PT PANN sebagai kreditur tidak bisa berbuat apa-apa karena sebelum adanya kebijaksanaan pemerintah yang berisikan larangan pengoperasian kapal niaga berusia tua, pihak debitur yaitu perusahaan Pelayaran Surya membayar angsurannya dengan tepat waktu sesuai dengan dengan perjanjian yang dibuat oleh para pihak. Sehingga bisa dikatakan bahwa ketidak mampuan debitur dalam menyelesaikan angsurannya terhadap kreditur, di sini bukan disebabkan karena adanya

etiket tidak baik, tetapi disebabkan adanya keadaan memaksa atau *overmacht*.

Apabila ketentuan-ketentuan dari pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara diteliti, maka unsur-unsur dari *overmacht* itu ialah adanya hal yang tidak terduga dan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada seseorang. Sedangkan yang bersangkutan dengan segala daya telah berusaha secara patut untuk memenuhi kewajibannya. Dengan demikian debitur lah yang dapat menggunakan adanya *overmacht*, apabila setelah dibuat suatu perjanjian, timbul suatu keadaan yang tidak diduga-duga akan terjadi, dan keadaan itu dapat dipertanggungjawabkan kepadanya.

Dengan demikian dapat dilihat akibat lain dari pada suatu peristiwa *overmacht* adalah membebaskan debitur dari kewajiban melaksanakan pemenuhan prestasi selama debitur masih berada dalam keadaan memaksa atau paling tidak debitur dibenarkan menunda pemenuhan pelaksanaan prestasi sampai *overmacht* atau keadaan memaksa itu berakhir.

Jadi berdasarkan permasalahan ini ketidak mampuan debitur dalam melaksanakan prestasi disebabkan suatu keadaan memaksa yang absolut, sebab barang yang menjadi obyek dari perikatan itu tidak dapat diperdagangkan lagi sehingga secara otomatis pemenuhan prestasi tidak dapat dilaksanakan lagi. Keadaan *overmacht* ini sesuai dengan yang ditentukan dalam pasal 1444 KUHPerdara, yang mana pemenuhan prestasi tidak dapat lagi dilaksanakan karena

adanya suatu peristiwa atau keadaan diluar perhitungan debitur. Dan pasal 1444 KUHPerdara ini ditegaskan lagi dalam pasal 1553 KUHPerdara.

Dan berdasarkan hasil uraian di atas, ternyata debitur tidak dapat mempertanggungjawabkan prestasi yang dibebankan kepadanya. atau dengan kata lain bahwa debitur tidak bertanggungjawab untuk menyelesaikan sisa pembayaran angsuran sebagai akibat adanya keadaan memaksa atau overmacht.

Akhirnya dapat ditarik suatu kesimpulan dari permasalahan ini yaitu sebagai berikut :

Bahwa dengan adanya kebijaksanaan pemerintah tentang larangan pengoperasian kapal niaga berusia tua, ternyata berpengaruh negatif terhadap perusahaan pelayaran yang mempunyai tingkat survival rendah. Karena bila yang bersangkutan tidak dapat mengatasi masalah tersebut maka kelangsungan hidup usahanya akan terancam. Dalam permasalahan tersebut, debitur tidak bertanggungjawab dalam memenuhi prestasi karena adanya keadaan memaksa atau overmacht.

Penyelesaian masalah yang dilakukan antara debitur dengan kreditur adalah pencabutan hak penguasaan kapal yang tidak dapat diselesaikan angsurannya. Di samping itu uang angsuran yang sudah dibayarkan tidak dapat ditarik atau diminta kembali oleh debitur. Kreditur tidak dapat memperoleh sisa pembayaran angsuran yang belum dibayarkan.