

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Indonesia sebagai negara berkembang yang memiliki letak wilayah yang strategis sebagai jalur lintas pengangkutan barang berskala internasional, terutama dalam bidang industri pelayaran (Perkapalan). Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.¹

Transportasi laut merupakan salah satu industri yang berkembang cukup pesat di Indonesia, kapal laut merupakan salah satu mode alat transportasi yang penting dalam jasa pengangkutan barang maupun orang. Meratanya distribusi barang antar pulau dan daerah yang terpisah oleh jalur laut sangat berpengaruh pada kesejahteraan masyarakat sekitarnya, hingga kondisi perekonomian nasional. Adapun keuntungan pengangkutan melalui laut adalah sebagai berikut:²

1. Biaya angkutan lebih murah. (ekonomis). Hal ini disebabkan karena:

Tractive effort (usaha atau daya tarik) yang dibutuhkan untuk menggerakkan benda yang berada diatas air adalah relatif lebih kecil (kurang), sehingga ongkos

¹ Lihat Pasal 1 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal.

² Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut I*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1982, hlm 5.

bahan bakar dan tenaga penggerak yang dibutuhkanya adalah lebih kecil pula. Pada umumnya tidak ada atau hampir tidak ada biaya-biaya pemeliharaan serta biaya capital untuk pembuatan jalan melalui air sehingga tidak menjadi beban bagi usaha pengangkutan melalui air.

Syarat bagi suatu kapal laut yang dapat didaftarkan di Indonesia tertuang dalam Undang-Undang Pelayaran Pasal 158 ayat (2) yang kemudian juga disebutkan dalam Pasal 5 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal.³

Pada Undang-Undang Pelayaran Pasal 158 ayat (2) huruf (c), yang juga disebutkan dalam Pasal 5 ayat (2) Permenhub 39/2017 menyatakan :

Kapal yang dapat didaftarkan kepemilikannya di Indonesia yaitu:

- 1) Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage)
- 2) Kapal milik Warga Negara Indonesia atau Badan Hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan
- 3) Kapal milik Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Selanjutnya dijelaskan dalam Permenhub 39/2017 Pasal 5 ayat (3): bahwa

Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf (c), Undang-Undang Pelayaran yaitu:

- 1) Kapal milik Badan Hukum Indonesia yang bersifat tertutup dengan ketentuan komposisi saham harus mayoritas dimiliki Warga Negara Indonesia;
- 2) Kapal milik Badan Hukum Indonesia yang bersifat terbuka dengan ketentuan:
 - a. kepemilikan saham oleh warga negara asing atau badan hukum asing secara langsung tidak boleh melebihi dari 49% (empat puluh sembilan persen); dan

³ Selanjutnya, disebut Permenhub 39/2017.

- b. kepemilikan saham oleh warga negara asing atau badan hukum asing melalui pasar modal dalam bentuk portofolio tidak boleh melebihi dari 49% (empat puluh sembilan persen).
 - 1. Kepemilikan saham oleh warga negara asing atau badan hukum asing secara langsung tidak boleh melebihi dari 49% (empat puluh sembilan persen); dan
 - 2. Kepemilikan saham oleh warga negara asing atau badan hukum asing melalui pasar modal dalam bentuk portofolio tidak boleh melebihi dari 49% (empat puluh sembilan persen).

Pendaftaran kapal laut membutuhkan peran penting Pejabat Pendaftar Dan Pencatat Baliknama Kapal khususnya bidang status hukum kapal di kantor kesyahbandaran, sesuai Pasal 12 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 34 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama menyatakan.”*Bahwa Bidang Seksi Status Hukum Kapal memiliki tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar*”.⁴ Secara garis besar Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.⁵

Melalui Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, dalam Pasal 158 ayat (2) dapat diartikan bahwa Indonesia menganut sistem pendaftaran (*Closed Registry*).⁶ Peraturan tersebut juga memberikan kesempatan bagi investor asing

⁴ Lihat Pasal 12 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 34 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama.

⁵ H.K.Martono., Dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2011. hlm 10.

⁶ Lihat Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 156 ayat 2 berbunyi, “ *Kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia adalah kapal yang berukuran tonase kotor*

untuk memiliki kapal berbendera Indonesia melalui bentuk badan usaha patungan (*Joint Venture*). Mengenai ketentuan batasan kepemilikan saham mayoritas oleh penanam modal asing diatur dalam Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2016 Tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup Dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan Bidang Penanaman Modal.⁷

Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 menyatakan bahwa dalam sektor perhubungan, kepemilikan saham untuk penanam modal asing pada bidang usaha Angkutan Moda Laut Dalam Negeri, Angkutan Moda Laut Luar Negeri, Angkutan Penyebrangan Umum Antar Provinsi dan lain sebagainya, diatur dengan ketentuan batas maksimal kepemilikan modal asing sebesar 49%, selanjutnya badan hukum Indonesia/warga negara Indonesia menurut peraturan yang ada diperbolehkan memiliki saham perusahaan perhubungan laut dengan presentasi minimal sebanyak 51% dari total keseluruhan saham. Pembatasan yang dilakukan melalui Peraturan Presiden tersebut merupakan upaya pemerintah agar pemodal dalam negeri tetap dapat melakukan pengendalian perusahaan yang berbentuk patungan dengan pihak asing.

Jika dikaji pendaftaran kapal laut dengan ukuran kapal minimal GT 7 (*Gross Tonnage*) / 20m³ memunculkan permasalahan dalam praktiknya terkait penerapan Pasal 158 ayat (2) huruf (c), Undang-Undang Pelayaran, yaitu terhadap kapal laut yang telah didaftarkan atau kapal tersebut telah memiliki *grosse* akta pendaftaran,

GT 7 atau lebih dan dimiliki oleh : a. Warga Negara Indonesia (WNI), b. Badan Hukum Indonesia (BHI), atau Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia". Ketentuan berikut yang menjadi sebab pendaftaran kapal laut di Indonesia beraliran tertutup (Closed Registry).

⁷ Lihat Lampiran III Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2016, daftar bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan tertentu, Sektor Perhubungan.

artinya kapal tersebut dimiliki oleh badan hukum yang merupakan usaha patungan (*Joint Venture*).

Selanjutnya apabila terjadi peralihan saham mayoritas milik badan hukum Indonesia / warga negara Indonesia kepada pihak asing pada perusahaan pelayaran yang berbentuk *Joint Venture*, posisi saham milik asing pada perusahaan tersebut akan menjadi mayoritas, maka jika dikaitkan dengan ketentuan syarat pendaftaran kapal yang menyatakan mayoritas saham harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia / warga negara Indonesia, apakah hal tersebut tidak berakibat pada status pendaftaran kapal yang telah dilakukan sebelum peralihan saham.

Dari analisis yang telah dipaparkan tersebut, maka status pendaftaran kapal laut menjadi pertanyaan apakah tetap dibenarkan serta dinyatakan sah secara hukum mengingat pendaftaran sebagai syarat utama untuk memperoleh surat tanda kebangsaan dan identitas kapal. Berdasar uraian yang telah disebutkan maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan yaitu.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana ketentuan pendaftaran kapal laut milik perusahaan pelayaran berbentuk *Joint Venture*?
2. Apakah akibat hukum status pendaftaran kapal laut yang kepemilikan mayoritas sahamnya beralih kepada pihak asing?

1.3 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang diangkat, maka tujuan penelitian ini yaitu :

1. Untuk memperoleh kejelasan mengenai status pendaftaran kapal laut yang beralih kepemilikan saham mayoritasnya kepada pihak asing sehingga telah menyalahi peraturan perundang-undangan.
2. Mengetahui sejauh mana akibat hukum yang ditimbulkan dari peralihan saham mayoritas kepada pihak asing.

1.4 Kegunaan

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis maupun praktis. Adapun yang menjadi manfaat dari penelitian ini baik teoritis maupun praktis adalah :

1. Manfaat Teoritis (Akademik)

Penulisan ini bertujuan untuk memberikan pengetahuan, menambah wawasan, maupun solusi sebagai bentuk sumbangsih terhadap ilmu hukum khususnya yang berkaitan dengan hukum bisnis dalam kerangka hukum perdata di Indonesia, terkait ruang lingkup pendaftaran kapal laut.

2. Manfaat Praktis

Manfaat dari hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai pertimbangan bagi instansi pemerintah yang menangani bidang pendaftaran kapal laut. Terutama mengenai akibat hukum yang dapat timbul dari beralihnya kepemilikan saham mayoritas.

1.5 Keaslian

Pada penulisan skripsi ini sebelumnya telah dilakukan penelusuran untuk mencari dan menemukan apakah terdapat tulisan yang telah membahas seputar pendaftaran kapal laut. Setelah dilakukan penelusuran terdapat beberapa tulisan yang sedikit menjelaskan tentang kapal laut dari segi hukum di Indonesia. Isu yang diangkat yaitu, sebagai berikut :

Nama dan Universitas	Judul Skripsi	Rumusan Masalah
1. Dewi Analis Indriyani (Tesis) Universitas Airlangga Surabaya	“Pembebanan Jaminan Hipotek Atas Kapal Laut Dalam Proses Pembangunan”	1. Apakah kapal laut dalam proses pembangunan dapat dijadikan obyek jaminan hipotek? 2. Lembaga Jaminan apa yang membebani kapal laut yang dalam proses pembangunan?
2. Merisa Putri Hadji Djafar Universitas Samratulangi Manado	“Pembatalan Perjanjian Jual Beli Kapal Barang Menurut Hukum Perdata”	1. Bagaimana ketentuan peraturan perundang-undangan dalam pelaksanaan perjanjian jual beli kapal? 2. Bagaimana kebatalan perjanjian jual beli kapal berdasarkan dalam hukum perdata?

Berdasarkan tabel diatas terkait dengan perbedaan skripsi penulis maka dapat diuraikan sebagai berikut :

Bahwa tesis yang ditulis oleh Dewi Analis Indriyani yang berjudul *Pembebanan Jaminan Hipotek Atas Kapal Laut Dalam Proses Pembangunan membahas mengenai pembebanan hipotek kapal yang masih dalam proses pembangunan sehingga bertolak belakang dengan Pasal 1175 ayat (1) BW, kemudian pada skripsi Merisa Putri Hadji Djafar yang berjudul Pembatalan Perjanjian Jual Beli Kapal Barang Menurut Hukum Perdata yang fokus penelitiannya mengenai pelaksanaan perjanjian jual beli kapal laut dan sebab-sebab yang dapat membatalkannya. Perbedaan dari kedua judul di atas terdapat pada rumusan masalah, yang dalam penulisan skripsi ini penulis berfokus pada status hukum kapal laut milik perusahaan pelayaran berbentuk patungan (*Joint Venture*) yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh asing.*

1.6 Metode Penelitian

Bertujuan untuk menyampaikan maksud dan tujuan pembahasan mengenai permasalahan status hukum pendaftaran kapal laut pada perusahaan pelayaran yang merupakan usaha patungan (*Joint Venture*) maka penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut.

1.6.1 Jenis Penelitian

Terkait jenis penelitian yang dipergunakan sebagaimana telah diketahui dalam ilmu hukum penelitian terbagi menjadi dua jenis yaitu, penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris. Jenis penelitian dalam skripsi ini menggunakan penelitian hukum normatif, Peter Mahmud Marzuki

berpendapat bahwa “*Penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu atauran hukum, Prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.*”⁸

1.6.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan dalam penelitian hukum ini menggunakan metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) Peter Mahmud Marzuki menyatakan “*Pendekatan undang-undang (statute approach) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.*” Maka berdasar pendapat diatas maka perlunya memahami peraturan perundang-undangan, hierarki dan asas-asas yang berlaku terkait status pendaftaran kapal laut jika terjadi peralihan saham mayoritas setelah kapal didaftar, sehingga dapat ditemukan jawaban dari permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini.

1.6.3 Bahan Hukum

Mengenai sumber hukum dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum primer dan sekunder yaitu :

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer bersifat *otoritatif*, atau dapat dikatakan memiliki otoritas.⁹ Dalam penelitian ini bahan hukum primer yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata/*Burgerlijk Wetboek*, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tentang Perkapalan,

⁸Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2010, hlm 35.

⁹*Ibid*, hlm 181

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2015 Tentang Persyaratan Kepemilikan Modal Badan Usaha Di Bidang Transportasi.

Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder meliputi buku teks, jurnal, kamus hukum dan sumber-sumber lain yang mengangkat isu teraktual mengenai pendaftaran kapal laut di Indonesia.

1.6.4 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum dalam penelitian ini berdasarkan data yang ada dilakukan secara kualitatif, yaitu dengan memberikan gambaran permasalahan berdasarkan pendekatan yuridis normatif. Agar diketahui bagaimana status pendaftaran kapal laut jika terjadi perubahan komposisi saham mayoritas yang dimiliki asing.