

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi laut merupakan salah satu industri yang berkembang cukup pesat di Indonesia sehingga menarik para investor untuk ikut menanamkan modalnya. Investasi asing biasanya menggunakan satu dari tiga bentuk berikut, yaitu pemberian dana modal misalnya dalam *joint venture* atau pabrik baru untuk pendapatan perusahaan dan peminjaman jaringan melalui perusahaan induk atau *partnernya*.¹ Perusahaan patungan (*Joint Venture*)² merupakan salah satu contoh dari penanaman modal asing di Indonesia yang terdiri dari beberapa pihak antara warga negara asing atau badan hukum asing dan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia yang sepakat berpatungan modal.

Dalam sektor perhubungan khususnya sektor laut, pihak asing dapat menanamkan sahamnya dengan ketentuan kepemilikan saham untuk penanaman modal asing pada bidang usaha Angkutan Moda Laut Dalam Negeri, Angkutan Moda Laut Luar Negeri, Angkutan Penyeberangan Umum Antar Provinsi dan lain sebagainya diberikan batas maksimal kepemilikan modal asing sebesar 49% sedangkan badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia diberikan batas minimal 51% dari total keseluruhan saham.³ Upaya pembatasan ini dilakukan

¹Khotimatun Nafisah, “Analisis Hukum Tentang Kepemilikan Saham Asing Dalam Perusahaan Penanaman Modal Asing Di Indonesia”, Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan, Volume IV, nomor 2, Agustus 2016, hlm. 109.

²Lihat Pasal 70 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut.

³Lihat Lampiran III Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2016, daftar bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan tertentu, Sektor Perhubungan.

pemerintah sebagai bentuk pengendalian perusahaan berbentuk patungan dengan pihak asing.

Sesuai Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Asas Cabotage, pada sektor perhubungan huruf a angka 1 menyatakan “*Menata penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Instruksi Presiden ini berlaku, sehingga angkutan laut dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia*”. Kemudian dalam angka 6 dinyatakan “*Memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan, peningkatan kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan untuk pelayaran rakyat*”. Pada sektor perindustrian dinyatakan “*Mendorong tumbuh dan berkembangnya industri perkapalan termasuk industri perkapalan rakyat, baik usaha besar menengah maupun usaha kecil serta koperasi*”.

Hal tersebut bertujuan untuk menjadikan kapal-kapal berbendera Indonesia menjadi raja di perairan lautnya sendiri dan dengan lahirnya Asas Cabotage ini, diharapkan pelayaran di Indonesia menjadi semakin baik dan kondusif.⁴ Disamping itu, untuk melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan.⁵

⁴Rizky Aprilianto. dkk, “Implementasi Asas *Cabotage* Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia”, Jurnal Administrasi Publik (JAP), Volume 2, Nomor 4, Agustus 2004, hlm. 759.

⁵Lihat Penjelasan Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Industri pelayaran dalam mengembangkan usahanya ini membutuhkan padat modal, aset yang bernilai dan dapat dijadikan jaminan untuk pengembangan usaha adalah kapal. Bagi industri perbankan, hal penting yang senantiasa menjadi pertimbangan dalam pemberian pembiayaan adalah kepastian pengembalian dana dan bunga oleh debitur sesuai jangka waktu yang telah disepakati dalam perjanjian.⁶

Kredit yang diperoleh untuk membeli kapal, diharapkan dapat dijamin dengan kapal itu sendiri dengan cara pembebanan hipotek atas kapal. Syarat pembebanan jaminan kebendaan hipotik kapal laut berdasarkan Pasal 28 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal (selanjutnya disebut Permenhub Nomor 39 Tahun 2017) sebagai berikut :

- a. Kapal yang telah didaftar dalam daftar kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotik atas kapal.
- b. Pembebanan hipotik atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal oleh pejabat pendaftar dan pencatat baliknama kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan.

Selanjutnya, pembebanan hipotek atas kapal dilakukan pembuatan akte hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftar.⁷

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2016 Tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup Dan Bidang Usaha Yang Terbuka, pada Lampiran III Sektor Perhubungan dinyatakan maksimal Penanaman Modal Asing 49%. Apabila kepemilikan saham pada perusahaan patungan tersebut

⁶Ramlan Ginting, "Tinjauan Terhadap RUU Tentang Hipotek Kapal", dikutip dari <https://anzdoc.com/tinjauan-terhadap-ruu-tentang-hipotek-kapal-oleh-dr-ramlan-g.html>, <diunduh tanggal 15 Mei 2018>

⁷Lihat Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

dimiliki oleh pihak asing melebihi 49% maka hal ini dapat membuat seluruh aset perusahaan patungan menjadi dikuasai pihak asing, khususnya kepemilikan kapal.

Persoalan yang muncul kemudian adalah saat masa pembebanan hipotek masih berjalan kemudian terjadi penguasaan saham melebihi 49% oleh asing, maka memunculkan pertanyaan tentang status hukum barang yang dibebani hipotek karena terjadi perubahan kepemilikan barang tersebut. Hal ini dapat membawa implikasi bagi pihak kreditur khususnya ketika debitur dalam keadaan tidak dapat menjalankan usahanya (berlayar)⁸ sehingga potensi untuk wanprestasi menjadi lebih besar.⁹

Penguasaan saham oleh pihak asing melebihi batas yang telah ditentukan tersebut telah melanggar ketentuan Pasal 158 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) *juncto* Pasal 5 ayat (2) huruf c dan ayat (3) angka 2 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017,¹⁰ dan membuat status hukum kapal dalam akta pendaftaran kapal laut menjadi batal atau tidak sah berdasarkan Pasal 27 Permenhub Nomor 39 Tahun 2017.¹¹ Pasal 27 ayat (1) Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 berbunyi, “*Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dapat membatalkan akta yang telah diterbitkan apabila dokumen yang digunakan sebagai dasar penerbitan akta*

⁸Lihat Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

⁹Eugenia Liliawati Muljono, *Eksekusi Grosse Akta Hipotek Oleh Bank*, Jakarta, Rineka Cipta, 1996, hlm. 50.

¹⁰Syarat bagi kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia adalah kepemilikan saham secara mayoritas harus dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia dan untuk perusahaan patungan bersifat terbuka mayoritas saham kepemilikan asing tidak boleh melebihi 49% baik secara langsung maupun melalui pasar modal dalam bentuk portofolio.

¹¹Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dapat membatalkan akta yang telah diterbitkan apabila dokumen yang digunakan sebagai dasar penerbitan akta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (4), Pasal 14 ayat (4), dan Pasal 18 ayat (2) dinyatakan batal atau tidak sah oleh instansi yang berwenang.

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (4), Pasal 14 ayat (4), dan Pasal 18 ayat (2) dinyatakan batal atau tidak sah oleh instansi yang berwenang”. Dengan dibatalkannya *grosse* akta pendaftaran kapal tersebut maka Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal mencoret kapal tersebut dari daftar kapal Indonesia.

Namun, Pasal 26 ayat (1) Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 menyatakan *“pendaftaran hak milik atas kapal dari daftar kapal Indonesia tidak menghilangkan hak milik atas kapal”*. Menurut ketentuan ini maka pembatalan akta pendaftaran kapal tidak serta merta menghilangkan kepemilikan kapal yang sedang dibebani hipotek, meskipun mayoritas saham beralih kepada pihak asing pada saat kapal masih dalam pembebanan hipotek. Dengan demikian, memunculkan pertanyaan bagaimana hak jaminan hipotek yang dipegang kreditur akibat pembatalan akta pendaftaran kapal yang dinyatakan batal berdasarkan Pasal 27 Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 yang jaminan tersebut beralih kepemilikan kepada pihak asing pada saat masih dalam pembebanan hipotek.

Berdasarkan hal tersebut, maka menarik untuk dilakukan penelitian tentang bagaimana akibat hukum jaminan hipotik kapal laut yang saat masa pembebanan terjadi pembatalan akta pendaftaran kapal laut karena beralih kepemilikan kepada pihak asing dan bagaimana perlindungan bagi kreditur akibat pembatalan akta pendaftaran kepemilikan kapal laut terhadap hak jaminan hipotek kapal tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka permasalahan penelitian dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana akibat hukum pembatalan akta pendaftaran kapal terhadap status objek jaminan hipotek?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi kreditur pemegang hipotek yang *grosse* akta pendaftaran kapalnya dibatalkan?

1.3. Tujuan

Adapun tujuan penelitian ini yaitu:

1. Untuk menganalisis akibat hukum pembatalan *grosse* akta pendaftaran kapal laut terhadap status objek jaminan hipotek.
2. Untuk mengkaji perlindungan hukum bagi kreditur pemegang hipotek yang *grosse* akta pendaftaran kapalnya dibatalkan.

1.4. Kegunaan

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

1.4.1. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini dapat menjadi sumbangsih bagi ilmu hukum bisnis, khususnya terkait hukum jaminan hipotek atas kapal laut.

1.4.2. Kegunaan Praktis

1. Digunakan sebagai panduan bagi instansi pemerintah yang menangani bidang hipotek kapal laut.

2. Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi praktisi khususnya mengenai perlindungan hukum bagi pihak kreditur pemegang hipotek kapal laut.

1.5. Keaslian

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

Tabel 1.1 Keaslian

Nama dan Universitas	Judul Skripsi	Rumusan Masalah	Pembahasan
1. Dewi Analis Indriyani (Tesis) Universitas Airlangga Surabaya (2015)	“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 ?	1. Akta Pendaftaran Kapal Sementara dapat diterbitkan jika kapal yang pada proses pembangunan itu sudah mencapai 50% atau paling sedikit secara fisik sudah mencapai tahap penyelesaian bangunan lambung, geladak utama, dan semua bangunan atas. 2. Lembaga jaminan yang membebani kapal laut pada proses pembangunan ialah lembaga jaminan hipotek.
2. Merisa Putri Hadji Djafar Universitas Samratulangi Manado	“Pembatalan Perjanjian Jual Beli Kapal Barang Menurut Hukum	1. Bagaimana ketentuan peraturan perundang-undangan dalam	1. Permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian jual beli kapal laut adalah berupa: kapal tidak dapat dijual

(2015)	Perdata”	pelaksanaan perjanjian jual beli kapal ? 2. Bagaimana kebatalan perjanjian jual beli kapal berdasarkan dalam hukum perdata ?	sebelum terdaftar sebagai kapal Indonesia; membutuhkan waktu yang panjang; kapal mengalami kerusakan; dan pembeli belum melunasi pembayaran. 2. Pembatalan perjanjian jual beli kapal dapat terjadi jika disamping tidak memenuhi syarat perjanjian, perbuatan yang sama juga melanggar kewajiban hukum, serta dapat dikatakan telah melanggar kewajiban hukum yang juga ada diatur pada setiap perjanjian, yakni untuk selalu beritikad baik dan bertindak sesuai dengan kepatutan dan asas kehati-hatian. Jadi kebatalan perjanjian jual beli karena terdapat wanprestasi, dan pembatalannya harus dimintakan kepada hakim. jika pembatalan yang dilakukan tidak memenuhi syarat-syarat tersebut, maka dapat dikatakan perbuatan pembatalan tersebut melanggar undang-undang.
3. Drajat Wikantyoso Jakti Universitas Trunojoyo Madura (2018)	“Status Hukum Pendaftaran Kapal Laut Pada Perusahaan Pelayaran Yang Merupakan	1. Bagaimana ketentuan pendaftaran kapal laut milik perusahaan pelayaran berbentuk	1. Perusahaan <i>joint venture</i> dapat mendaftarkan kapalnya apabila komposisi saham maksimal 49% untuk asing dan minimal 51% untuk warga negara Indonesia.

	Usaha Patungan (<i>Joint Venture</i>)”	<i>Joint Venture</i> ? 2. Apakah akibat hukum status pendaftaran kapal laut yang kepemilikan mayoritas sahamnya beralih kepada pihak asing ?	2. Disimpulkan bahwa jika terjadi peralihan saham kepada pihak asing sampai komposisi saham mayoritas dikuasai asing pada waktu setelah dilakukannya pendaftaran kapal maka hal tersebut akan menyebabkan pendaftaran kapal menjadi batal berdasarkan Pasal 27 Peraturan Menteri Nomor: PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal.
--	--	---	--

Berdasarkan tabel di atas terdapat perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yakni tesis yang ditulis oleh Dewi Analis Indriyani yang berjudul *Pembebanan Jaminan Hipotek Atas Kapal Laut Dalam Proses Pembangunan membahas mengenai pembebanan hipotek kapal laut yang masih dalam proses pembangunan yang dibolehkan Permenhub Nomor 39 Tahun 2017, yang hal tersebut bertentangan dengan Pasal 1175 ayat (1) *Burgelijk Wetboek*.*

Dalam skripsi Merisa Putri 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 dikaji menurut hukum perdata.*

Adapun skripsi Drajat Wikantoso Jakti yang berjudul *Status Hukum Pendaftaran Kapal Laut Pada Perusahaan Pelayaran Yang Merupakan Usaha*

Patungan (*Joint Venture*), tentang akibat hukum status pendaftaran kapal laut yang kepemilikan mayoritas saham beralih kepada asing.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya bahwa fokus penelitian ini adalah status objek jaminan hipotek akibat terjadinya pembatalan *grosse* akta pendaftaran kapal laut saat masih dalam pembebanan hipotek dan perlindungan bagi kreditur pemegang hipotek yang *grosse* akta pendaftaran kapalnya dibatalkan.

1.6. Metode Penelitian

1.6.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan sebagaimana 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, karena penelitian ini berusaha untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi¹²terkait dengan akibat pembatalan akta pendaftaran kepemilikan kapal terhadap status jaminan hipotek.

1.6.2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan dalam penelitian hukum ini menggunakan metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani”.¹³ Untuk itu, dalam penelitian ini akan dilakukan upaya memahami peraturan perundang-undangan, hierarki dan asas-asas yang berlaku terkait

¹²Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2011, hlm 35.

¹³*Ibid.*, hlm. 93.

perlindungan kreditur atas perubahan kepemilikan barang jaminan hipotek kapal laut, sebagai jawaban atas permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini.

1.6.3. Bahan Hukum Penelitian

Bahan hukum dalam penelitian ini meliputi bahan hukum primer dan sekunder yaitu:

1.6.3.1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer bersifat *otoritatif*, atau dapat dikatakan memiliki otoritas.¹⁴ Dalam penelitian ini bahan hukum primer yaitu :

- a. *Burgelijk Wetboek* (benda bergerak Pasal 509-510, jaminan umum Pasal 1131-1134, hipotek Pasal 1162-1232, dan syarat sah perjanjian Pasal 1320);
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Buku ke dua tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran Pasal 309-311, 313-323);
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Bab VI tentang hipotek dan piutang pelayaran yang didahulukan Pasal 60-66, dan tentang status hukum kapal Pasal 154-168, serta sanksi Pasal 171);
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan;
- e. Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 Tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup Dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan Di Bidang Penanaman Modal (Lampiran III Sektor Perhubungan nomor 248-249, 252-263);
- f. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Asas Cabotage (sektor perhubungan huruf a angka 1 dan angka 6);

¹⁴Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika, 2016, hlm. 47.

- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal;
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2015 Tentang Persyaratan Kepemilikan Modal Badan Usaha Di Bidang Transportasi; dan
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut.

1.6.3.2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder meliputi buku teks, jurnal, kamus hukum dan sumber-sumber lain yang terkait dengan hipotek kapal laut.

1.6.4. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum dalam penelitian ini berdasarkan data yang ada dilakukan secara yuridis kualitatif, yaitu tidak hanya mengungkapkan kebenaran belaka tetapi juga memahami kebenaran tersebut menurut aturan perundang-undangan.¹⁵ Dengan memberikan gambaran permasalahan tentang perlindungan bagi kreditur pemegang jaminan hipotek atas perubahan kepemilikan barang jaminan hipotek kapal laut dianalisis berdasarkan aturan hukum yang berlaku di Indonesia untuk kemudian diperoleh kesimpulan sebagai jawaban atas permasalahan yang diajukan.

¹⁵Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI Press, 1984, hlm 250.