

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Minyak bumi dan bahan bakar minyak (“BBM”) adalah salah satu kebutuhan energi primer di Indonesia. Minyak bumi dan BBM hasil pengeboran lepas pantai didistribusikan ke seluruh wilayah Indonesia dengan kapal. Kapal yang digunakan untuk melakukan distribusi minyak bumi dan BBM disebut sebagai kapal tanker.

Kapal tanker dapat dimiliki oleh perusahaan kapal yang terdaftar di Indonesia, namun tidak semua perusahaan kapal di Indonesia memiliki kapal tanker yang dikhususkan untuk mengangkut minyak bumi dan BBM tersebut. Setiap perusahaan kapal di Indonesia memiliki kapal dengan pelayanan yang berbeda-beda. Menurut fungsinya, kapal memiliki banyak jenis misalnya kapal tanker, kapal *roll on – roll off* (kapal ro-ro), kapal *bulk carrier*, kapal tongkang, dan sebagainya.¹

Selain memiliki kapal yang berbeda-beda fungsinya, setiap perusahaan kapal memiliki kegiatan usaha yang berbeda-beda pula. Pada umumnya, perusahaan kapal khususnya kapal tanker memberikan jasa kegiatan operasional kapal atau sewa kapal.

¹ Sumaryanto, *Konsep Dasar Kapal*, (Malang: Kementerian Pendidikan & Kebudayaan, 2013), hal. 6-8.

Dalam menjalankan usaha dibidang angkutan laut, perusahaan kapal membutuhkan modal yang tidak sedikit. Untuk mengembangkan usaha dan menjalankan operasionalnya, perusahaan kapal dapat melakukan kegiatan operasionalnya dengan cara memberikan jasa dimulai dari keluar sampai masuk ke pelabuhan atau sewa kapal maupun mengajukan pinjaman kepada bank. Pinjaman kepada bank dapat dilakukan dalam jumlah kecil maupun jumlah sangat besar. Pinjaman untuk memenuhi kebutuhan modal kerja kepada bank dalam jumlah kecil biasanya disebut sebagai kredit modal kerja² dan jika pinjaman dilakukan dalam jumlah sangat besar maka bank akan memberikan pinjaman dalam bentuk kredit sindikasi.

Kredit modal kerja menurut Kasmir, adalah kredit untuk modal kerja perusahaan dalam rangka pembiayaan aktiva lancar perusahaan, misalnya pembelian bahan baku (modal), piutang, dan sebagainya.³

Menurut Iswahjudi A. Karim, kredit sindikasi atau *syndicated loan* adalah:

Pinjaman yang diberikan oleh beberapa kreditur sindikasi, yang biasanya terdiri dari bank - bank dan / atau lembaga - lembaga keuangan lainnya kepada seorang debitur, yang biasanya berbentuk badan hukum untuk membiayai satu atau beberapa proyek milik debitur. Pinjaman tersebut diberikan secara sindikasi mengingat

² Lukman Dendawijaya, *Manajemen Perbankan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2001), hal. 21.

³ Kasmir, *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003), hal. 99.

jumlah yang dibutuhkan untuk membiayai proyek tersebut sangat besar, sehingga tidak mungkin dibiayai oleh kreditur tunggal.⁴

Perusahaan kapal membutuhkan kapal dengan berbagai macam ukuran yang berbeda dimana biaya yang dibutuhkan untuk mengadakan kapal tersebut tidak sedikit. Ketika perusahaan kapal memiliki proyek pembelian atau pengadaan kapal dengan ukuran besar dan membutuhkan modal sangat besar maka perusahaan kapal dapat mengajukan pinjaman kredit sindikasi kepada bank. Proyek perusahaan yang membutuhkan dana yang tidak sedikit misalnya adalah ketika perusahaan kapal membutuhkan kapal baru untuk menjalankan kegiatan usahanya. Harga sebuah kapal laut bermacam – macam. Untuk sebuah proyek besar yaitu pembelian kapal laut dengan ukuran besar membutuhkan dana yang sangat besar pula sehingga perusahaan kapal membutuhkan pinjaman kepada bank. Selain untuk pembelian kapal, pinjaman kepada bank dapat dilakukan untuk kepentingan operasional kantor lainnya misalnya untuk pembayaran kembali hutang, menjaga arus kas perusahaan, dan sebagainya.

Dalam memberikan pinjaman kepada debitur, bank dapat memutuskan untuk memikulnya sendiri atau membentuk sindikasi. Meskipun batas maksimum pemberian kredit dari sebuah bank belum terlampaui, bank dapat membentuk suatu sindikasi untuk dapat

⁴ Iswahjudi A. Karim, *Kredit Sindikasi*, (Jakarta: Karimsyah Law Firm, 2005), hal. 2.

memberikan dana kepada debitur jika dirasa jumlah pinjaman tersebut terlalu besar dan bank tersebut tidak dapat memikulnya sendiri.⁵

Dalam melakukan pinjaman kepada bank dalam rangka mendukung kegiatan operasionalnya, perusahaan kapal dapat memberikan asetnya yaitu kapal kepada bank sebagai benda jaminan. Jaminan yang dibebankan untuk kapal yang diberikan oleh perusahaan kapal kepada bank adalah hipotek kapal. Hipotek adalah pembebanan jaminan terhadap benda tetap bukan tanah. Kapal di dalam Kitab Undang - Undang Hukum Perdata (“**KUH Perdata**”) dapat dibedakan menjadi benda bergerak dan benda tidak bergerak. Kapal yang digolongkan sebagai benda bergerak dapat dijadikan jaminan fidusia. Sementara, hipotek berlaku untuk kapal laut yang beratnya 20 meter kubik isi kotor ke atas dan pesawat udara yang ketentuannya diatur dalam KUH Perdata.⁶

Dalam hipotek kapal, pemberi hak yaitu perusahaan kapal dapat tetap menguasai dan mempergunakan benda yang dijaminan tersebut.⁷ Dalam jaminan kebendaan dalam hal ini kapal yang beratnya 20 meter kubik isi kotor ke atas, terdapat ciri khas yaitu adanya hak mutlak atas suatu benda. Kreditur memang memiliki hubungan langsung dengan benda yang dijaminan, tetapi hak atas benda tersebut tetap melekat kepada

⁵ Sutan Remi Sjahdeini, *Kredit Sindikasi: Proses, Teknik Pemberian Dan Aspek Hukumnya*, (Jakarta: PT Utama Pustaka Grafiti, 2008), hal 27.

⁶ Salim H.S, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, (Jakarta: Rajawaliipers, 2014), hal 11-12.

⁷ Ibid. hal 211.

siapun benda itu berada. Artinya, kapal yang dibebankan dengan hipotek tetap berada dalam penguasaan perusahaan kapal sebagai debitur dapat tetap digunakan oleh perusahaan kapal tersebut sebagai pemberi hipotek untuk menjalankan kegiatan operasionalnya.

Dalam menjalankan kegiatan operasionalnya, bukan suatu hal yang mustahil jika terjadi kecelakaan pada kapal yang tidak terduga atau terjadi *force majeure*. *Force majeure* tidak diatur secara eksplisit di dalam KUH Perdata. Batasan dari sebuah *force majeure* atau sering disebut dengan keadaan memaksa adalah peristiwa yang terjadi di luar kesalahan debitur setelah dibuat sebuah perikatan dimana debitur tidak dapat memperhitungkannya terlebih dahulu pada waktu dibuatnya perikatan dan yang merintanginya dilaksanakannya perikatan tersebut.⁸

Di Indonesia, banyak *force majeure* yang terjadi terhadap kapal khususnya kapal tanker misalnya kebakaran pada kapal, kerusakan pada bagian kapal dan sebagainya. Kapal tanker termasuk kapal yang paling banyak mengalami kecelakaan atau *force majeure* mengingat kapal tanker adalah kapal berukuran besar yang cenderung mudah tenggelam karena faktor *ballast*, konstruksi, dan kebocoran dimana muatan yang

⁸ RM. Suryodiningrat, *Perikatan – Perikatan Bersumber Perjanjian*, (Bandung: Tarsito, 1991).

diangkutnya yaitu minyak bumi dan BBM yang merupakan bahan – bahan mudah terbakar.⁹

Sebagai contoh pada bulan Agustus tahun 2012, terjadi ledakan pada kapal bernama MT. Soechi Lesmana di Sulawesi Barat dimana kejadian kapal yang meledak tersebut tidak dapat terduga karena awak kapal sudah melakukan pengecekan dan melaksanakan kewajibannya sesuai prosedur terlebih dahulu sebelum *force majeure* terjadi.¹⁰

Contoh lain adalah terjadinya kebakaran pada kapal tanker bernama SPOB Srikandi 511 pada bulan Mei tahun 2018 di Terminal Jetty III Pertamina, Banjarmasin.¹¹ Kapal SPOB Srikandi 511 yang sedang melakukan bongkar muatan solar mengalami kebakaran karena adanya *gasoline* diatas permukaan air dengan jumlah cukup banyak dan dipicu dengan adanya percikan api menyebabkan kebakaran pada kapal.¹²

Oleh karena adanya beberapa kasus mengenai *force majeure* pada kapal tanker, maka penulis ingin melakukan penelitian untuk mengetahui

⁹ Hasugian,S., Sri Wahyuni, A.I., Rahmawati, M., & Arleiny, A., “Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal Di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT”, Warta Penelitian Perhubungan, Vol 29, Nomor 2 Juli – Desember 2017, hal. 234.

¹⁰ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, “ Investigasi Kecelakaan Kapal Laut: Ledakan Di Kamar Mesin MT. Soechi Lesmana, 20NM Sebelah Barat Pelabuhan Belang – Belang, Mamuju, Sulawesi Barat 27 Agustus 2012”, Laporan Final KNKT-1208-02-03, 2013, hal. 8.

¹¹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, “ Investigasi Kecelakaan Pelayaran:Terbakarnya SPOB Srikandi 511 (IMO No. 9705811) DI Terminal BBM Jetty III Pertamina, Banjarmasin 25 Mei 2018”, Laporan Final KNKT.18.05.17.033, 2018, hal. 3.

¹² *Ibid.*, hal. 20-21.

bagaimana jika kapal yang sedang dijadikan jaminan dalam perjanjian kredit sindikasi mengalami *force majeure* dan hak kreditur dalam perjanjian jika terjadi *force majeure* terhadap objek jaminan. Berdasarkan penjelasan - penjelasan diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tesis dengan judul **“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PEMENUHAN HAK KREDITUR SINDIKASI JIKA TERJADI FORCE MAJEURE PADA KAPAL YANG MENJADI OBJEK HIPOTEK.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini, yaitu antara lain sebagai berikut:

1. Bagaimana proses perjanjian kredit sindikasi dan hipotek kapal tanker dilaksanakan oleh perusahaan kapal di Indonesia?
2. Bagaimana kreditur mendapatkan hak nya jika terjadi *force majeure* terhadap kapal tanker yang dijaminan dalam perjanjian kredit sindikasi?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dibuat dengan tujuan sebagai berikut:

1. Untuk memahami proses pemberian kredit sindikasi kepada perusahaan kapal dan proses hipotek kapal yang dijaminan oleh perusahaan kapal di Indonesia.

2. Untuk memahami bagaimana kreditur mendapatkan hak nya jika terjadi *force majeure* terhadap kapal tanker yang sedang dijaminkan dalam perjanjian kredit sindikasi.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoretis

Penelitian hukum ini bermanfaat untuk memberikan pemahaman hukum khususnya mengenai perjanjian kredit sindikasi antara perusahaan kapal dengan bank, proses kredit sindikasi, jaminan perjanjian kredit sindikasi berupa hipotek kapal, dan *force majeure*.

2. Manfaat Praktis

Penelitian hukum ini bertujuan untuk memberikan wawasan mengenai implementasi hukum jika terjadi *force majeure* terhadap objek jaminan dalam perjanjian kredit sindikasi yaitu kapal tanker.

1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian ini direncanakan akan disusun dengan sistematika pembahasan yang dibagi menjadi empat bab, diuraikan lebih lanjut sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab pendahuluan, penulis akan menjelaskan latar belakang dilakukannya penelitian, rumusan masalah serta tujuan penelitian, dan manfaat penelitian baik secara teoritis maupun secara praktis. Penulis juga menjelaskan

mengenai metode penelitian dalam penulisan, dan sistematika penulisan dalam penelitian ini.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini, penulis akan membahas mengenai teori - teori dan konsep yang mendukung analisis dalam penelitian. Penulis akan membahas teori kedalam 2 (dua) bagian yaitu landasan teoretis dan landasan konseptual. Dalam landasan teoretis, penulis akan menguraikan teori mengenai perjanjian dan jaminan secara umum. Sementara dalam landasan konseptual, penulis akan menguraikan teori mengenai perjanjian kredit sindikasi, hipotek kapal, dan *force majeure*.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan mengenai metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini. Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Penelitian terutama akan dilakukan terhadap undang – undang dan peraturan serta kasus - kasus yang berkaitan dengan kredit sindikasi oleh

perusahaan kapal dengan jaminan berupa kapal tanker serta resiko terjadinya *force majeure* terhadap kapal tanker yang sedang dibebankan dengan hipotek kapal dalam perjanjian kredit sindikasi.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Bab ini akan menguraikan analisis mengenai proses pengikatan perjanjian kredit sindikasi terutama berhubungan dengan kegiatan usaha perusahaan kapal, pengikatan jaminan khususnya hipotek kapal laut, *force majeure* terhadap objek jaminan dalam perjanjian kredit sindikasi yaitu kapal laut, eksekusi jaminan saat benda yang dijaminan tersebut mengalami *force majeure*, dan perlindungan hukum bagi kreditur dalam perjanjian kredit sindikasi ketika benda yang sedang dibebankan dengan hipotek kapal tersebut mengalami *force majeure*.

Bab ini akan terbagi menjadi dua bagian yaitu pembahasan mengenai proses perjanjian kredit sindikasi dan hipotek kapal tanker dilaksanakan pada perusahaan kapal di Indonesia pada bagian pertama, dan pembahasan mengenai bagaimana kreditur mendapatkan hak nya jika

terjadi *force majeure* terhadap kapal tanker yang dijamin dalam perjanjian kredit sindikasi

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan sebagai jawaban atas analisis penulis terhadap permasalahan hukum yang diangkat penulis dan berisi juga saran yang dapat menjadi masukan dan acuan untuk permasalahan yang akan mungkin timbul karena kekosongan hukum jaminan khususnya berkaitan dengan hipotek kapal.

