

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG MASALAH

Dalam kondisi dunia yang sedang tidak baik-baik saja saat ini, begitu banyak orang yang sampai dengan penelitian hukum ini dibuat masih belum mendapatkan kesempatan kembali untuk bekerja atau kesempatan untuk mendapatkan nilai ekonomis pada karyanya. Berdasarkan data *International Labour Organization* (ILO) tahun 2022¹, bahwa ada potensi 207.000.000 (dua ratus tujuh juta) orang yang akan kehilangan pekerjaannya atau dirumahkan oleh perusahaannya akibat kondisi Covid-19 pandemi yang saat ini terjadi dan di antaranya, Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia (Kemnaker RI) mencatat,² hingga awal Agustus 2021 setidaknya Indonesia telah menyumbang lebih dari 500.000 (lima ratus ribu) orang dari angka tersebut yang telah mendapat pemutusan hubungan kerja (PHK) dari tempatnya bekerja.

Bahwa fenomena tersebut di atas berdampak kepada seluruh bidang usaha yang ada di Indonesia, tanpa terkecuali. Meskipun seiring berjalannya waktu terdapat beberapa bidang usaha yang pada akhirnya dapat

¹ International Labour Organization, “World Employment and Social Outlook Trends 2022”, (Geneva: ILO), page 13, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_834081.pdf, 2022, diakses pada 12 Februari 2022.

² Gading Persada, “Kemnaker: Hingga Awal Agustus 2021, 538.305 Pekerja di-PHK”, (Jakarta: Kompas tv 2021), <https://www.kompas.tv/article/201987/kemnaker-hingga-awal-agustus-2021-538-305-pekerja-di-phk>, diakses pada 12 Februari 2022.

mengupayakan agar mendapat keuntungan dari dampak pandemi yang terjadi, termasuk perusahaan pelayaran di Indonesia yang berkontribusi besar dalam distribusi logistik di Indonesia. Namun, meskipun perusahaan pelayaran di Indonesia ada yang mendapat keuntungan tidak serta-merta mengesampingkan sepenuhnya dampak pandemi, tepatnya pada tahun 2020 lalu, sekitar 20.000 (dua puluh ribu) pelaut kehilangan pekerjaannya akibat pandemik³, dan dengan dipulangkannya pelaut tersebut (PHK), maka para Pelaut di Indonesia tidak lagi memiliki sumber pendapatan apa pun guna mempertahankan kelangsungan hidupnya. Bahwa berdasarkan Undang-undang Dasar 1945 Republik Indonesia amandemen keempat, Pasal 28H ayat (3) tertulis sebagai berikut:

“Setiap orang berhak atas jaminan sosial yang memungkinkan pengembangan dirinya secara utuh sebagai manusia yang bermartabat.”

Yang berarti bahwa seharusnya seluruh Pelaut berkewarganegaraan Indonesia memiliki jaminan sosial atau setidaknya hak untuk mendapat jaminan di kondisi yang kurang baik seperti pandemi saat ini.

Bahwa berdasarkan data yang ada⁴, Indonesia memiliki luas kedaulatan area sebesar 1.919.413 KM² yang berarti bahwa Indonesia merupakan negara

³ Siprianus Edi Hardum, “Dampak Covid-19, 20.000 Pelaut Dipulangkan ke Indonesia”, (Jakarta: Beritasatu), <https://www.beritasatu.com/ekonomi/629605/dampak-covid19-20000-pelaut-dipulangkan-ke-indonesia>, 2020, diakses 12 Februari 2022.

⁴ Embassy of The Republic of Indonesia Washington, DC, “Facts & Figures”, <https://www.embassyofindonesia.org/basic-facts/>, diakses pada 20 Februari 2022.

kepulauan terbesar di dunia, di mana hal tersebut juga dipertegas dengan ketentuan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982) yang telah diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-undang nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut). Oleh karena didominasi perairan, maka pendistribusian dan pergerakan logistik di Indonesia secara masif dan nyata difasilitasi oleh media yang efisien secara proses pengangkutan dan proses distribusi dengan kapasitas besar untuk angkutan perairan, yang mana, media tersebut adalah kapal laut.

Terdapat kurang lebih 16 (enam belas)⁵ jenis kapal laut yang bekerja di Indonesia, di antaranya :

1. Kapal *Roll-on/Roll-off* (Ro-Ro) yang dirancang khusus agar lebih efisien membawa kendaraan beroda karena desainnya yang dibuat landai, sehingga lebih efisien bagi kargo untuk berjalan di atas kapal saat berada di Pelabuhan⁶.
2. Kapal Kargo Kering (*Dry Cargo Ship*), kapal yang didesain secara khusus untuk mengangkut berbagai jenis kebutuhan perdagangan yang dilengkapi dengan derek kapal guna mengeluarkan atau melakukan muat kargo ke dalam kapal.

⁵ Port Cargo, "Learn All About the Different Types of Maritime Vessels", <https://portocargo.pt/en/all-about-different-types-of-maritime-vessels/>, diakses pada 21 Februari 2022

⁶ "Jenis Kapal Laut Serta Fungsi", Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, 2015, <http://dishub.jabarprov.go.id/news/view/582.html>

3. Kapal Kargo Campuran (*General Cargo Vessel*), Kapal yang di desain secara khusus agar dapat memuat kargo umum ataupun muatan dalam bentuk peti kemas sehingga penggunaannya lebih fleksibel dalam dunia bisnis.
4. Kapal Pengangkut Muatan Curah, kapal yang dibuat secara khusus hanya untuk memuat muatan curah seperti batu bara, nikel, dsbnya.
5. Kapal Pengangkut Berpendingin, kapal yang dirancang khusus dengan mesin pendingin serta tempat untuk menyambungkan aliran listrik ke peti kemas berpendingin yang harus selalu stanby menyala untuk menjaga muatan yang diangkut memiliki suhu tertentu selama berada di atas kapal.
6. Kapal Peti Kemas, kapal khusus yang dirancang sedemikian rupa untuk mengangkut barang-barang kering jenis apapun juga yang dikemas dalam suatu peti kemas dengan ukuran normal 20 feet atau 40 feet dengan variasi peti kemas yang berbeda-beda sehingga muatan dapat tersusun rapi dan kapal dapat mengangkut dengan kapasitas maksimumnya tanpa membahayakan kapal.
7. Kapal Kargo Khusus Cairan, atau yang lebih dikenal dengan sebutan kapal tanker, kapal ini dibuat secara khusus dengan material khusus untuk dapat bertahan dari cairan yang dimuat, sehingga cairan tersebut dapat di diangkut secara massif dengan biaya yang ekonomis.
8. Kapal *Crude Carriers*, Saat ini merupakan kapal angkut terbesar dalam dunia pelayaran. Kapal ini biasa dikenal dengan *Very Large*

Crude Carriers (VLCCs) atau dengan sebutan *Ultra Large Crude Carriers* (ULCCs) yang digunakan oleh Para Pengusaha untuk memuat minyak mentah untuk diangkut ke kilang tempat tujuan, biasanya kapal ini hanya dapat berlabuh di tempat tujuan (*berthing*) karena ukurannya yang begitu besar sehingga tidak memungkinkan bagi kapal ini untuk sandar ke dermaga tempat tujuan.

9. Kapal Pengangkut Produk, hampir serupa dengan Kapal *Crude Carriers*, kapal ini didesain khusus agar dapat mengangkut produk olahan hasil bumi, namun biasanya kapal produk memiliki ukuran yang lebih kecil sehingga bisa melakukan sandar ke Pelabuhan tujuan;
10. Kapal Pengangkut Kimia, kapal khusus yang didesain dengan material tertentu dan sudah dilakukan pengecekan berulang kali oleh para ahli sehingga kapal ini dapat memuat zat kimia tertentu yang dibutuhkan agar dapat dipindahkan dalam jumlah banyak ke tempat tujuan kapal. Umumnya kapal ini menggunakan media kemas berupa ISO Tank.
11. Kapal Angkut Gas, atau yang dikenal pada dunia maritim kapal angkut LPG-LNG (*Liquefied Petroleum Gas – Liquefied Natural Gas*) yang lazimnya berbentuk bundar pada dek kargo.
12. Kapal Angkut Khusus, kapal kargo yang dibuat/didesain secara khusus untuk dapat membawa muatan-muatan khusus atau membutuhkan penanganan khusus.

13. Kapal Angkut Penumpang, kapal umum yang dibuat untuk dapat menampung manusia untuk melakukan perpindahan antar daratan yang dipisahkan oleh perairan.
14. Kapal Tunda-Kapal Pandu, kapal kecil yang memiliki peran sangat penting di setiap Pelabuhan-pelabuhan di mana kapal Tunda-Pandu bertugas memandu kapal-kapal yang akan melakukan penyandaran atau berlabuh di Pelabuhan.
15. Kapal Pengangkut Ternak, kapal khusus yang dibuat untuk dapat mengangkut hewan ternak sehingga hewan-hewan tersebut ditangani secara khusus untuk perpindahannya.
16. Kapal Angkut Proyek, kapal khusus yang didesain hanya untuk suatu proyek khusus, sehingga seringkali penggunaannya (masa layarnya) hanya selama proyek berjalan, dan setelah proyek selesai, kapal ini akan dirombak ulang untuk kepentingan komersial umum.

Kapal-kapal tersebut ada dan dioperasikan di Indonesia dengan aturan yang ketat, di mana saat ini para kru, wajib memiliki sertifikasi Pelaut yang telah diatur berdasarkan *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978* di mana konvensi tersebut telah disetujui untuk diadopsi dan diratifikasi oleh Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986 Tentang Pengesahan *International Convention On Standards Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers, 1978*. Serta setiap Perusahaan Pelayaran wajib memiliki Tenaga Ahli dalam bidang ketatalaksanaan, nautis, dan/atau teknis

pelayaran niaga yang dalam hal tersebut dapat dikenal sebagai DPA (*Designated Person Ashore*)⁷

Poros regulasi bidang Kepelautan di Indonesia sampai dengan saat ini merujuk pada Undang-undang Pelayaran yaitu **Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran)** yang telah mengalami perubahan pada Undang-undang Cipta Kerja yaitu **Undang-undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Ciptaker)** dan tidak mengesampingkan aturan internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia pada tahun 2016 yaitu ketentuan yang dibuat oleh ILO, yaitu *Maritime Labour Convention 2006* yang dinyatakan dalam ketentuan **Undang-undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)**, di mana pada aturan-aturan tersebut di atas diatur dan tunduk pada pengawasan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub). Khususnya mengenai hubungan kerja Pelaut di Indonesia diatur lebih lanjut dalam sebuah kontrak khusus (*Collective Bargaining Agreement-CBA*) antara Awak Kapal dengan pemilik atau operator kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan⁸ yang secara khusus diawasi oleh lembaga independen yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) berdasarkan instruksi Kemenhub.

⁷ Pasal 94 s.d. Pasal 98 **Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.**

⁸ Pasal 151 ayat (2), Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja jo. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Di lain sisi, berdasarkan pasal 1 Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan⁹ dapat diartikan bahwa Pelaut juga dianggap sebagai tenaga kerja oleh Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker).

Ketentuan mengenai jaminan sosial juga telah diatur dalam suatu undang-undang khusus, yaitu **Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (UU BPJS)**; dan ketentuan tersebut berada di bawah pengawasan Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia (Kemnaker)¹⁰.

Jika melihat peraturan yang ada mengenai jaminan sosial, maka definisi Jaminan Sosial¹¹ tersebut tidak menjelaskan keterkaitan dengan program yang dibuat dari BPJS sendiri. BPJS sendiri memiliki 4 (empat) program utama (pada tahun 2023 ini terdapat 5 (lima) program) yang wajib diikuti oleh perusahaan nasional. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan Pasal 93 s.d. Pasal 110 jo. Pasal 69 ayat 3 huruf a, yang mensyaratkan Perusahaan Pelayaran wajib memiliki setidaknya 1 (satu) unit kapal atau secara kumulatif memiliki kapal ukuran 175 GT (*Grosse Tonnage*) yang saat ini harga kapal tersebut

⁹ Pasal 1 Ketentuan Umum Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan : *“Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.”*

¹⁰ pasal 14 UU BPJS : *“Setiap orang, termasuk orang asing yang bekerja paling singkat 6 (enam) bulan di Indonesia, wajib menjadi Peserta program Jaminan Sosial.”*

¹¹ Pasal 1 Angka 2, Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja jo. Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial : *“Jaminan Sosial adalah salah satu bentuk perlindungan sosial untuk menjamin seluruh rakyat agar dapat memenuhi kebutuhan dasar hidupnya yang layak.”*

setidaknya mencapai kurang lebih Rp. 7.500.000.000,- (Tujuh Miliar Lima Ratus Juta Rupiah) untuk kapal bekas dengan ketentuan GT yang diatur, yang berarti modal Perusahaan harus mencapai minimal nominal tersebut untuk membeli kapal secara tunai, atau modal perusahaan harus setidaknya mencapai 2 (dua) kali lipat dari nilai pinjaman seandainya ingin mengajukan kredit atas pembelian kapal tersebut¹². Berdasarkan nominal modal tersebut, perusahaan akan dikategorikan sebagai perusahaan dengan klasifikasi usaha besar dalam sistem BPJS, yang mewajibkan pendaftaran 4 (empat) program BPJS [Jaminan Hari Tua (JHT), Jaminan Kematian (JK), Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), Jaminan Pensiun (JP)].

Menurut ICRA Indonesia “industri pelayaran juga telah berkembang selama periode sejak tahun 2005. Permintaan atas pelayaran domestik telah tumbuh dengan stabil pasca penerapan asas *cabotage*. Armada kapal komersial domestik telah meningkat menjadi sekitar 12.536 pada bulan Juli 2013 dari sekitar 6.041 pada Maret 2005, menurut Asosiasi Pemilik Kapal Nasional Indonesia (INSA). Volume tonase kotor meningkat tiga kali lipat menjadi sekitar 17,89 juta *gross ton* (gt) dari sekitar 5,67 juta gt dalam periode yang sama.

Selain itu, untuk memenuhi permintaan kapal yang terus meningkat, sekitar 200 galangan kapal telah tersedia dengan kapasitas gabungan sekitar 800.000 tonase bobot mati (dwt) dan kapasitas pemeliharaan sekitar 10 juta

¹² Ulum Aldin, Ihya, “BNI Pastikan Miliki Jaminan 2,5 Kali Lipat dari Nilai Kredit Duniatex”, Katadata, 23 Juli 2019, <https://katadata.co.id/sortatobing/finansial/5e9a50d7aebfe/bni-pastikan-miliki-jaminan-25-kali-lipat-dari-nilai-kredit-duniatex>, Jakarta, diakses pada September 2022

dwt. Dengan berlakunya Masyarakat Ekonomi Asean (AEC), industri perkapalan memiliki prospek cerah di perairan internasional. Bisnis pelayaran ditandai dengan intensitas modal yang tinggi, tarif angkutan yang berfluktuasi, penawaran jasa yang bersifat komoditas dan tingkat persaingan yang terfragmentasi. Meskipun didukung oleh ‘*asas cabotage*’, bisnis pelayaran tetap tunduk pada persaingan di perairan internasional terutama dari perusahaan perkapalan asing yang bebas untuk menjelajahi berbagai benua.”

Dilihat dari tingginya rasio utang diperkirakan keadaan kesehatan perusahaan industri angkutan laut di Indonesia, yang tercermin dari perusahaan angkutan laut yang terdaftar dalam ICMD (*Indonesian Capital Market Directory*), secara rata-rata diperkirakan telah berada jauh di atas target struktur modal optimalnya yaitu (30% - 40%).¹³

Pinjaman bank membantu perusahaan mempercepat pertumbuhan dan memperluas berbagai aktivitas bisnis. Perusahaan juga dapat menggunakan pinjaman bank untuk melaksanakan rencana bisnis dan untuk memastikan bahwa semua klaim dibayar sesuai jadwal. Sebagai imbalan atas pemberian kredit investasi, bank memperoleh pendapatan bunga. Pendapatan bunga telah menjadi sumber pendapatan utama, memungkinkan mereka untuk tumbuh dan menawarkan berbagai macam layanan.

¹³ Thaib, Ilham, and Acong Dewantoro. "Pengaruh Profitabilitas dan likuiditas terhadap nilai perusahaan dengan struktur modal sebagai variabel intervening." *Jurnal Riset Perbankan, Manajemen, dan Akuntansi* 1, no. 1 (2017): 25-44, Hlm. 28-29.

Namun, bank harus menilai kelayakan kredit dan memberikan kredit dengan hati-hati berdasarkan keputusan bisnis yang hati-hati. Bank harus memiliki pengetahuan yang komprehensif tentang rekam jejak peminjam dan kemampuannya dalam melunasi pinjaman bank sebagaimana tercantum dalam kontrak utang. Risiko gagal bayar selalu ada dan tidak bisa dihilangkan. Otoritas Jasa Keuangan mengeluarkan peraturan Nomor 42/POJK.03/2017 yang mewajibkan perjanjian pinjaman dituangkan dalam kontrak tertulis. Selain persyaratan bunga, tanggal jatuh tempo dan beberapa informasi lainnya, persyaratan agunan harus dinyatakan secara eksplisit.

Agunan pinjaman merupakan penyangga terhadap risiko gagal bayar yang timbul dari moral hazard. Agunan dapat dikatakan sebagai mekanisme pengendali untuk mencegah timbulnya masalah yang tidak diharapkan akibat ketidaksesuaian informasi antara pihak internal dan eksternal. Peminjam dengan risiko gagal bayar yang lebih rendah cenderung memilih persyaratan kontrak yang ringan dengan jaminan yang lebih rendah. Di sisi lain, pemberi pinjaman menganggap agunan sebagai jaring pengaman karena risiko gagal bayar tidak pernah bisa dihilangkan.¹⁴

Masyarakat maupun perusahaan banyak menggunakan kredit ini untuk dapat memenuhi kebutuhan akan dana. Menurut Undang-undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan, pengertian kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan

¹⁴ Puspa, Rani, Leni Triana, Rina Nopianti, and Prastika Suwandi Tjeng. "Pengaruh tata kelola perusahaan, kualitas audit, dan konservatisme terhadap persyaratan agunan pinjaman." *Jurnal Ekonomi Modernisasi* 17, no. 2 (2021): 95-112, Hlm. 96.

atau kesepakatan pinjam meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga. Bank dalam memberikan kredit kepada pengusaha/nasabah wajib mempunyai keyakinan atas kemampuan dan kesanggupan debitor untuk melunasi utangnya sesuai dengan yang diperjanjikan, karena kredit yang diberikan oleh bank mengandung risiko, sehingga dalam pelaksanaannya harus memperhatikan asas-asas perkreditan yang sehat.¹⁵

Mengingat bahwa jaminan sebagai salah satu unsur pemberian kredit, maka apabila berdasarkan unsur-unsur lain telah dapat diperoleh keyakinan atas kemampuan debitor mengembalikan utangnya, jaminan hanya dapat berupa barang atau hak tagih yang dibiayai dengan kredit yang bersangkutan. Penyebutan jaminan yang diikat dengan benda tertentu yang diperjanjikan antara kreditor dengan debitor dan atau pihak ketiga, dapat dipahami sebagai konsekuensi logis atas adanya jaminan kebendaan dan jaminan perorangan.¹⁶

Untuk menjawab keperluan tersebut di atas, maka untuk menciptakan adanya suatu lembaga jaminan yang kuat serta dapat memberikan kepastian hukum bagi semua pihak yang berkepentingan terhadap pemberian kredit oleh perbankan, pemerintah telah mengundang dan memberlakukan Undang-undang Hak Tanggungan (UUHT). Berdasarkan Pasal 7 Surat

¹⁵ Retnowulan Sutantio, dkk, *Penelitian Tentang Perlindungan Hukum Eksekusi Jaminan Kredit*, BPHN, 1997/1998, Hlm. 1.

¹⁶ Herowati Poesoko, *Parate Executie Obyek Hak Tanggungan (Inkonsistensi, Konflik Norma dan Kesatuan Penalaran dalam UUHT)*, (Yogyakarta : Laksbang Pressindo, 2007), Hlm. 33.

Edaran Bank Indonesia Nomor 31/UUPB tanggal 12 Nopember 1998 tentang Penyisihan Penghapusan Aktiva Produktif disebutkan bahwa penilaian agunan wajib dilakukan penilai independen bagi kredit yang diberikan lebih dari Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah) kepada debitor atau grup debitor oleh Bank yang memiliki modal setinggi-tingginya sampai Rp. 300 milyar. Peraturan Bank Indonesia No.7/2/PBI/2005 tanggal 20 Januari 2005 tentang Penilaian Kualitas Aktiva Bank Umum pasal 49 ayat (1) menyebutkan penilaian agunan wajib dilakukan oleh penilai independen bagi aktiva produktif lebih dari Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah), maka dari itu peran penilai sebagai pihak luar antara debitor dan kreditor diperlukan.¹⁷

Dalam menentukan nilai agunan tersebut ada beberapa aspek yang dapat dilihat seperti apa status tanahnya, berapa luas bangunan, bagaimana letak dan batas objek, dan sebagainya. Dalam praktik perbankan, pemberian kredit kepada nasabah atau debitor berbeda-beda, dilihat dari lokasi atau jenis tanahnya. Dalam sebuah lokasi/ jenis tanah perumahan hanya dapat diberikan persentase nilai likuidasi sebesar 70% - 80% dari nilai objek agunan yang telah dinilai oleh penilai. Misalnya saja sebuah tanah dan bangunan yang dijadikan objek jaminan oleh debitor dinilai oleh penilai sehingga

¹⁷ Anastasia, Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan Vol. 8, No. 2, September 2006 : *Penilaian Atas Agunan Kredit Berstatus Surat Hijau*, Hlm. 116-122.

menghasilkan nilai sebesar Rp. 800 juta, maka nasabah hanya dapat memperoleh kredit dari bank sebesar = $70\% \times 800 \text{ juta} = 560 \text{ juta}$.¹⁸

Penilaian aset secara tepat sangat diperlukan dalam dunia perbankan. Kesalahan atau ketidakakuratan dalam menilai suatu properti akan mengakibatkan beberapa masalah dalam rangka likuidasi/lelang maupun dalam penghitungan penyisihan aktiva produktif. Dalam rangka likuidasi aset/agunan, terdapat suatu kecenderungan nilai pasarnya lebih rendah dari harga pasar yang sebenarnya. Hal ini dapat merugikan bank karena bank harus menjual/melepaskan aset tersebut dengan harga yang relatif murah, sehingga tidak akan dapat menutupi kewajiban yang ada.

Di Indonesia, peraturan pertama yang mengatur tentang jasa penilai adalah Surat Keputusan Menteri Perdagangan No. 161/KP/VI/1977 tentang Ketentuan Perjanjian Usaha Penilaian di Indonesia. Kemudian menyusul Keputusan Menteri Keuangan RI No. 57/KMK.017/1996 tentang Jasa Penilai, Keputusan Presiden No. 35 tahun 1992 yang diantaranya berisi pembentukan Direktorat Jenderal Lembaga Keuangan yang salah satu bagiannya adalah Direktorat Pembinaan Akuntan dan Jasa Penilai, terakhir pengaturan tentang Perusahaan Jasa Penilaian diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 125/Pmk.01/2008 Tentang Jasa Penilai Publik.

¹⁸ Kashadi, Siti Malikhatun Badriyah, Miranadia Djati, "Tanggung Jawab Jasa Penilai Publik Dalam Menentukan Nilai Agunan Terhadap Tanah Dan Bangunan Yang Dibebeani Hak Tanggungan." *Diponegoro Law Review*, vol. 5, no. 2, 2016, 1 – 13, Hlm. 5.

Kedudukan Independen Profesi ini akan terkait dengan objektivitas hasil penilaian. Sikap Independen oleh Penilai Bank atas agunan dianggap mempunyai objektivitas yang lebih baik dibandingkan apabila agunan tersebut dinilai sendiri oleh penaksir internal yang dimiliki oleh pihak bank. Tidak ada aturan yang mengharuskan pemakaian Penilai Publik untuk menilai agunan sebagai persyaratan kredit. Sehingga bank menunjuk Penilai hanya sebatas untuk lebih berhati-hati dalam menjalankan kegiatannya sehingga risiko kerugian dapat diminimalkan.¹⁹

Hubungan hukum antara jasa penilai publik dalam pihak bank dalam menilai agunan tanah dan bangunan untuk kepentingan penilaian jaminan kredit menunjukkan alur perjanjian dimana perusahaan jasa penilai berhubungan langsung dengan pihak bank, di sini yang terkait perjanjian hanya KJPP dengan pihak bank, sedangkan pemilik aset tidak berhubungan langsung dengan perusahaan penilai. Permintaan penilai oleh pihak bank merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi oleh debitur untuk menentukan berapa besar pinjaman yang dapat diberikan oleh bank kepada calon debitur.²⁰

Ketentuan mengenai klasifikasi perusahaan pada sistem BPJS tersebut dimiliki oleh BPJS yang berada di bawah kendali Kemnaker yang dimana regulasi tersebut merupakan regulasi yang berbenturan dengan ketentuan

¹⁹ Simatupang, Elysabet Sry Devi Bruni, S. Sunarmi, Mahmul Siregar, and Utary Maharany Barus. "Independensi Penentuan Jumlah Nilai Agunan dalam Perjanjian Kredit yang Dilakukan oleh Appraisal Bank." *REUSAM: Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 1 (2021), 1 – 12, Hlm. 6.

²⁰ *Ibid*, Hlm. 7.

regulasi Kemenhub khususnya pada Pasal 151 UU Pelayaran, telah diatur ketentuan mengenai Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan Penumpang²¹ yang jika diselaraskan dengan Program yang dimiliki oleh Lembaga yang ditunjuk Pemerintah Indonesia untuk melindungi Jaminan Sosial Tenaga Kerja, dalam hal ini Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS), maka hal ini menjadi tidak efektif, sebab dalam dunia Pelayaran Pasal 151 UU Pelayaran tersebut di atas telah terfasilitasi dalam salah satu asuransi wajib Pelayaran yaitu Asuransi PNI (*Protection & Indemnity*) yang didalam standar polis asuransi tersebut, sudah melindungi Perusahaan maupun Tenaga Kerja laut untuk 2 (dua) program yang dimiliki BPJS yaitu Kecelakaan Kerja dan Asuransi Kematian. Sehingga, hal ini merupakan hal yang berlebihan dan sia-sia dari sudut pandang Pengusaha, karena adanya pengeluaran lebih untuk hal yang serupa.

Adanya 2 (dua) regulasi yang mengatur jaminan sosial terhadap Pelaut di Indonesia membuat begitu banyak Perusahaan Pelayaran tidak mendaftarkan Pelautnya pada Program BPJS. Hal tersebut tidak serta merta kelalaian yang disengaja atau bentuk lepas tanggungjawab dari Perusahaan Pelayaran, namun tindakan tidak mendaftarkan atau mendaftarkan tapi tidak dibayarkan kepesertaannya atas keanggotaan Pelaut di Indonesia adalah salah satu bentuk

²¹ Pasal 151 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran : “(1) Setiap Awak Kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: a. gaji; b. jam kerja dan jam istirahat; c. jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal; d. kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan; e. kesempatan mengembangkan karier; f. pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan/minuman; dan g. pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. (2) Kesejahteraan kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dalam perjanjian kerja antara Awak Kapal dengan pemilik atau operator kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan.”

reaktif dari Perusahaan Pelayaran karena tidak adanya Kepastian Hukum untuk harus mengikuti kiblat regulasi yang mana antara Kemnaker atau Kemenhub oleh karenanya Penulis bermaksud untuk melakukan kajian “Kepastian Hukum Jaminan Sosial Pelaut Di Indonesia.”

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka Penulis merumuskan suatu masalah hukum yaitu :

1. Bagaimana peraturan perundang-undangan mengatur kepastian perolehan jaminan sosial bagi Pelaut di Indonesia?
2. Bagaimana pelaksanaan peraturan perundang-undangan tersebut dapat menjamin kepastian hukum bagi Pelaut Indonesia tentang Perolehan Jaminan Sosial mereka tanpa merugikan Pemberi Kerja?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan berdasarkan pada risiko yang dapat terjadi seperti uraian di atas dengan mempunyai 2 (dua) tujuan yang akan dicapai, yaitu sebagai berikut:

1.3.1. Tujuan umum penelitian, yaitu untuk :

- 1.3.1.1. menganalisis peraturan perundang-undangan Indonesia manakah yang dapat dijadikan pedoman oleh Pelaut Indonesia.

1.3.1.2. Untuk mengetahui norma-norma pengaturan hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang menjamin kepastian perolehan jaminan sosial bagi Pelaut di Indonesia.

1.3.2. Tujuan khusus penelitian, yaitu untuk :

1.3.2.1. Meningkatkan kesadaran Pemerintah agar melibatkan berbagai pihak termasuk subjek (Pelaut Indonesia) dan Objek (Pengusaha Pelayaran di Indonesia) dalam membentuk suatu peraturan yang lebih efektif dan tidak tumpang tindih.

1.3.2.2. Untuk mengetahui kepastian hukum dari pelaksanaan pemberian jaminan sosial bagi Pelaut di Indonesia.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Dibuatnya Penelitian dengan topik yang Penulis pilih ini, Penulis berharap bahwa Penelitian ini akan dapat bermanfaat baik secara teoritis maupun praktis bagi masyarakat Indonesia khususnya bagi Pelaut Indonesia agar kehidupannya terjamin sesuai apa yang menjadi visi Undang-undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia.

1.4.1. Manfaat Teoritis

Dengan dibuatnya Penelitian ini, Penulis berharap bahwa Penelitian ini dapat meningkatkan pemahaman tentang ketentuan-ketentuan hukum normatif yang terkandung di dalam peraturan

perundang-undangan yang bersifat dapat memberi kepastian hukum dan pengaturan jaminan sosial bagi Pelaut di Indonesia.

1.4.2. Manfaat Praktis

Setelah Penelitian ini teruji, maka Penulis berharap bahwa Penelitian ini untuk menambah pengetahuan tentang praktik penyelenggaraan jaminan sosial bagi Pelaut di Indonesia yang memiliki kepastian hukum.

