

**ANALISIS UNSUR PENGALIHAN HAK TERHADAP OBJEK  
SEWA GUNA USAHA YAITU KAPAL LAUT DALAM  
PERJANJIAN PEMBIAYAAN *SALE AND LEASEBACK***

**Daniel Sintong<sup>1</sup>, Kurniawan Hertianto<sup>2</sup>**

**Universitas Pancasila**

**Email: [daniel.sintong@gmail.com](mailto:daniel.sintong@gmail.com)<sup>1</sup>, [hertianto21@gmail.com](mailto:hertianto21@gmail.com)<sup>2</sup>**

**Abstrak**

Tulisan ini mengkaji aspek yuridis pengalihan hak kepemilikan atas kapal laut sebagai objek sewa guna usaha dalam skema pembiayaan sale and leaseback. Meskipun secara teoritis skema ini menimbulkan peralihan hak milik dari debitur kepada perusahaan pembiayaan (lessor), dalam praktiknya banyak perusahaan tidak melakukan balik nama serta pencatatan kepemilikan kapal sebagaimana dipersyaratkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hal tersebut menimbulkan disharmonisasi antara kedudukan yuridis berdasarkan kontrak dengan status hukum formal atas kepemilikan kapal. Lessor secara substansial dianggap sebagai pemilik, namun secara formil lessee tetap tercatat sebagai pemilik dalam register negara. Keadaan ini menimbulkan potensi sengketa hukum, terutama apabila terjadi wanprestasi atau klaim dari pihak ketiga. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan studi literatur. Diperlukan penguatan regulasi secara substantif yang secara khusus mengatur praktik leasing terhadap objek dengan rezim hukum khusus seperti kapal laut, guna menjamin kepastian hukum serta perlindungan bagi para pihak.

**Kata Kunci:** Sale And Leaseback, Sewa Guna Usaha, Kapal Laut, Peralihan Hak, Hukum Pelayaran.

**Abstract**

*This article examines the juridical aspects of ownership transfer of sea-going vessels as leased objects within a sale and leaseback financing scheme. Although theoretically such a scheme results in a transfer of ownership from the debtor to the financing institution (lessor), in practice, many financing companies fail to carry out the formal transfer of ownership and registration as mandated by Law Number 17 of 2008 on Shipping. This practice creates a discrepancy between the legal position arising from the contract and the formal status of ownership as registered with the state. The lessor is deemed the owner in substance, whereas the lessee remains the formal legal owner. Such inconsistencies may lead to legal uncertainty and disputes, especially in cases of default or third-party claims. This research employs a normative juridical method using statutory and literature approaches. It concludes the necessity for a more comprehensive legal framework governing leasing practices involving assets under special legal regimes, such as sea vessels, to ensure legal certainty and adequate protection for all parties involved.*

**Keywords:** Sale And Leaseback, Financial Leasing, Sea Vessel, Ownership Transfer, Maritime Law.

## PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia secara geografis merupakan negara kepulauan, hal ini dapat dibuktikan dengan dua pertiga wilayah lautan lebih luas dari daratan. Terlihat pada garis pantai hampir di setiap pulau di Indonesia ( $\pm$  81.000 Km). Kekuatan ini merupakan potensi yang sangat besar untuk menjadikan Indonesia poros ekonomi maritim dunia, dengan mengembalikan jati diri Indonesia sebagai negara maritim, menjamin kepentingan dan kesejahteraan maritim, serta memberikan seluruh potensi laut untuk kemakmuran negara.

Dengan kondisi geografis kepulauan sudah barang tentu Kapal Laut menjadi sebuah kebutuhan yang sangat penting terutama untuk menjadi suatu pilihan moda transportasi pegerak ekonomi baik untuk kebutuhan pokok maupun kebutuhan lainnya. Sebagai salah satu pendorong perkembangan ekonomi Kapal Laut dapat menjadi suatu objek jaminan dan/atau objek sewa guna usaha yang dipergunakan sebagai barang modal untuk mendapatkan pembiayaan dari Lembaga Keuangan.

Penambahan barang-barang modal ini tentunya membutuhkan dana yang relatif besar. Apabila perusahaan yang memerlukan tambahan barang-barang modalnya memiliki dana sendiri yang cukup, tentunya ia dapat membeli secara tunai. Namun yang menjadi masalah adalah apabila Perusahaan tersebut tidak mempunyai dana yang cukup saat itu.<sup>1</sup> Penambahan modal dalam suatu kegiatan bisnis umumnya dilakukan dalam kegiatan perbankan melalui bentuk peminjaman, letter of credit, bank garansi, dan produk perbankan lainnya. Akan tetapi, karena lembaga ini memerlukan jaminan dan juga banyak lagi persyaratannya lainnya, yang sangat sulit dilengkapi oleh suatu badan usaha, Oleh karena itu, tersersedianya layanan lembaga keuangan konsumen lainnya seperti Lembaga Pembiayaan, P2P, Koperasi Simpan Pinjam, Bank Perkreditan Rakyat, dan lain sebagainya yang ditujukan untuk membantu nasabah dalam memenuhi kebutuhannya.

Jika dibandingkan dengan kredit perbankan pembiayaan investasi melalui Perusahaan Pembiayaan lebih memberi kemudahan-kemudahan dan secara ekonomi memiliki keunggulan antara lain karena pengusaha tidak perlu menyediakan collateral atau agunan.

Keunggulan atau kelebihan Perusahaan Pembiayaan dibandingkan bank antara lain adalah

sebagai berikut<sup>2</sup>:

- a. Lebih Fleksibel, terutama dalam hal dokumentasi, collateral, struktur kontrak, besar dan jangka waktu pembayaran cicilan oleh Lessee, nilai residu, hak opsi, dan lain-lain.
- b. Lebih Murah, dikarenakan sifatnya yang relatif lebih sederhana. Dalam praktek biasanya biaya-biaya yang harus dikeluarkan oleh Lessee pada awalnya diakumulasikan dalam suatu paket yang sudah termasuk komponen asuransi, biaya administrasi, dsb.
- c. Lebih hemat dalam pembayaran pajak. Sistem perhitungan untuk leasing menyebabkan pembayaran pajaknya lebih hemat. Uang Sewa Guna yang harus dibayarkan oleh Lessee secara berkala dapat dicatat sebagai biaya.
- d. Pengaturan lebih sederhana. Dibandingkan dengan pengaturan kredit Bank, pengaturan terhadap leasing tidaklah kompleks. Perusahaan Leasing tidak diawasi langsung oleh Bank Indonesia, tidak ada pengaturan tentang syarat-syarat minimal pemberian fasilitas leasing sebagaimana pemberian kredit Bank. Ini sangat menguntungkan perusahaan leasing juga, mengingat tidak perlu melaksanakan banyak hak seperti diwajibkan untuk suatu bank.

---

<sup>1</sup> Achmad Anwari, *Leasing* di Indonesia, Cet.3, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1994), hlm.45

<sup>2</sup> Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan Dalam Teori dan Praktek*, cet.2, (Bandung: Cita Aditya Bakti, 2002), hlm. 26-18

e. Pembukuan yang lebih mudah dan menguntungkan. Transaksi leasing ini dimasukkan sebagai pembiayaan secara off balance sheet, sehingga pembukuan perusahaan leasing akan kelihatan lebih baik..

Perusahaan Pembiayaan memberikan pembiayaan konsumen adalah jenis pembiayaan untuk perolehan barang atau barang yang merupakan hasil kebutuhan konsumen dan didasarkan pada sistem pembayaran angsuran dimana pelaku usaha pembiayaan konsumen memberikan jaminan serta manajemen risiko.

Terdapat beberapa jenis pembiayaan yang dapat dilakukan Perusahaan Pembiayaan, namun dalam hal ini penulis akan mengerucutkan kepada Sewa Guna Usaha. Terdapat 2 (dua) cara atau skema pembiayaan Sewa Guna Usaha yaitu Finance Lease dan Sale And Lease Back. Finance Lease adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang oleh Perusahaan Pembiayaan untuk digunakan

debitur selama jangka waktu tertentu, yang mengalihkan secara substansial manfaat dan risiko atas barang yang dibiayai.<sup>3</sup> Sedangkan Sale and Lease Back adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penjualan suatu barang oleh debitur kepada Perusahaan Pembiayaan yang disertai dengan menyewa pembiayaan kembali barang tersebut kepada debitur yang sama.<sup>4</sup>

Penjualan dan penyewaan kembali, dalam skema pembiayaan ini artinya Penyewa menjual produk yang sebelumnya dimiliki kepada perusahaan pembiayaan dengan harga pasar atau nilai buku (mana yang lebih rendah) dan kemudian menyewakannya kembali (juga dikenal sebagai pembelian sewa kembali). Dalam perjanjian jual beli kembali, penyewa terlebih dahulu menjual barang modal/harta yang dimilikinya kepada perusahaan leasing beserta barang modal yang sama, kemudian penyewa (lessee) dan usaha leasing mengadakan perjanjian sewa guna usaha (lessor).

Sewa guna usaha baik dengan skema Finance Lease maupun Sale And Lease Back tersebut sebenarnya tidak dikenal dalam konsep hukum perdata di Indonesia. Konsep mengenai sewa yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah konsep sewa-menyewa biasa, yang dapat dilihat pengaturannya mulai dari pasal 1548 sampai dengan pasal 1600 dan bukan sewa guna usaha. Apabila dilihat dari asal-usulnya, transaksi sewa guna usaha merupakan transaksi yang sering atau lazim dilakukan di negara-negara barat, pertama kali berkembang di Amerika Serikat, dan kemudian menyebar ke Eropa.<sup>5</sup>

Di Indonesia Perusahaan Pembiayaan baru dikenal, melalui surat keputusan bersama Menteri Keuangan dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia dengan Keputusannya No.KEP 122/MK/IV/2/1974, No.32/M/SK/2/1974, No.30.Kpb/I.1974, tertanggal 7 Pebruari 1974 tentang Perizinan Usaha Leasing. Sejalan dengan perkembangan kegiatan leasing yang semakin beragam peraturan tersebut juga diikuti dengan beberapa peraturan lain yang bersifat melengkapi, mengganti maupun merubahnya. Namun sampai saat ini peraturan yang mengatur mengenai perusahaan pembiayaan adalah terbatas pada setingkat Peraturan Presiden atau Keputusan Presiden (Peraturan Otoritas Jasa Keuangan), belum ada Undang-Undang yang mengatur tentang kegiatan atau transaksi leasing ataupun kegiatan Perusahaan Pembiayaan.

Berdasarkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan selanjutnya disebut “**POJK**” menjelaskan bahwa “Sepanjang perjanjian Sewa Guna Usaha masih berlaku, hak milik atas barang modal objek transaksi Sewa Guna Usaha berada pada Perusahaan Pembiayaan”. Pada akhir masa

---

<sup>3</sup> Indonesia, *Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan* Pasal 1 ayat (5)

<sup>4</sup> *Ibid*, Pasal 1 ayat (6)

<sup>5</sup> Munir Fuady, *Hukum tentang Pembiayaan (Dalam Teori dan Praktek)*. (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2002), hal. 12.

sewa guna pada transaksi sewa guna usaha dengan hak opsi. Lessee berhak untuk membeli barang modal objek sewa guna usaha dari Lessor, dengan harga sebesar nilai sisa yang telah disepakati sejak awal dan dicantumkan dalam perjanjian sewa guna usahanya. Sebagai konsekwensi lebih lanjut atas kepemilikan Lessor terhadap barang modal yang menjadi objek sewa guna, maka apabila Lessee wanprestasi maka Lessor sebagai pemilik objek sewa guna dapat langsung menarik atau menguasai kembali barang modal miliknya, dan kemudian berhak pula untuk menjual, tanpa harus melalui pelelangan atau penjualan didepan umum sebagaimana halnya tindakan yang harus dilakukan terhadap barang jaminan.

Dapat kita singkatkan bahwa tujuan dari transaksi sewa guna usaha ini secara umum adalah untuk memberikan pembiayaan berupa barang modal bagi para pelaku usaha yang membutuhkannya. Sebagaimana telah disebutkan di atas, salah satu barang modal yang menjadi obyek dalam transaksi sewa guna usaha ini adalah kapal laut. Khusus mengenai pembiayaan kapal laut ini, dalam prakteknya tidak semudah seperti pembiayaan barang-barang modal lainnya, contohnya kendaraan bermotor, mesin, dan lain-lain. Hal ini disebabkan karena ada banyak peraturan perundang-undangan yang khusus mengatur mengenai kapal laut itu sendiri, mulai dari status kepemilikannya, penggunaannya, pendaftarannya, peralihan hak miliknya, pengadaannya, izin-izinnya dan lain-lain.

Apabila untuk pengalihan hak milik atas kendaraan ataupun mesin dan alat berat cukup dengan perjanjian jual beli dan penyerahan kepemilikan, maka untuk transaksi jual beli kapal, harus dilakukan dengan cara balik nama dan pembuatan akta balik nama dihadapan pejabat yang khusus untuk itu.<sup>6</sup> Hal ini jelas bahwa baik dari sisi administrasi maupun biaya untuk pengalihan hak milik kapal lebih kompleks daripada pengalihan hak milik objek sewa guna usaha lainnya. Sama seperti pengalihan hak atas tanah dan bangunan yang wajib dengan Akta Jual Beli (AJB).<sup>7</sup> Dalam prakteknya, pada beberapa perusahaan pembiayaan yang memberikan fasilitas sewa guna usaha dengan objek berupa kapal, umumnya tidak dilakukan pembuatan akte balik nama kapal serta pencatatan atau pendaftarannya sesuai ketentuan untuk sahnya peralihan hak milik atas kapal tersebut. Sebagai gantinya, Lessor meminta Lessee untuk menjaminkan dan membebankan kapal dengan hipotik untuk kepentingan Lessor sebagai penerima jaminan.<sup>8</sup>

Perusahaan pembiayaan di dalam menjalankan kegiatan usahanya yakni memberikan pembiayaan kepada pelaku usaha di dalam klausul perjanjian pembiayaan antara Perusahaan Pembiayaan dengan Pelaku Usaha (Debitur) wajib dibuat secara tertulis.<sup>9</sup> Pasal 1754 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dapat dianggap sebagai suatu kontrak di mana satu pihak (kreditur) setuju untuk menyerahkan barang-barang yang telah habis karena pemakaian, dan pihak lain (debitur) berjanji untuk mengganti barang-barang itu dengan barang-barang yang sejenis, mutu, dan kualitasnya. kuantitas di kemudian hari. Disertai atau tidaknya pembayaran itu tergantung pada syarat-syarat perjanjian.

Dengan demikian dalam satu transaksi dibuat 2 (dua) perjanjian yang saling bertentangan. Pertama, Perjanjian Sewa Guna Usaha yang meletakkan Lessor atau perusahaan pembiayaan sebagai pemilik barang modal yang menyewa guna usahakan barang modal tersebut kepada Lessee. Kedua, Perjanjian pembebanan

---

<sup>6</sup> Indonesia, *Undang Undang Tentang Pelayaran*, UU No.17 Tahun 2008, LN No.64 Tahun 2008, TLN No.4849, ps.162

<sup>7</sup> Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Pendaftaran Tanah*, PP No.24 Tahun 1997, ps. 38 (1)

<sup>8</sup> Menurut pasal 314(3) Kitab Undang Undang Hukum Dagang maupun Pasal 60 dari Undang Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, atas kapal laut yang terdaftar dapat diletakan hipotik.)

<sup>9</sup> Indonesia, *Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan* Pasal 34 ayat (1) huruf L

hipotik yang meletakkan Lessee sebagai pemilik barang, yang menjaminkan barang modal miliknya kepada Lessor guna menjamin pemenuhan kewajiban-kewajibannya kepada Lessor berdasarkan Perjanjian Sewa Guna Usaha tersebut

Berdasarkan alasan-alasan yang telah dipaparkan, yaitu karena alasan untuk mencari kemudahan, ekonomis ataupun alasan perpajakan, baik perusahaan pembiayaan itu sendiri maupun penyewa guna usaha yang memiliki kapal laut dan yang membutuhkan pembiayaan sering kali melakukan penyimpangan-penyimpangan atau tidak mengikuti hal-hal yang telah diatur atau diamanatkan dalam peraturan perundang-undangan mengenai kapal laut dalam melakukan transaksi leasing dengan skema *Sale and Lease Back*. Penyimpangan-penyimpangan atau tidak diikutinya hal-hal yang telah diatur atau diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan tersebut khususnya dilakukan dalam hal peralihan hak milik kapal laut.

Hal yang paling pokok atau utama dari transaksi sewa guna usaha dengan skema *Sale and Lease Back* dengan obyek sewa guna usaha berupa kapal laut adalah status kepemilikan dari obyek sewa guna usaha, yaitu kapal laut itu sendiri. Karena hal tersebut berkaitan erat dengan prinsip dasar dari transaksi sewa guna usaha mengenai status kepemilikan obyek sewa guna usaha dan yang akhirnya juga sangat berkaitan dengan kepentingan perusahaan pembiayaan atau yang menyewa guna usahakan atau yang juga disebut dengan lessor apabila dikemudian hari timbul sengketa dengan penyewa-guna-usaha atau lessee, atau sengketa dengan atau tuntutan dari pihak ketiga mengenai status kepemilikan dari kapal laut tersebut.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif adalah penulisan yang menggunakan bahan atau data sekunder. Data sekunder adalah bahan atau data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan (*library research*) bertujuan untuk mendapatkan konsep-konsep, teori-teori dan informasi-informasi serta pemikiran konseptual dari penelitian pendahulu baik berupa peraturan perundang-undangan dan karya ilmiah lainnya. Data sekunder bisa mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan yang mempunyai kekuatan hukum mengikat di masyarakat yang mencakup, norma-norma atau kaedah dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, bahan yang dikodifikasi, yurisprudensi, traktat, dan bahan hukum peninggalan dari masa Belanda.

Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan lain sebagainya.

Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contohnya adalah kamus, ensiklopedia dan sebagainya.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Konsep Hukum Sewa Guna Usaha dan *Sale and Leaseback***

Dalam konteks hukum Indonesia, perjanjian sewa guna usaha (*leasing*) bukanlah perjanjian yang diatur secara eksplisit dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Konsep ini diadopsi dari praktik hukum Anglo-Saxon, yang kemudian dilembagakan dalam sistem hukum Indonesia melalui berbagai peraturan sektoral, seperti

POJK No. 35/POJK.05/2018.<sup>10</sup>

Dalam pembiayaan dengan skema **sale and leaseback**, terdapat dua hubungan hukum utama:

1. Perjanjian Jual Beli, di mana debitur (pemilik awal kapal) menjual objek (kapal) kepada perusahaan pembiayaan (lessor).
2. Perjanjian Sewa Guna Usaha, di mana perusahaan pembiayaan menyewakan kembali kapal tersebut kepada debitur untuk jangka waktu tertentu, sering kali dengan opsi pembelian di akhir masa sewa.

Dengan demikian, terdapat perpindahan hak kepemilikan secara hukum dari debitur kepada lessor, kemudian terjadi hubungan penggunaan dengan imbalan sewa.

### **B. Objek Sewa Guna Usaha: Kapal Laut sebagai Barang Modal**

Kapal laut termasuk barang tidak bergerak berdasarkan Pasal 314 KUHPERDATA<sup>11</sup> dan memiliki rezim hukum yang lebih kompleks dibandingkan objek leasing lain seperti kendaraan bermotor. Pengalihan hak atas kapal laut tidak cukup dengan akta jual beli biasa, melainkan wajib dilakukan melalui akta notaris dan pendaftaran di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Pasal 60 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran)<sup>12</sup>. Dengan kata lain, balik nama kepemilikan kapal merupakan syarat esensial untuk menjadikan pengalihan tersebut sah secara hukum.

Dalam praktiknya, banyak perusahaan pembiayaan tidak melakukan balik nama kepemilikan kapal karena alasan biaya, efisiensi, atau kesulitan administratif. Sebagai gantinya, mereka:

- Menempatkan status hukum kapal tetap atas nama debitur;
- Menjamin penguasaan melalui hipotik sebagai agunan;
- Menyusun perjanjian leasing yang seolah-olah mengalihkan hak milik secara substansial.<sup>13</sup>

Hal ini menimbulkan kontradiksi hukum:

- Dalam perjanjian leasing, lessor dianggap sebagai pemilik barang.
- Dalam kenyataannya, lessee tetap terdaftar sebagai pemilik kapal secara hukum (tertulis dalam dokumen negara).
- Lessor menempatkan diri sebagai pemegang jaminan (penerima hipotik), bukan pemilik langsung.

Dengan demikian, terjadi penyimpangan terhadap prinsip legalitas pengalihan hak milik kapal sebagaimana diwajibkan oleh UU Pelayaran dan peraturan turunannya.

### **C. Implikasi Hukum terhadap Status Kepemilikan dan Sengketa**

Ketidaksiuaian prosedural dalam pengalihan hak milik kapal laut pada praktik leasing menimbulkan risiko hukum serius, antara lain:

- Sengketa kepemilikan: Dalam hal terjadi sengketa, pengadilan akan merujuk pada dokumen kepemilikan yang terdaftar, bukan pada substansi perjanjian leasing.
- Kerugian pihak pembiayaan: Lessor dapat kehilangan hak eksekusi jika kapal tidak diakui sebagai miliknya secara sah.
- Tuntutan dari pihak ketiga: Misalnya, jika kapal dijaminkan ke pihak lain atau digunakan sebagai agunan ganda, maka pihak ketiga dapat menggugat berdasarkan data kepemilikan yang sah.

Hal ini memperlihatkan bahwa pengalihan hak dalam sale and leaseback kapal laut tidak dapat dipersamakan dengan pengalihan hak objek bergerak biasa, dan memerlukan

---

<sup>10</sup> Indonesia, *Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan*

<sup>11</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPERDATA) Pasal 314*

<sup>12</sup> Indonesia, *Undang-undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*

<sup>13</sup> Salim HS & Budi Sutrisno, *Perkembangan Hukum Jaminan*. (Jakarta: Rajawali Pers, 2013).

perlakuan hukum khusus yang sesuai dengan karakteristik objek kapal laut.

Dalam skema ini terjadi dualisme posisi hukum:

- Lessor secara substansial bertindak sebagai pemilik barang modal berdasarkan kontrak.
- Namun secara formil, Lessee tetap dianggap pemilik karena nama dalam sertifikat atau dokumen pendaftaran kapal tidak berubah.

Akibatnya, dalam kondisi wanprestasi, meskipun lessor merasa berhak menarik kapal tersebut, tindakan tersebut dapat dianggap tidak sah atau bahkan perampasan, karena belum ada pengalihan kepemilikan yang sah menurut hukum pelayaran.

Sampai saat ini, belum terdapat undang-undang khusus yang mengatur leasing secara komprehensif di Indonesia. POJK hanya mengatur aspek administratif, dan tidak cukup untuk menjawab persoalan perdata mendasar seperti status kepemilikan, perlindungan hukum, serta penyelesaian sengketa. Ketimpangan ini semakin terasa jika objek leasing adalah kapal laut, yang tunduk pada undang-undang khusus (*lex specialis*).<sup>14</sup> Kepatuhan pada UU Pelayaran: Lessor wajib melakukan pengalihan hak atas kapal laut sesuai ketentuan pendaftaran dan balik nama di Ditjen Hubla. Diperlukan undang-undang nasional yang mengatur leasing secara substansial, terutama ketika objeknya adalah barang tidak bergerak atau barang dengan rezim khusus serta Penguatan perlindungan hukum terhadap lessor dan lessee melalui standarisasi klausul perjanjian dan penyesuaian dengan hukum perdata maupun hukum laut dan Mekanisme fiduciary atau trust alternatif: Dalam jangka pendek, dapat dilakukan modifikasi kontrak yang memberikan kontrol ekonomis kepada lessor tanpa melanggar prinsip legalitas kepemilikan.

Analisis unsur pengalihan hak terhadap kapal laut sebagai objek sewa guna usaha dalam skema sale and leaseback memperlihatkan adanya konflik antara praktik komersial dan prinsip legalitas hukum Indonesia. Pengalihan hak yang tidak diikuti dengan balik nama dan pencatatan sah berpotensi menimbulkan risiko hukum yang tinggi, terutama bagi pihak perusahaan pembiayaan. Oleh sebab itu, kesesuaian dengan hukum positif dan kehati-hatian kontraktual mutlak diperlukan dalam praktik leasing kapal laut.

## **KESIMPULAN**

Dari hasil penelitian dan penelaahan yang dipaparkan dapat disampaikan suatu kesimpulan terhadap hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Melalui analisis dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis sehingga dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Skema Sale and Leaseback dalam transaksi sewa guna usaha dengan objek berupa kapal laut mengandung dua perjanjian utama, yaitu perjanjian jual beli dan perjanjian sewa guna usaha. Secara teori, transaksi ini mengakibatkan peralihan hak milik kapal dari debitur kepada perusahaan pembiayaan (lessor).
2. Namun, dalam praktiknya, banyak perusahaan pembiayaan tidak melakukan balik nama dan pencatatan kepemilikan kapal laut sesuai ketentuan perundang-undangan, seperti yang diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan turunannya. Sebaliknya, perusahaan pembiayaan lebih memilih menggunakan mekanisme jaminan hipotik atas kapal, yang secara hukum menempatkan lessee tetap sebagai pemilik.
3. Praktik tersebut menimbulkan kontradiksi hukum, di mana dalam perjanjian leasing lessor dianggap sebagai pemilik, sementara dalam dokumen resmi negara (register kapal), lessee tetap sebagai pemilik. Hal ini menimbulkan ketidakpastian hukum terhadap status kepemilikan kapal laut sebagai objek sewa guna usaha.

---

<sup>14</sup> Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan*. (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003).

4. Pengalihan hak yang tidak sah atau tidak tercatat secara resmi berisiko menimbulkan sengketa hukum, terutama dalam hal terjadi wanprestasi oleh lessee atau munculnya klaim dari pihak ketiga atas kapal tersebut.

Ketiadaan undang-undang khusus tentang leasing dan terbatasnya cakupan regulasi dalam POJK menyebabkan lemahnya perlindungan hukum baik terhadap lessor maupun lessee dalam konteks pembiayaan leasing terhadap objek yang memiliki rezim hukum khusus seperti kapal laut.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **Pustaka yang berupa judul buku**

Achmad Anwari, *Leasing di Indonesia*, Cet.3, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1994),

Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan Dalam Teori dan Praktek*, cet.2, (Bandung: Cita Aditya Bakti, 2002),

Salim HS & Budi Sutrisno, *Perkembangan Hukum Jaminan*. (Jakarta: Rajawali Pers, 2013)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), khususnya Pasal 1548 – 1600 dan Pasal 1754.

Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan dan Menteri Perdagangan No. KEP-122/MK/IV/2/1974; No.32/M/SK/2/1974; No.30.Kpb/I.1974 tentang Perizinan Usaha Leasing.