



SALINAN

**PUTUSAN
Nomor 64/PUU-XIII/2015**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA**

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, diajukan oleh:



Nama : **Capt. Ucok Samuel Bonaparte Hutapea, A.Md., SH., SE., Master Mariner.**

Alamat : *Office 8 Building, Level 18-A, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 52-53, Sudirman Central Business District, Jakarta 12190*

Selanjutnya disebut sebagai -----**Pemohon;**

[1.2] Membaca permohonan Pemohon;
Mendengar keterangan Pemohon;
Memeriksa bukti-bukti Pemohon;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 27 April 2015 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 30 April 2015 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 133/PAN.MK/2015 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi pada tanggal 19 Mei 2015 dengan Nomor 64/PUU-XIII/2015, yang telah diperbaiki dan diterima dalam Persidangan pada tanggal 22 Juni 2015, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. Dasar Pengajuan Permohonan

A. Kewenangan Mahkamah Konstitusi

1. Kewenangan Mahkamah Konstitusi untuk menguji UU Pelayaran terhadap UUD 1945 adalah:

a. Pasal 24C ayat (1) UUD 1945:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga Negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum”.

b. Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5226), (selanjutnya disebut “UU MK”) (bukti P-3), menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:

a. menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”

c. Pasal 29 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5076) (bukti P-4), menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:

a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”

d. Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5234) (bukti P-5), yang pada intinya menyebutkan secara hierarkis kedudukan UUD 1945 adalah lebih tinggi dari Undang-Undang. Oleh karena itu, setiap ketentuan Undang-Undang tidak boleh bertentangan dengan UUD 1945 (*constitutie is de hoogste wet*). Jika

terdapat ketentuan dalam Undang-Undang yang bertentangan dengan UUD 1945, maka ketentuan tersebut dapat dimohonkan untuk diuji melalui mekanisme pengujian Undang-Undang;

2. Bahwa mengacu kepada ketentuan tersebut di atas, Mahkamah Konstitusi berwenang untuk melakukan pengujian konstitusionalitas suatu undang-undang terhadap UUD 1945;
3. Dalam hal ini, Pemohon memohon agar MK melakukan pengujian terhadap UU Pelayaran yaitu (A) Pasal 158 ayat (2) huruf c; (B) Pasal 341; dan (C) Pasal 223 ayat (1) terhadap Pasal 28D ayat (1) UUD 1945;

B. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon dan Kerugian Pemohon

4. Dimilikinya kedudukan hukum/*legal standing* merupakan syarat yang harus dipenuhi oleh setiap pemohon untuk mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 kepada MK sebagaimana diatur di dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK.

Pasal 51 ayat (1) UU MK:

“Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau Hak Konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara.”

Penjelasan Pasal 51 ayat (1) UU MK:

“Yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.”

5. Berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK tersebut, agar seseorang atau suatu pihak dapat diterima sebagai pemohon dalam permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945, maka orang atau pihak dimaksud haruslah:

- (a) menjelaskan kualifikasinya dalam permohonannya yaitu apakah sebagai perorangan warga negara Indonesia, kesatuan masyarakat hukum adat, badan hukum atau lembaga Negara;
 - (b) kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya, dalam kualifikasi sebagaimana dimaksud pada huruf (a) sebagai akibat diberlakukannya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
6. Bahwa atas dasar ketentuan tersebut Pemohon perlu terlebih dahulu menjelaskan kualifikasinya, hak konstitusi yang ada pada Pemohon beserta kerugian spesifik yaitu:
- (A) Bahwa Pemohon adalah perorangan warga negara Indonesia yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya telah dirugikan oleh berlakunya, dalam hal ini, (A) Pasal 158 ayat (2) huruf c; (B) Pasal 341; dan (C) Pasal 223 ayat (1); dan (D) Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran yang berbunyi sebagai berikut:

Pasal 158 ayat (2) huruf c:

“kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.”

Pasal 341:

“Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.”

Pasal 223 ayat (1):

“Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.”

Pasal 1 angka 21:

“Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.”

Pasal 1 angka 22:

“Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.”

Pasal 1 angka 28:

“Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.”

Bahwa Pemohon memiliki berbagai kapasitas yang memiliki kepentingan dalam bidang maritim termasuk dalam industri pelayaran di Indonesia, sebagai berikut:

- (a) Pemohon adalah seorang praktisi dalam bidang maritim antara lain sebagai nakhoda kapal dan *marine surveyor* sejak tahun 2003 (bukti P-8), selain sebagai konsultan maritim, dimana bidang maritim menjadi bidang yang nyata menjadi kepedulian dan kewajiban Pemohon;
- (b) Pemohon juga merupakan konsultan hukum maritim dan menjabat sebagai *managing partner* pada kantor hukum Samuel Bonaparte & Partners (bukti P-9) yang fokus utamanya adalah bidang hukum maritim;
- (c) Pemohon juga berencana untuk membeli saham/mendirikan suatu perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran suatu saat kelak (semoga dalam waktu dekat) dibuktikan dengan pembukaan akun pada perusahaan sekuritas untuk melakukan pembelian saham di bursa efek (bukti P-16);
- (d) Pemohon sebagai salah satu pendiri dan sekaligus Ketua Umum/pengurus Yayasan Bonaparte Indonesia dengan salah satu fokusnya adalah menyikapi berbagai macam permasalahan di bidang kemaritiman (bukti P-17);
- (e) Pemohon sebagai warga negara Indonesia merupakan wajib pajak (Bukti P-10) yang atasnya negara memiliki kewajiban untuk menjamin hak-hak konstitusional Pemohon terpenuhi termasuk hak atas kepastian hukum;

- (f) Bahwa terlebih dari segala *legal standing* diatas, Pemohon sebagai warga negara Indonesia (dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk) adalah juga pemilik/stakeholder dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (“NKRI”) lebih dari sekedar berhak atas kepastian hukum yang diberikan oleh negara sebagai kewajiban negara berdasarkan Undang-Undang (dimana hak bersifat fakultatif), namun berdasarkan Pasal 27 ayat (1) dan ayat (3) UUD 1945, Pemohon WAJIB untuk menjunjung hukum dan turut serta dalam membela negara (hal mana bersifat imperatif).

Sebagai pemilik/pemegang saham/*stakeholder*/dari negara Kesatuan Republik Indonesia tidaklah Pemohon memiliki hak dan kepentingan atas segala hal yang memberi dampak kepada NKRI (beserta seluruh bangsa Indonesia) dan melakukan tindakan yang dianggap Pemohon perlu demi memastikan NKRI tidak dirugikan atas dasar cinta dan kewajiban terhadap tanah air, karena jika baik bagi NKRI maka tentu baik bagi Pemohon, sebaliknya jika buruk bagi NKRI maka tentu buruk juga bagi Pemohon.

Bahwa pada masa pra dan pasca kemerdekaan Negara Kesatuan Republik Indonesia, seluruh/setiap rakyat baik sendiri-sendiri maupun secara bersama-sama sebagai bangsa Indonesia mengesampingkan kepentingan pribadi dan golongan dalam kebhinekatugallikaan berhak dan wajib ikut dalam bela negara melawan musuh demi kebaikan bangsa, sehingga Pemohon, yang permohonannya adalah demi kebaikan bagi bangsa Indonesia, berhak mengajukan permohonan *a quo*.

Bahwa Pemohon juga sebagai generasi penerus bangsa, yang sama seperti hampir seluruh rakyat Indonesia lainnya adalah keturunan dari para pejuang kemerdekaan, secara khusus Pemohon adalah anak dari P.S. Hutapea (Ompu Charles) anak dari Raja Banggas Hutapea (Ompu Junjungan) anak dari Raja Herman Hutapea anak dari Raja Partahan Bosi Hutapea (Panglima Perang Raja Sisingamangaraja ke-XII) yang berjuang dan gugur dalam mempertahankan tanah air di daerah Laguboti - Tapanuli Utara. Sehingga Pemohon, yang permohonannya adalah demi

kebaikan/kepentingan bagi bangsa Indonesia yang mana lebih penting daripada sebatas kepentingan Pemohon secara pribadi, berhak mengajukan permohonan *a quo*.

Kewajiban seorang warga negara dalam menjunjung hukum dan membela Negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 tersebut harus diartikan secara luas sehingga tidak terbatas pada serangan fisik/militer dari bangsa lain, sebab yang menjadi musuh di zaman modern ini termasuk juga ancaman secara ekonomi, pendidikan, kemiskinan, dan kebodohan, termasuk juga ketidakpastian hukum. Sehingga sebagai salah satu pemilik/*stakeholder* dari NKRI tentu Pemohon berkepentingan dan berhak serta berkewajiban untuk melakukan suatu tindakan yang dianggap perlu demi kebaikan NKRI.

Berdasarkan hal tersebut di atas, dalam perkara *a quo*, Pemohon berhak dan berkewajiban memasukkan permohonan *a quo* guna memastikan kepentingan NKRI (beserta seluruh bangsa Indonesia) juga demi kepastian dan tegaknya hukum (dalam kondisi/situasi yang berbeda, berdiam diri atau tidak berperan aktif dalam penegakan hukum adalah sebuah tindak pidana, antara lain, sebagaimana diatur dalam Pasal 164 dan 165 Kitab Undang-undang Hukum Pidana tentang delik omisi). (bukti P-11);

(B) Bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 (bukti P-6) dan Nomor 011/PUU-V/2007 (bukti P-7), Mahkamah telah menentukan 5 (lima) syarat mengenai kerugian konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK. Di bawah ini Pemohon akan menjabarkan pemenuhan kualifikasi Pemohon atas kelima syarat sebagai berikut:

- (1) adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - (a) Terkait pengujian (A) Pasal 158 ayat (2) huruf c; dan(B) Pasal 341; dan (C) Pasal 1 angka 21, 22 dan 28 UU Pelayaran

Bahwa Pemohon memiliki hak konstitusionalnya yang diberikan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi sebagai berikut:

“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.”

(b) Terkait pengujian Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran

Bahwa selain hak konstitusional Pemohon berdasarkan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945, keberadaan Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran juga melanggar hak konstitusional Pemohon berdasarkan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 yang berbunyi sebagai berikut:

“Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.”

(2) bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji;

Pemohon sebagai perorangan warga negara Indonesia, secara konstitusional terdapat potensi kerugian atas pemenuhan hak konstitusionalnya untuk menjunjung tinggi dan menaati hukum yang dipositifkan di dalam Undang-Undang *a quo* oleh karena:

(a) Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan menyebabkan pelaksanaannya justru bertentangan dengan semangat yang termuat dalam UU Pelayaran mengenai asas *cabotage*. Lebih lanjut, ketidakpastian hukum atas ketentuan dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran tersebut berpotensi melanggar hak konstitusional Pemohon dalam praktik profesionalnya dan juga dalam rencana pendirian perusahaan pelayaran milik Pemohon.

Pasal 158 ayat (2) huruf c juga menimbulkan ketidakpastian hukum sebab menyatakan mayoritas saham pada perusahaan angkutan laut nasional hanya dapat dimiliki oleh warga Negara Indonesia ketika dalam pasal yang lain dan kenyatannya badan hukum Indonesia juga dapat memiliki saham pada perusahaan angkutan laut nasional;

(b) Pasal 341 UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum sebab tidak ditafsirkan bahwa jangka waktu yang sama juga diperlukan bagi perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang mayoritas sahamnya dimiliki asing untuk menyesuaikan komposisi sahamnya menjadi maksimum sebesar 49%. Hal ini menyebabkan pemegang saham asing tersebut merasa tidak wajib untuk melakukan divestasi dan atasnya berpotensi merugikan Pemohon sebab Pemohon berencana untuk mendirikan suatu perusahaan pelayaran dan Pemohon harus bersaing dengan perusahaan pelayaran dengan permodalan yang jauh lebih kuat dan besar daripada Pemohon (dan warga negara/pemegang saham NKRI lainnya);

(c) Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan berpotensi melanggar perlindungan terhadap harta benda Pemohon baik dalam praktek profesionalnya sebagai pemerhati bidang maritim, juga sebagai perwakilan yayasan yang membidangi kemaritiman, termasuk juga dalam rencana pendirian/pembelian saham perusahaan pelayaran oleh Pemohon;

(d) Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan berpotensi menyebabkan kerugian kepada Pemohon serta pelaksanaannya bertentangan dengan semangat yang termuat dalam UU Pelayaran mengenai asas *cabotage*. Pemohon berencana untuk membeli saham perusahaan pertambangan yang memiliki terminal khusus dan

keberadaan pemegang saham asing yang memiliki lebih dari 50% saham berpotensi untuk merugikan Pemohon, hal ini disebabkan keuntungan dalam kegiatan kepelabuhan/terminal yang seharusnya diberdayakan untuk mendukung industri pelayaran nasional menjadi milik asing;

(3) bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;

(a) Terkait pengujian Pasal 158 ayat (2) huruf c dan Pasal 341 UU Pelayaran

Pemohon saat ini sedang dalam proses pembelian saham beberapa perusahaan pelayaran dan pertambangan yang mempunyai terminal khusus (bukti P-16). Dengan masih adanya perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang sebagian besar sahamnya dimiliki oleh asing, maka terdapat potensi kerugian yang akan diderita oleh Pemohon terutama sebagai pemegang saham NKRI dan juga dalam usahanya, hal ini disebabkan perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang sebagian besar sahamnya dimiliki oleh asing tersebut adalah perusahaan dengan modal besar sehingga akan sulit untuk disaingi.

Lebih lanjut, Pemohon sebagai pendiri dan pengurus Yayasan Bonaparte Indonesia (bukti P-17) yang salah satu fokusnya adalah di bidang kemaritiman akan berpotensi untuk dirugikan dengan masih adanya mayoritas kepemilikan asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal sebab perusahaan semacam itu dapat digugat telah melanggar asas *cabotage* namun tidak dapat dilakukan tindakan apapun atasnya sebab UU Pelayaran tidak secara eksplisit mengatur kewajiban penyesuaian modal perusahaan dalam aturan peralihannya;

(b) Terkait Pasal 341 UU Pelayaran

Pemohon sebagai calon pemegang saham pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal dan sebagai pendiri dan pengurus Yayasan Bonaparte Indonesia berpotensi dirugikan dengan tidak secara eksplisit dinyatakan kewajiban divestasi bagi pemegang saham asing untuk menyesuaikan komposisi sahamnya menjadi maksimum 49%, sehingga hingga saat ini masih terdapat kepemilikan saham oleh asing lebih dari 49% pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal. Hal demikian menyebabkan Pemohon sebagai calon pemilik kapal harus bersaing dengan perusahaan pelayaran lain yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh asing yang jelas-jelas memiliki permodalan yang lebih besar dan kuat dibandingkan Pemohon. Lebih lanjut hal ini juga bertentangan dengan asas cabotage yang bertujuan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional;

(c) Terkait pengujian Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran

Pemohon sebagai calon pemilik kapal akan dirugikan karena kapal yang dimilikinya dapat dimintakan untuk ditahan/disita oleh pihak manapun sepanjang terkait dengan klaim pelayaran tanpa melalui proses gugatan.

Penahanan/penyitaan suatu barang adalah suatu proses pengambilalihan suatu benda dari kekuasaan orang yang memilikinya. Proses tersebut harus dilakukan berdasarkan perintah dari pengadilan dan dengan memberikan kesempatan bagi pemilik barang tersebut untuk melakukan perlawanan sesuai hukum acara yang berlaku. Dengan demikian, merupakan pelanggaran terhadap hak konstitusional Pemohon apabila hal tersebut dikatakan dapat dilakukan tanpa proses gugatan;.

(d) Terkait pengujian Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran

Pemohon sebagai calon pemegang saham pada usaha pertambangan yang memiliki terminal khusus berpotensi

untuk dirugikan dengan adanya Pasal 1 angka 21 dan angka 28 sebab tidak adanya pembatasan jumlah saham yang dapat dimiliki asing dalam industri kepelabuhanan/terminal. Hal demikian berpotensi merugikan Pemohon sebab keberadaan pemegang saham asing yang memiliki lebih dari 50% saham yang jelas-jelas memiliki permodalan yang lebih besar dan kuat dibandingkan Pemohon. Lebih lanjut hal ini juga bertentangan dengan asas cabotage yang bertujuan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional;

(4) adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji;

(a) Terkait pengujian Pasal 158 ayat (2) huruf c dan Pasal 341 UU Pelayaran

(i) Dalam Penjelasan Pasal 8 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (bukti P-12) dinyatakan sebagai berikut:

“Dalam mendirikan Perseroan diperlukan kejelasan mengenai kewarganegaraan sendiri. Pada dasarnya badan hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan didirikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia. Namun, kepada warga negara asing atau badan hukum asing diberikan kesempatan untuk mendirikan badan hukum Indonesia yang berbentuk perseroan sepanjang undang-undang yang mengatur bidang usaha perseroan tersebut memungkinkan atau pendirian Perseroan tersebut diatur dengan undang-undang tersendiri...”

(ii) Dalam bidang pelayaran, dimungkinkannya kepemilikan saham asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal sebagaimana tersebut dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran yang pada pokoknya mengatur bahwa: mayoritas saham dalam perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal dengan bentuk perusahaan patungan harus dimiliki oleh warga

negara Indonesia, dengan demikian jelas peraturan ini telah jelas mengatur kepemilikan saham asing dalam perusahaan pelayaran adalah maksimum 49%. Namun demikian dalam UU Pelayaran tersebut tidak mengatur lebih lanjut mengenai proses divestasi atas saham-saham pemegang saham asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang sudah berdiri sejak sebelum tanggal diundangkannya UU Pelayaran tersebut;

- (iii) Dalam industri pelayaran Indonesia, asas *cabotage* adalah asas utama yang sbelumnya diperkenalkan dalam Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional (“Inpres 5/2005”) yang dikeluarkan pada tanggal 28 Maret 2005 (bukti P-13). Dengan penerapan asas *cabotage* ini berlakulah ketentuan bahwa kapal yang melakukan pengangkutan di Indonesia harus berbendera Indonesia dan diawaki oleh kru/awak kapal berkebangsaan Indonesia. Penerapan asas *cabotage* tidak hanya dilakukan oleh Negara Indonesia, hal serupa dilakukan banyak negara untuk mendukung industri maritimnya. Dapat dikatakan bahwa *cabotage* adalah pembatasan penetrasi asing dalam industri maritim suatu negara;

- (iv) Bahwa dalam Inpres 5/2005, yang membawa asas *cabotage* mengatur sebagai berikut:

“PERTAMA: Menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional sebagai berikut:

1. Perdagangan:

- a. Muatan pelayaran antarpelabuhan di dalam negeri dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Instruksi Presiden ini berlaku, wajib diangkut dengan kapal berbendera Indonesia dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional;"
- (v) Asas *cabotage* ini diterapkan untuk mendukung dan melindungi industri pelayaran dalam negeri yang merupakan "jantung" dari UU Pelayaran termasuk juga Pasal 158 ayat (2) huruf c dan Pasal 341, sehingga diharapkan warga Negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia dapat berperan aktif dalam pengembangan industri pelayaran nasional, hal mana menjadi keinginan dari Pemohon yang ke depannya berkeinginan untuk mendirikan suatu perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal;
- (vi) Keberadaan Pasal 158 ayat (2) huruf c dan Pasal 341 UU Pelayaran namun tanpa disertai aturan divestasi bagi perusahaan-perusahaan di bidang pelayaran sebagai pemilik kapal yang sahamnya dimiliki oleh asing, menimbulkan masih adanya perusahaan-perusahaan di bidang pelayaran sebagai pemilik kapal yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh asing (lebih dari 50% saham dimiliki oleh warga negara asing dan/atau badan hukum asing) hal mana telah berpotensi merugikan Pemohon (dan telah merugikan perusahaan pelayaran nasional yang telah ada saat ini), dikarenakan hal tersebut (i) membentuk persaingan yang sengit dan tidakimbang bagi perusahaan pelayaran yang seratus persen atau mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia; (ii) menyebabkan ketidakpastian hukum atas maksimum kepemilikan

saham yang harus dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing pada perusahaan pelayaran terutama yang didirikan sebelum diundangkannya UU Pelayaran tersebut; dan (iii) bertentangan dengan asas *cabotage* yang norma dasarnya atau prinsip pokoknya adalah untuk mendukung usaha pelayaran nasional agar dijalankan oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia demi kemakmuran bangsa Indonesia dengan membatasi penetrasi asing dalam industri maritim Indonesia;

(vii) Dengan demikian, Pasal 158 ayat (2) huruf c dan Pasal 341 UU Pelayaran yang tidak mengatur kewajiban penyesuaian komposisi saham asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang telah berdiri sebelum diundangkannya UU Pelayaran, merupakan pelanggaran terhadap asas *cabotage* yang merupakan ruh dari UU Pelayaran, dan akibatnya merugikan Pemohon dalam kapasitasnya baik sebagai warga Negara Indonesia yang patuh hukum, sebagai calon pengusaha di bidang pelayaran, dan sebagai pengurus Yayasan Bonaparte Indonesia yang sangat memperhatikan dan mendukung pengembangan industri pelayaran nasional di Indonesia;

(b) Terkait pengujian Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran

(i) Istilah Penahanan adalah suatu istilah yang banyak dipergunakan dalam hukum acara pidana. Dalam hukum acara perdata, terdapat lembaga paksa badan, namun hal tersebut dilakukan dalam permasalahan sengketa pajak. Menurut Pasal 1 angka 21 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana ("KUHAP"), definisi Penahanan adalah sebagai berikut:

"Penahanan adalah penempatan tersangka atau terdakwa di tempat tertentu oleh penyidik, atau penuntut umum atau hakim dengan penetapannya, dalam hal

serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.”

- (ii) Berdasarkan definisi tersebut di atas, maka penahanan adalah suatu pembatasan kebebasan seseorang, tersangka atau terdakwa, yang ditempatkan pada tempat tertentu. Sehingga definisi penahanan lebih tepat digunakan untuk objek orang perseorangan/pribadi kodrati dan tidak tepat digunakan untuk suatu barang, dalam hal ini adalah kapal. Dalam permohonan a quo, untuk kapal, istilah yang tepat adalah penyitaan dan bukan penahanan;
- (iii) Menurut Pasal 1 angka 26 KUHAP, definisi penyitaan adalah sebagai berikut:

“Penyitaan adalah serangkaian tindakan penyidik untuk mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaannya benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud atau tidak berwujud untuk kepentingan pembuktian dalam penyidikan, penuntutan dan peradilan.”

Sedangkan menurut hukum acara perdata, Pasal 227 ayat (1) HIR, penyitaan dilakukan oleh pengadilan berdasarkan permintaan penggugat sebagaimana tercantum dalam gugatannya:

“Jika ada dugaan yang beralasan, bahwa seorang debitur, sebelum keputusan hakim yang mengalahkannya dijatuhkan atau boleh dijalankan, mencari akal untuk menggelapkan atau melarikan barangnya, baik yang tak bergerak maupun yang bergerak; dengan maksud untuk menjauhkan barang itu dari kreditur atas surat permintaan orang yang berkepentingan, ketua pengadilan boleh memberi perintah, supaya disita barang itu untuk menjaga hak orang yang memerlukan permintaan itu; kepada si peminta harus diberitahukan bahwa ia harus

menghadap persidangan pengadilan negeri berikutnya untuk mengajukan dan menguatkan gugatannya.”

(iv) Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, penyitaan adalah suatu proses untuk mengambil alih suatu barang dari pemiliknya dan menempatkan barang tersebut dalam kekuasaan orang lain (dalam hal ini kepolisian, penuntut umum atau pengadilan). Segala sesuatu yang menyebabkan pengambil alihan atau pembatasan kebebasan seseorang untuk menggunakan barang miliknya sendiri harus dilakukan secara terbatas dan sesuai dengan tata cara sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam proses hukum acara pidana, maka kewenangan tersebut berada pada penyidik berdasarkan surat izin ketua pengadilan negeri setempat, sementara dalam hukum acara perdata, proses penyitaan harus dengan cara mengajukan gugatan kepada pengadilan negeri setempat;

(v) Dengan diberlakukannya Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran yang memungkinkan dilakukannya penyitaan kapal tanpa pengajuan gugatan meskipun telah dibatasi sepanjang terkait mengenai klaim pelayaran berpotensi merugikan Pemohon sebab pihak ketiga manapun yang memiliki klaim terhadap Pemohon, contohnya pihak kontraktor, penyewa kapal, bahkan Pemerintah sekalipun dapat meminta dilakukannya penyitaan kapal tanpa terlebih dahulu melakukan gugatan.

Sebagai tambahan, bahkan dalam struktur hukum jaminan sekalipun yang memang berfungsi untuk menjamin kewajiban debitur kepada kreditur, eksekusinya biasanya dilakukan melalui permohonan sita jaminan dalam gugatan yang dibuat. Dengan demikian, Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran bertentangan dengan UUD 1945 dan norma hukum

yang ada serta berpotensi menimbulkan kerugian bagi Pemohon (dan “pemegang saham” negeri ini lainnya).

- (c) Terkait pengujian Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran

Keberadaan Pasal 1 angka 21 dan angka 28 UU Pelayaran yang tidak secara jelas menyebutkan jumlah maksimum saham asing yang dapat dimiliki pada perusahaan yang bergerak di bidang kepelabuhan atau memiliki terminal khusus ataupun terminal untuk kepentingan sendiri menyebabkan adanya ketidakpastian hukum mengingat roh UU Pelayaran adalah asas *cabotage* yang memiliki tujuan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional yang salah satunya dibidang kepelabuhan. Atasnya, Pemohon sebagai calon pemegang saham pada usaha pertambangan yang memiliki terminal khusus berpotensi untuk dirugikan sebab keberadaan pemegang saham asing yang memiliki lebih dari 50% saham jelas-jelas memiliki permodalan yang lebih besar dan kuat dibandingkan Pemohon sehingga mengurangi keuntungan dalam kegiatan kepelabuhan/terminal yang seharusnya diberdayakan untuk mendukung industri pelayaran nasional menjadi milik asing;

- (5) adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

Bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut telah berpotensi dirugikan dengan berlakunya (A) Pasal 158 ayat (2) huruf c; (B) dan Pasal 341; dan (CB) Pasal 223 ayat (1); dan (D) Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran. Kerugian tersebut bersifat spesifik yang berdasarkan penalaran yang wajar dipastikan akan terjadi (dan telah terjadi bagi perusahaan pelayaran nasional saat ini), serta mempunyai hubungan kausal dengan berlakunya (A) Pasal 158 ayat (2) huruf c; (B) dan Pasal 341; dan (CB) Pasal 223 ayat (1); dan (D) Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran tersebut. Oleh karena itu,

dengan dikabulkannya permohonan ini oleh MK sebagai *the sole interpreter of the constitution* dan pengawal konstitusi maka kerugian hak konstitusional yang mungkin akan diderita oleh Pemohon tidak akan terjadi (dan kerugian tersebut akan terhenti bagi perusahaan pelayaran nasional saat ini);

7. Bahwa dengan demikian, Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai pemohon pengujian Undang-Undang dalam perkara *a quo* karena telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) UUMK beserta Penjelasannya dan 5 (lima) syarat kerugian hak konstitusional sebagaimana pendapat Mahkamah selama ini yang telah menjadi yurisprudensi dan Pasal 3 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005;

II. Alasan Permohonan Pengujian UU Pelayaran: Pasal 158 ayat (2) huruf C UU Pelayaran bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945

8. Bahwa Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran berbunyi sebagai berikut:

Pasal 158 ayat (2) huruf c:

“kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.”

Berdasarkan Pasal 158 ayat (2) huruf c dapat ditarik kesimpulan bahwa kapal yang dapat didaftar di Indonesia, salah satunya adalah, kapal yang dimiliki oleh usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia, dengan demikian maka kepemilikan saham asing pada perusahaan tersebut adalah maksimum 49%. Namun demikian, dalam pasal lain yang ada dalam UU Pelayaran tidak terdapat suatu ketentuan yang secara tegas mensyaratkan aturan mengenai divestasi saham bagi para pemegang saham asing (baik Warga Negara Asing dan/atau badan hukum asing) pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal, sehingga sampai saat ini perusahaan tersebut masih menganggap dapat mendaftarkan kapal di Indonesia, hal manabertentangan dengan asas *cabotage* dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang menjamin hak konstitusional Pemohon atas perlindungan dan kepastian hukum yang adil.

Lebih lanjut Pasal 158 ayat (2) huruf c juga mengandung ketidakjelasan dengan menyatakan bahwa “yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga Negara Indonesia”, kalimat mana menyiratkan bahwa badan hukum Indonesia tidak dapat memiliki saham pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal sementara kenyataannya adalah badan hukum Indonesia dapat juga menjadi pemegang saham pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal. Hal demikian menimbulkan ketidakpastian hukum dan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 yang menjamin hak konstitusional Pemohon atas perlindungan dan kepastian hukum yang adil;

Mengenai Batasan Kepemilikan Saham Asing

9. Bahwa berbicara tentang industri pelayaran tidak akan terlepas dari asas cabotage yang merupakan prinsip utama, sehingga maksud dan tujuan dari asas cabotage ini harus dimengerti betul sebagai salah satu latar belakang dari Pemohon dalam mengajukan permohonan pengujian atas Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran terhadap UUD 1945;
10. Asas *cabotage* pertama kali ditetapkan dalam Inpres 5/2005 yang bertujuan untuk mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional;
11. Asas *cabotage* ini juga dimuat dalam UU Pelayaran sebagaimana terlihat dari penjelasan UU Pelayaran Bagian Umum yang menyatakan bahwa UU Pelayaran memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim yang mana terkait dengan angkutan perairan disebutkan adanya prinsip pelaksanaan asas *cabotage*, sebagai berikut:

“pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas cabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan”.

12. Asas *cabotage* jelas terlihat dalam Pasal 8 ayat (1) UU Pelayaran berikut penjelasannya, sebagai berikut:

Pasal 8 ayat (1) UU Pelayaran:

“Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.”

Penjelasan Pasal 8 ayat (1) UU Pelayaran:

*“Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas cabotage guna 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”*

13. Hal-hal tersebut di atas, memperlihatkan semangat pembuat Undang-Undang pada saat itu untuk menerapkan asas *cabotage* di industri pelayaran. Semangat yang sama juga ada dalam pengaturan mengenai kapal-kapal yang dapat didaftar di Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 158 ayat (2) UU Pelayaran sebagai berikut:

“Kapal yang dapat didaftar di Indonesia, yaitu:

- a. kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage);*
- b. kapal milik warga Negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan*
- c. kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.”*

14. Bahwa hal tersebut bersesuaian juga dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2012 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal (PM 13/2013) (bukti P-14), dimana pada Pasal 5 angka 2 mengatur sebagai berikut:

“(2) Kapal yang dapat didaftarkan kepemilikannya di Indonesia yaitu:

- a. Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage);
- b. Kapal milik warga negara Indonesia atau Badan Hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan
- c. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia”.

Bahwa dalam industri maritim, dikenal istilah “*flag of convenience*” yaitu Negara-negara yang menerima pendaftaran kapal meskipun pendaftaran diajukan oleh perorangan dan/atau badan hukum yang tidak berdiri di negara tersebut, sehingga digunakan pada suatu kapal meskipun badan hukum dari pemilik kapal tersebut bukanlah badan hukum dari Negara yang benderanya dikibarkan tersebut (antara lain Panama, Kamboja termasuk juga Bolivia meskipun termasuk negaranya tidak memiliki laut/*Land Locked Country*). Berbeda dengan prinsip pendaftaran kapal pada negara kategori *flag of convenience* tersebut, negara Indonesia mewajibkan kapal berbendera Indonesia hanya dapat dimiliki oleh badan hukum Indonesia dan mewajibkan penggunaan angkutan laut berbendera Indonesia untuk pengangkutan didalam negeri sebagai salah satu perlindungan terhadap industri maritim nasional dan melindungi kedaulatan negara (*sovereignty*);

15. Merujuk pada uraian di atas, maka jelas diungkapkan dalam Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran bahwa asas *cabotage* diterapkan untuk pemberdayaan angkutan laut nasional yang antara lain dengan:

- (a) kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional;
- (b) menggunakan kapal berbendera Indonesia; dan
- (c) diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia;

Terkait dengan huruf (a), UU Pelayaran tidak menguraikan lebih lanjut tentang apa yang dimaksud dengan perusahaan angkutan nasional, namun demikian UU Pelayaran pada pokoknya tidak melarang kepemilikan saham asing dalam angkutan laut nasional, hal ini

sebagaimana ternyata dalam Pasal 29 ayat (2) UU Pelayaran, sebagai berikut:

“Orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga Negara asing dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu Gross Tonnage) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.”

Akan tetapi Pasal 29 ayat (2) UU Pelayaran tersebut tidak menentukan berapa besaran jumlah kepemilikan asing yang disyaratkan dalam perusahaan angkutan nasional. Pasal yang menyebutkan maksimum komposisi saham yang dapat dimiliki oleh asing dalam perusahaan angkutan nasional secara implisit disebutkan dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c yakni perusahaan tersebut mayoritas sahamnya harus dimiliki oleh warga negara Indonesia, dengan demikian dalam usaha patungan angkutan laut nasional jumlah maksimum saham yang dapat dimiliki oleh asing adalah 49%;

16. Bahwa dalam BAB XXI UU Pelayaran yang mengatur tentang ketentuan peralihan pada UU Pelayaran tersebut, tidak mengatur ketentuan tentang divestasi saham perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal untuk saham yang mayoritas sahamnya dimiliki asing sebagaimana seharusnya untuk penerapan asas cabotage yang diatur juga dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran (terkait pendaftaran kapal). Sehingga ketiadaan aturan peralihan tersebut mengakibatkan kondisi dimana kepemilikan asing pada perusahaan tersebut dapat dianggap/dianggap tidak diwajibkan untuk melakukan divestasi dan kondisi tersebut akan tetap bertahan sampai dengan dilakukannya perubahan terhadap UU Pelayaran terkait hal tersebut. Lebih lanjut perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal dengan kepemilikan saham asing lebih dari 49% merasa tidak melakukan pelanggaran hukum dan mengartikan bahwa perusahaan tersebut tetap dapat mendaftarkan kapalnya berdasarkan Pasal 158 ayat (2) huruf c tersebut;

17. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas mengakibatkan hingga saat ini masih ada perusahaan pelayaran yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh pihak asing, sehingga akan menjadi lebih sulit bagi perusahaan pelayaran nasional untuk bersaing dengan perusahaan tersebut dan pada akhirnya menyebabkan iklim yang tidak kondusif dan dapat menghambat kemajuan pelaku usaha nasional dalam bidang pelayaran sebab pelaku usaha berkewarganegaraan Indonesia atau badan hukum Indonesia menjadi sulit dan enggan untuk masuk ke dalam usaha pelayaran karena khawatir akan kalah bersaing dengan perusahaan pelayaran yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh asing tersebut dikarenakan tidak imbangnya modal atau “kekuatan” dari pelaku usaha berkewarganegaraan Indonesia/perusahaan nasional pemilik kapal;
18. Bahwa kekhawatiran tersebut adalah hal yang sangat beralasan dan nyata adanya, dimana atas kekhawatiran itulah lahir asas *cabotage* yang diterapkan oleh banyak negara, yang di Indonesia tertuang dalam Inpres 5/2005 yang kemudian normanya dimasukkan juga ke dalam UU Pelayaran. Bagaimana mungkin cita-cita diterapkannya asas *cabotage* dapat terlaksana apabila masih dimungkinkan bagi asing untuk memiliki sebagian besar/mayoritas saham pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri;
19. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas sungguh jelas bahwa akibat dari penerapan Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan menyebabkan adanya pelaksanaan dalam praktik yang justru bertentangan dengan semangat yang termuat dalam UU Pelayaran mengenai asas *cabotage*. Lebih lanjut, ketidakpastian hukum atas ketentuan dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran tersebut berpotensi melanggar hak konstitusional Pemohon dalam praktek profesionalnya dan juga dalam rencana pembelian saham/pendirian perusahaan pelayaran milik Pemohon juga sebagai “pemegang saham” NKRI dan telah melanggar hak konstitusional perusahaan pelayaran nasional yang telah ada saat ini;

Mengenai Kepemilikan Saham oleh Warga Negara Indonesia

20. Bahwa Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran menyatakan bahwa kapal yang didaftar di Indonesia mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga Negara Indonesia, sehingga dapat menimbulkan penafsiran bahwa badan hukum Indonesia tidak dapat memiliki saham pada perusahaan angkutan laut nasional. Namun demikian, kalimat yang sama juga tercantum dalam Pasal 5 angka 2 huruf PM 13/2013 yang mengatur tentang kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia, sebagai berikut:

“Kapal milik Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia”;

21. Bahwa apabila kita melihat Pasal 29 ayat (2) UU Pelayaran, yang dimungkinkan untuk membentuk usaha patungan tidak hanya warga Negara Indonesia saja namun juga badan usaha/badan hukum Indonesia, sebagaimana dinyatakan sebagai berikut:

“Orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga Negara asing dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu Gross Tonnage) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia”.

22. Bahwa berdasarkan hal tersebut, bunyi Pasal 158 ayat (2) huruf c telah menimbulkan ketidakpastian hukum dengan kalimat “mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia” sementara sesungguhnya badan usaha/badan hukum Indonesia dapat pula memiliki saham pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal;

III. Alasan Permohonan Pengujian UU Pelayaran: Pasal 341 UU Pelayaran bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945

23. Bahwa dalam UU Pelayaran tidak mengatur secara eksplisit ketentuan tentang divestasi saham perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal sebagaimana seharusnya untuk penerapan asas *cabotage* hal manasebenarnya secara implisit telah diatur juga dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c UU Pelayaran, BAB XXI UU Pelayaran yang mengatur

tentang ketentuan peralihan pada UU Pelayaran tersebut hanya mengatur sebagai berikut:

“BAB XXI KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 341

Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 342

Administrator Pelabuhan dan Kantor Pelabuhan tetap melaksanakan tugas dan fungsinya sampai dengan terbentuknya lembaga baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 343

Pelabuhan umum, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan khusus, dan dermaga untuk kepentingan sendiri, yang telah diselenggarakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran kegiatannya tetap dapat diselenggarakan dengan ketentuan peran, fungsi, jenis, hierarki, dan statusnya wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini paling lama 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 344

- (1) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan pelabuhan tetap menyelenggarakan kegiatan perusahaan di pelabuhan berdasarkan Undang-Undang ini.
- (2) Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, kegiatan usaha pelabuhan yang dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini.
- (3) Kegiatan perusahaan di pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud.

Pasal 345

- (1) Perjanjian atau kerja sama di dalam Daerah Lingkungan Kerja antara Badan Usaha Milik Negara yang telah menyelenggarakan usaha pelabuhan dengan pihak ketiga tetap berlaku.
- (2) Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, perjanjian atau kerja sama Badan Usaha Milik Negara dengan pihak ketiga dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang ini.

Pasal 346

Penjagaan dan penegakan hukum di laut dan pantai serta koordinasi keamanan di laut tetap dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sampai dengan terbentuknya Penjagaan Laut dan Pantai.”

24. Bahwa ketidakpastian hukum atas penerapan Pasal 341 UU Pelayaran adalah karena tidak menyebutkan juga ketentuan peralihan terkait komposisi saham asing secara eksplisit, dimana seharusnya selain terkait kapal yang digunakan, diatur juga kewajiban bagi pemegang saham asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang berdiri sebelum UU Pelayaran ini diundangkan untuk melakukan divestasi atas saham yang dimilikinya apabila total saham yang dimiliki oleh pihak asing tersebut adalah lebih dari 49% (empat puluh sembilan persen);

Bahwa ketentuan Pasal 341 UU Pelayaran mengenai Ketentuan Peralihan mengatur hanya mengenai penggunaan kapal asing dalam angkutan laut dalam negeri, yang berbunyi sebagai berikut:

“Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku”.

Bahwa jelas ketentuan peralihan tersebut hanya dalam hal penggunaan Kapal dan/atau awak kapal untuk angkutan dalam negeri, hal mana sesuai ketentuan Pasal 8 UU Pelayaran yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera

Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

(2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

25. Bahwa dalam hal komposisi kepemilikan saham sebagaimana diatur dalam Pasal 158 ayat (2) huruf c, tidak diatur secara eksplisit dalam ketentuan peralihan UU pelayaran mengenai berapa lama waktu yang diberikan bagi perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh asing untuk menyesuaikan dirinya terhadap ketentuan UU Pelayaran ini;

26. Bahwa apakah artinya diterapkan asas *cabotage* yaitu untuk melindungi industri dalam negeri dan diwajibkan penggunaan kapal berbendera Indonesia untuk angkutan dalam negeri apabila kepemilikan saham perusahaan pemilik kapal tersebut tetap dimiliki pemegang saham asing secara mayoritas (bahkan hingga 90%). Jika demikian, tidakkah penerapan asas *cabotage* akan menjadi sia-sia sama sekali karena tetap saja keuntungan pada industri maritim dalam negeri dinikmati oleh pihak asing.

27. Bahwa dalam butir 127 dalam Lampiran Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (bukti P-15) disebutkan bahwa Ketentuan Peralihan memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum yang sudah ada berdasarkan peraturan perundang-undangan yang lama terhadap peraturan perundang-undangan yang baru, yang bertujuan untuk:

- a. menghindari terjadinya kekosongan hukum;
- b. menjamin kepastian hukum;
- c. memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang terkena dampak perubahan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- d. mengatur hal-hal yang bersifat transisional atau bersifat sementara;

Berdasarkan hal tersebut di atas, ketiadaan ketentuan peralihan yang secara eksplisit mewajibkan pemegang saham asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang berdiri sebelum UU Pelayaran ini diundangkan untuk melakukan divestasi atas saham yang dimilikinya

apabila lebih dari 49% jelas dan nyata telah menyebabkan adanya ketidakpastian hukum dan lebih lanjut melanggar hak konstitusional dari Pemohon pada khususnya, juga industri pelayaran nasional pada umumnya;

28. Bahwa ketiadaan ketentuan secara eksplisit tersebut, dapat dan telah diinterpretasikan oleh banyak pemegang saham asing pada perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal dimana kepemilikan sahamnya lebih dari 49% adalah tidak wajib/tidak perlu untuk melakukan divestasi terhadap sahamnya sebab tidak ada ketentuan dalam UU Pelayaran maupun peraturan pelaksanaannya yang secara eksplisit mewajibkan mereka untuk melakukan divestasi tersebut;

29. Bahwa untuk perusahaan yang baru didirikan setelah/sejak UU Pelayaran diundangkan akan secara langsung mengikuti komposisi saham sesuai UU Pelayaran tersebut hal mana sesuai asas *cabotage* yaitu kepemilikan asing harus minoritas yaitu dibatasi maksimal 49%.

30. Bahwa asas *cabotage* bukan baru dikumandangkan sejak UU Pelayaran diundangkan dan sekali-kali tidak baru dikumandangkan pada 3 tahun sejak UU Pelayaran diundangkan, dan sasarannya sama sekali bukan hanya terhadap perusahaan yang baru didirikan sejak UU Pelayaran diundangkan, sehingga tidak hanya perusahaan yang baru didirikan sejak UU Pelayaran diundangkan saja yang harus menyesuaikan komposisi sahamnya karena hal tersebut akan menjadi tidak sesuai dengan intisari dari asas *cabotage*. Akan tetapi keseluruhan perusahaan pelayaran yang telah ada sebelumnya pun wajib menyesuaikan komposisi sahamnya.

31. Bahwa justru perusahaan pelayaran yang telah berdiri sejak sebelum UU Pelayaran diundangkan secara entitas dan modal justru yang memiliki "kekuatan" terbesar dibandingkan dengan perusahaan yang baru didirikan sejak UU Pelayaran diundangkan, bahkan asas *cabotage* sejak pertama kali dikumandangkan melalui Inpres pada tahun 2005 pun sama sekali tidak ditujukan hanya untuk perusahaan pelayaran yang baru dibuat/akan dibuat sejak asas tersebut dikumandangkan melainkan

diberlakukan juga kepada keseluruhan perusahaan pelayaran yang telah ada (nyata tersirat juga dari kewajiban untuk menggunakan kapal berbendera Indonesia untuk angkutan laut).

32. Bahwa intisari asas cabotage sebagaimana diketahui adalah untuk melindungi industri pelayaran dalam suatu negeri (terlepas negara mana yang menerapkan), maka keharusan agar mayoritas saham dalam perusahaan pelayaran tersebut wajib dimiliki pihak lokal jelas/nyata tersirat/secara implisit. Bahwa perusahaan pelayaran wajib dimiliki secara mayoritas oleh pihak lokal, karena asas cabotageakan tidak ada artinya atau sia-sia sama sekalilah dan sangat sesat apabila tidak diartikan demikian karena intisari asas tersebut akan tidak tercapai sama sekali dan kebaikan bagi NKRI sebagai tujuannya menjadi tidak tercapai.

IV. Alasan Permohonan Pengujian UU Pelayaran: Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28G UUD 1945

33. Bahwa 223 ayat (1) UU Pelayaran berbunyi sebagai berikut:

“Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.”

34. Bahwa menurut penjelasan Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran yang dimaksud dengan klaim pelayaran (*maritime claim*) sesuai dengan ketentuan penahanan kapal (*arrest of ships*), timbul karena:

- a. kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian kapal;
- b. hilangnya nyawa atau luka parah yang terjadi baik di daratan atau perairan atau laut yang diakibatkan oleh pengoperasian kapal;
- c. kerusakan terhadap lingkungan, kapalnya, atau barang muatannya sebagai akibat kegiatan operasi *salvage* atau perjanjian tentang *salvage*;
- d. kerusakan atau ancaman kerusakan terhadap lingkungan, garis pantai atau kepentingan lainnya yang disebabkan oleh kapal, termasuk biaya yang diperlukan untuk mengambil langkah pencegahan kerusakan terhadap lingkungan, kapalnya, atau barang muatannya, serta pemulihan lingkungan sebagai akibat kerusakan yang timbul;

- e. biaya-biaya atau pengeluaran yang berkaitan dengan pengangkatan, pemindahan, perbaikan, atau terhadap kapal, termasuk juga biaya penyelamatan kapal dan awal kapal;
- f. biaya pemakaian atau pengoperasian atau penyewaan kapal yang tertuang dalam perjanjian pencarteran (*charter party*) atau lainnya;
- g. biaya pengangkutan barang atau penumpang di atas kapal, yang tertuang dalam perjanjian pencarteran atau lainnya;
- h. kerugian atau kerusakan barang termasuk peti atau koper yang diangkut di atas kapal;
- i. kerugian dan kerusakan barang karena terjadinya peristiwa kecelakaan di laut (*general average*);
- j. biaya penarikan kapal (*towage*);
- k. biaya pemanduan (*pilotage*);
- l. biaya barang, perlengkapan, kebutuhan kapal, bahan bakar minyak atau bunker, peralatan kapal termasuk peti kemas yang disediakan untuk pelayanan dan kebutuhan kapal untuk pengoperasian, pengurusan, penyelamatan atau pemeliharaan kapal;
- m. biaya pembangunan, pembangunan ulang atau rekondisi, perbaikan, mengubah atau melengkapi kebutuhan kapal;
- n. biaya pelabuhan, kanal, galangan, bandar, alur pelayaran, dan/atau biaya pungutan lainnya;
- o. gaji dan lainnya yang terutang bagi nakhoda, perwira dan anak buah kapal serta lainnya yang dipekerjakan di atas kapal termasuk biaya untuk repatriasi, asuransi sosial untuk kepentingan mereka;
- p. pembiayaan atau *disbursements* yang dikeluarkan untuk kepentingan kapal atas nama pemilik kapal;
- q. premi asuransi (termasuk "*mutual insurance call*") kapal yang harus dibayar oleh pemilik kapal atau pencarter kapal tanpa anak buah kapal atau *bare boat (demise charterer)*;
- r. komisi, biaya, perantara atau *broker* atau keagenan yang harus dibayar berkaitan dengan kapal atas nama pemilik kapal tanpa anak buah kapal (*demise charterer*);
- s. biaya sengketa berkenaan dengan status kepemilikan kapal;

- t. biaya sengketa yang terjadi di antara rekan pemilikan kapal (*coowner*) berkenaan dengan pengoperasian dan penghasilan atau hasil tambang kapal;
 - u. biaya gadai atau hipotek kapal atau pembebanan lain yang sifatnya sama atas kapal; dan
 - v. biaya sengketa yang timbul dari perjanjian penjualan kapal.
35. Bahwa jenis-jenis klaim pelayaran sebagaimana disebutkan dalam angka 27 adalah sama persis dengan kategori klaim maritim/*maritime claim* pada konvensi internasional tentang Penahanan/Penyitaan Kapal tahun 1999 (*International Convention on Arrest of Ships 1999*) di atas sangat luas dan pada pokoknya terkait baik langsung maupun tidak langsung dengan pengoperasian kapal. Klaim pelayaran dapat diminta, antara lain, oleh awak kapal, perusahaan asuransi, penyewa kapal, perusahaan salvage, perusahaan pendukung industri pelayaran maupun Pemerintah;
36. Bahwa industri pelayaran adalah industri yang tidak murah, bahkan untuk kapal dengan *tonnage* kecil sekalipun dapat bernilai jutaan dollar Amerika Serikat. Apabila seseorang atau sebuah perusahaan yang memiliki klaim pelayaran bahkan dengan nilai kecil sekalipun dapat meminta dilakukannya penyitaan atas kapal tanpa melalui gugatan, maka hal tersebut jelas merugikan kepentingan pada pemilik kapal;
37. Bahwa Pasal 28G ayat (1) UUD 1945, telah memberikan perlindungan bagi warga negaranya atas harta benda yang ada di bawah kekuasaannya:
"Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi".
38. Bahwa perlindungan yang diberikan oleh UUD 1945 tersebut mengakibatkan perampasan atau pengambil alihan secara paksa suatu barang yang dimiliki oleh seseorang harus dilaksanakan sesuai dengan tata cara dan prosedur yang ditetapkan oleh peraturan perundang-

undangan yang berlaku serta dilakukan oleh pejabat yang diwenangkan untuk itu;

39. Bahwa kata yang digunakan dalam Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran adalah “tanpa melalui proses gugatan”, dengan demikian maka peristiwa yang dimaksud dalam Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran masuk ke dalam perselisihan keperdataan;

40. Bahwa dalam hukum acara perdata, pada pokoknya dikenal 2 macam penyitaan, yakni *revindicoir beslag* dan *conservatoir beslag*:

a. Sita terhadap harta benda milik Tergugat (*conservatoir beslag*)

Hal ini diatur dalam Pasal 227 ayat (1) HIR yang berbunyi sebagai berikut:

“Jika ada dugaan yang beralasan, bahwa seorang debitur, sebelum keputusan hakim yang mengalahkannya dijatuhkan atau boleh dijalankan, mencari akal untuk menggelapkan atau melarikan barangnya, baik yang tak bergerak maupun yang bergerak; dengan maksud untuk menjauhkan barang itu dari kreditur atas surat permintaan orang yang berkepentingan, ketua pengadilan boleh memberi perintah, supaya disita barang itu untuk menjaga hak orang yang memerlukan permintaan itu; kepada si peminta harus diberitahukan bahwa ia harus menghadap persidangan pengadilan negeri berikutnya untuk mengajukan dan menguatkan gugatannya.”

b. Sita terhadap harta benda milik Tergugat (*revindicoir beslag*)

Hal ini diatur dalam Pasal 226 HIR yang berbunyi sebagai berikut:

(1) Orang yang empunya barang yang tidak tetap, dapat meminta dengan surat atau dengan lisan kepada ketua pengadilan negeri, yang di dalam daerah hukumnya tempat tinggal orang yang memegang barang itu, supaya barang itu disita.

(2) Barang yang hendak disita itu harus dinyatakan dengan saksama dalam permintaan itu.

(3) Jika permintaan itu dikabulkan, maka penyitaan dijalankannya menurut surat perintah ketua. Tentang orang yang harus menjalankan penyitaan itu dan tentang syarat-syaratnya yang harus dituruti, maka pasal 197 berlaku juga.

- (4) Tentang penyitaan yang dijalankan itu diberitahukan dengan segera oleh panitera pada yang memasukkan permintaan, sambil memberitahukan kepadanya, bahwa ia harus menghadap persidangan pengadilan negeri yang pertama sesudah itu untuk memajukan dan menguatkan gugatannya.
- (5) Atas perintah ketua orang yang memegang barang yang disita itu harus dipanggil untuk menghadap persidangan itu juga.
- (6) Pada hari yang ditentukan itu, maka perkara diperiksa dan diputuskan seperti biasa.
- (7) Jika gugatan itu diterima, maka penyitaan itu disyahkan dan diperintahkan, supaya barang yang disita itu diserahkan kepada penggugat, sedang jika gugatan itu ditolak, harus diperintahkan supaya dicabut penyitaan itu.

41. Bahwa dari pemaparan angka 40 di atas, permohonan sita kepada pengadilan dalam suatu sengketa/klaim selalu didahului dengan gugatan kepada pengadilan negeri setempat, sebab seseorang tidak dapat mengambil secara paksa barang milik orang lain tanpa adanya prosedur yang sah. Permohonan sita biasanya dimintakan oleh penggugat dalam gugatannya dan dimohon agar hakim dapat memutus permohonan sita tersebut melalui putusan provisi karena adanya kekhawatiran tergugat akan menjual barang tersebut. Namun demikian, keseluruhan proses tersebut dimulai dengan dimajukannya gugatan kepada tergugat dan tidak dapat serta merta meminta penetapan kepada pengadilan negeri setempat untuk menyita barang tersebut tanpa adanya proses gugatan;

42. Bahwa selain dari itu, penggunaan kata “penahanan” pada UU Pelayaran sama sekali tidak tepat, karena dalam perspektif hukum Indonesia, kata Penahanan adalah penempatan tersangka/terdakwa (orang/manusia/pribadi kodrati) di tempat tertentu oleh penyidik/penuntut umum/hakim.

Sedangkan pengambilalihan atau penyimpanan terhadap suatu benda digunakan kata sita/penyitaan (baik berdasarkan hukum acara perdata maupun hukum acara pidana).

43. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas sungguh jelas bahwa akibat dari penerapan Pasal 223 ayat (1) UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan melanggar perlindungan terhadap harta benda orang lain. Lebih lanjut, hal tersebut berpotensi melanggar hak konstitusional Pemohon dalam praktik profesionalnya sebagai pemerhati bidang maritim, juga sebagai perwakilan yayasan yang membidangi kemaritiman, termasuk juga dalam rencana pendirian perusahaan pelayaran milik Pemohon;

V. Alasan Permohonan Pengujian UU Pelayaran: Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945

44. Bahwa Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran berbunyi sebagai berikut:

Pasal 1 angka 21:

“Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.”

Pasal 1 angka 22:

“Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.”

Pasal 1 angka 28:

“Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang perusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.”

45. Bahwa sekali lagi asas *cabotage* adalah roh dari UU Pelayaran dan sekali-kali asas tersebut tidak hanya terbatas pada industri pengangkutan secara kapal dan pemilik kapal saja, namun khusus namun mencakup juga segala aspek yang terkait di bidang pelayaran/ dalam industry pelayaran tersebut termasuk salah satunya di bidang kepelabuhan dan terminal khusus ataupun terminal untuk kepentingan sendiri;

46. Asas *cabotage* ini dimuat dalam UU Pelayaran sebagaimana terlihat dari penjelasan UU Pelayaran bagian Umum yang menyatakan bahwa UU Pelayaran memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim yang mana terkait dengan angkutan perairan disebutkan adanya prinsip pelaksanaan asas *cabotage*;

47. Bahwa dalam Inpres 5/2005, juga termaktub industri kepelabuhan sebagaimana tercantum pada angka 4, sebagai berikut:

"Pelabuhan:

- 1) *Menata kembali penyelenggaraan pelabuhan dalam rangka memberikan pelayanan yang efektif dan efisien;*
- 2) *Menata kembali pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan pelabuhan yang berfungsi untuk lintas batas;*
- 3) *Mengembangkan prasarana dan sarana pelabuhan untuk mencapai tingkat pelayanan yang optimal;*
- 4) *Mengembangkan manajemen pelabuhan sehingga secara bertahap dan terseleksi terjadi pemisahan fungsi regulator dan operator, dan memungkinkan kompetisi pelayanan antarterminal di suatu pelabuhan atau antar pelabuhan;*
- 5) *Menghapuskan pengenaan biaya jasa kepelabuhan bagi kegiatan yang tidak ada jasa pelayanannya;*
- 6) *Menata kembali sistem dan prosedur administrasi pelayanan kapal, barang dan penumpang dalam rangka peningkatan pelayanan di pelabuhan;"*

Inpres 5/2005 merupakan aturan awal yang menerapkan asas *cabotage* guna pemberdayaan industri pelayaran nasional oleh karenanya dalam melaksanakan penafsiran atas asas *cabotage* ini dalam industri seyogianya diambil penafsiran yang paling menguntungkan bagi industri pelayaran nasional, salah satunya adalah dalam kepemilikan saham oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia haruslah mayoritas termasuk dalam industry yang secara langsung terkait dengan angkutan laut;

48. Bahwa baik dalam Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28, maupun dalam keseluruhan pasal-pasal UU Pelayaran tidak disebutkan secara

eksplisit adanya pembatasan atas kepemilikan saham asing pada perusahaan kepelabuhan maupun perusahaan yang memiliki terminal khusus sendiri ataupun terminal untuk kepentingan sendiri. Hal tersebut bertentangan dengan asas *cabotage* yang merupakan prinsip utama dalam UU Pelayaran ini yang semestinya pihak Indonesia seharusnya berada dalam posisi yang lebih diuntungkan dalam UU Pelayaran ini;

49. Bahwa akibat tidak adanya pengaturan mengenai komposisi saham dalam usaha kepelabuhan ataupun perusahaan yang memiliki terminal khusus ataupun terminal untuk kepentingan sendiri menyebabkan adanya anggapan bahwa pihak asing boleh memiliki mayoritas saham pada jenis perusahaan tersebut padahal hal tersebut bertentangan dengan asas *cabotage*, karena jikalau demikian maka penerapan asas *cabotage* menjadi tidak sempurna, industri maritim/industri pelayaran yang hendak dimaksimalkan untuk dikembangkan bagi bangsa Indonesia menjadi masih memiliki sisi dimana pihak asing dapat memiliki pengendalian dengan kepemilikan saham secara mayoritas;

50. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas sungguh jelas bahwa akibat dari penerapan Pasal 1 angka 21, angka 22 dan angka 28 UU Pelayaran telah menimbulkan ketidakpastian hukum. Lebih lanjut, hal tersebut berpotensi melanggar hak konstitusional Pemohon dalam praktek profesionalnya sebagai pemerhati bidang maritim, juga sebagai perwakilan yayasan yang membidangi kemaritiman, termasuk sebagai salah satu pemilik negara ini dan generasi penerus bangsa ini yang akan langsung merima dampak atas baik ataupun buruk peria yang terjadi bagi NKRI, termasuk juga dalam rencana pembelian saham milik perusahaan pertambangan yang memiliki terminal khusus maupun terminal untuk kepentingan sendiri (artinya sebagai calon pemilik perusahaan terkait);

Bahkan dengan adanya pengaturan secara formil mengenai komposisi saham asing maksimum 49% maka kepentingan nasional akan lebih terjaga, karena bahkan dalam hal/bidang lain meskipun telah diatur secara formil dan eksplisit, negara kita sudah dirugikan dan kesulitan mengatasi dengan berkembangnya *nominee* (sebagai contoh misalnya: pembelian/penguasaan tanah oleh orang asing di Bali dengan

menggunakan nama WNI). Timbulnya *nominee* disebabkan dari praktik yang berkembang di masyarakat, dimana pihak asing ingin menguasai lebih dari pada diperkenankan oleh Undang-Undang. *Nominee* adalah suatu praktik dimana terdapat suatu perjanjian antara satu pihak (A) dengan pihak lainnya (B) dimana B akan bertindak untuk kepentingan A dalam suatu transaksi meskipun nama yang tersebut dalam seluruh dokumen transaksi adalah B.

Berdasarkan hal tersebut, apabila pembatasan secara formil tidak diatur, maka industri dalam negeri akan menjadi semakin tidak terlindungi. Sementara yang diinginkan oleh Pemohon adalah pengaturan secara formil atas komposisi saham asing menjadi maksimum 49% secara eksplisit yang sebenarnya secara implisit/tersirat telah diatur di Undang-Undang tersebut.

Bahwa yang dimohonkan oleh Pemohon atas pasal-pasal yang Pemohon ujikan sebenarnya secara implisit sudah tersirat dalam berbagai pasal hal mana sesuai dengan asas *cabotage*, akan tetapi sayangnya dalam praktik masih ada yang menafsirkan suatu ketentuan berbeda dengan jiwa atau roh dari Undang-Undang tersebut.

Bahwa asas *cabotage* untuk melindungi dan mendorong industri pelayaran/maritim nasional akan tidak tercapai apabila kapal tidak wajib berberedera Indonesia, juga apabila pemilik kapal tidak dimiliki secara mayoritas oleh Indonesia, juga apabila perusahaan kepelabuhanan dan industri terkait maritim langsung tidak dimiliki secara mayoritas oleh Indonesia, tidakkah semuanya akan menjadi sia-sia, karena tujuan asas *cabotage* dalam hal mendorong pihak nasional sebenarnya adalah jikalau mungkin agar industri pelayaran/maritim dan industri terkait langsungnya dimiliki sepenuhnya oleh Indonesia, pembatasan tersebut justru adalah kondisi minimal dimana kepemilikan asing sekali-kali tidak dibolehkan menjadi mayoritas., atasnya Pemohon meminta Mahkamah untuk mengatur secara eksplisit/tersurat perihal yang telah/hanya diatur secara implisit/tersirat.

VI. Petitum

Berdasarkan seluruh uraian di atas dan bukti-bukti terlampir, jelas bahwa di dalam permohonan uji materil ini terbukti bahwa Pasal 158 ayat (2) huruf c,

Pasal 341 dan Pasal 223 UU Pelayaran merugikan hak konstitusional Pemohon yang dilindungi (*protected*), dihormati (*respected*), dimajukan (*promoted*), dan dijamin (*guaranted*) UUD 1945. Oleh karena itu, diharapkan dengan dikabulkannya permohonan ini dapat mengembalikan hak konstitusional Pemohon sesuai dengan amanat Konstitusi.

Dengan demikian, Pemohon mohon kepada Majelis Hakim Konstitusi yang mulia berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menerima dan mengabulkan Permohonan Uji Materiil Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa frasa "...warga negara Indonesia" pada Pasal 158 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 sepanjang tidak dimaknai frasa "*warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia*";
3. Menyatakan bahwa frasa "...warga negara Indonesia" pada Pasal 158 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai frasa "*warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia*";
4. Menyatakan bahwa Pasal 158 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 sepanjang tidak dimaknai frasa "*kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga Negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia serta telah menyesuaikan komposisi sahamnya sesuai dengan undang-undang ini*";
5. Menyatakan bahwa Pasal 158 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara

Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai frasa *“kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga Negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia serta telah menyesuaikan komposisi sahamnya sesuai dengan undang-undang ini”*;

6. Menyatakan bahwa kata “tanpa” dalam frasa “... tanpa melalui proses gugatan” dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945;
7. Menyatakan bahwa kata “tanpa” dalam frasa “... tanpa melalui proses gugatan” dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat;
8. Menyatakan bahwa Pasal 1 angka 21 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 sepanjang tidak dimaknai frasa *“Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya yang dapat didirikan oleh badan usaha patungan dengan mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia”*;
9. Menyatakan bahwa Pasal 1 angka 21 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai frasa *“Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan*

terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya yang dapat didirikan oleh badan usaha patungan dengan mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia”;

10. Menyatakan bahwa Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 sepanjang tidak dimaknai frasa *“Terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya yang dapat didirikan oleh badan usaha patungan dengan mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia”;*

11. Menyatakan bahwa Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai frasa *“Terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya yang dapat didirikan oleh badan usaha patungan dengan mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia”;*

12. Menyatakan bahwa Pasal 1 angka 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 sepanjang tidak dimaknai frasa *“Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya dan mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia”;*

13. Menyatakan bahwa Pasal 1 angka 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai frasa "*Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusaha terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya dan mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia*";

14. Menyatakan bahwa Pasal 341 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 sepanjang tidak dimaknai frasa:

"Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, dan,

Badan hukum Indonesia pemilik kapal yang merupakan usaha patungan harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016;

Badan hukum Indonesia yang mendirikan Terminal Khusus harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016;

Badan hukum Indonesia yang mendirikan Terminal untuk Kepentingan Sendiri harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016;

Badan Usaha Pelabuhan harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016".

15. Menyatakan bahwa Pasal 341 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai frasa:

“Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, dan,

Badan hukum Indonesia pemilik kapal yang merupakan usaha patungan harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016;

Badan hukum Indonesia yang mendirikan Terminal Khusus harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016;

Badan hukum Indonesia yang mendirikan Terminal untuk Kepentingan Sendiri harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016;

Badan Usaha Pelabuhan harus menyesuaikan komposisi sahamnya berdasarkan Undang-Undang ini paling lambat 1 Januari 2016”.

16. Memerintahkan untuk memuat putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya;

Atau Apabila Mahkamah berpendapat lain mohon Putusan seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-18 sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849): Pasal 158 ayat (2) huruf c, Pasal 8 ayat (1) berikut penjelasannya, Bab XXI tentang Ketentuan Peralihan, dan Penjelasan Umum UU Pelayaran;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;
4. Bukti P-4 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;

6. Bukti P-6 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005;
7. Bukti P-7 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 011/PUU-V/2007;
8. Bukti P-8 : Fotokopi Ijazah-ijazah dan sertifikat-sertifikat kepelautan Pemohon dan bukti bahwa Pemohon pernah bekerja sebagai *Marine Surveyor*, dan riwayat lengkap pekerjaan Pemohon;
9. Bukti P-9 : Profil Kantor Hukum Samuel Bonaparte & Partners serta Akta Pendiriannya;
10. Bukti P-10 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk dan NPWP Pemohon;
11. Bukti P-11 : Fotokopi Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
12. Bukti P-12 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
13. Bukti P-13 : Fotokopi Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;
14. Bukti P-14 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal;
15. Bukti P-15 : Fotokopi Lampiran II Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Butir 127;
16. Bukti P-16 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 28G ayat (1);
17. Bukti P-17 : Fotokopi Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Atas Pendirian Yayasan Bonaparte Indonesia;
18. Bukti P-18 : Fotokopi Bukti Pembukaan Rekening pada Perusahaan Sekuritas terkait pembelian saham pada perusahaan pelayaran;

[2.3] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan cukup ditunjuk dalam Berita Acara Persidangan, yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini;

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang

Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), serta Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar;

Bahwa permohonan Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas Pasal 158 ayat (2) huruf c, Pasal 341, Pasal 223 ayat (1), dan Pasal 1 angka 21, angka 22, dan angka 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849, selanjutnya disebut UU 17/2008), yang menyatakan:

1. Pasal 158 ayat (2) huruf c:

(2) Kapal yang dapat didaftar di Indonesia yaitu:

c. kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

2. Pasal 341:

Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

3. Pasal 223 ayat (1):

Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.

4. Pasal 1 angka 21, angka 22, dan angka 28:

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

21. *Terminal Khusus* adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. *Terminal untuk Kepentingan Sendiri* adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
28. *Badan Usaha Pelabuhan* adalah Badan Usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

Terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan:

Pasal 28D ayat (1)

Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

Pasal 28G ayat (1)

Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas norma Undang-Undang, *in casu* Pasal 158 ayat (2) huruf c, Pasal 341, Pasal 223 ayat (1), dan Pasal 1 angka 21, angka 22, dan angka 28 UU 17/2008, terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945, sehingga Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu Undang-Undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang;
- c. badan hukum publik atau privat;
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, Pemohon dalam pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;

[3.4] Menimbang pula bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005, bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007, bertanggal 20 September 2007, serta putusan-putusan selanjutnya berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- c. kerugian konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.5] Menimbang bahwa Pemohon adalah perseorangan warga negara Indonesia yang mendalilkan diri memiliki kepentingan dalam bidang maritim termasuk dalam industri pelayaran di Indonesia yaitu sebagai nahkoda kapal dan *marine surveyor* serta managing partners konsultan hukum maritim pada kantor hukum *Samuel Bonaparte dan Partners* yang fokus pada hukum maritim dan salah satu pendiri sekaligus pengurus Yayasan Bonaparte Indonesia yang berkonsentrasi dalam menyikapi berbagai macam permasalahan di bidang kemaritiman. Pemohon juga menyatakan bahwa dalam waktu dekat berencana akan membeli saham/mendirikan suatu perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran.

Pemohon pada pokoknya mendalilkan bahwa dirinya merasa dirugikan dengan berlakunya Pasal 158 ayat (2) huruf c, Pasal 341, Pasal 223 ayat (1), dan Pasal 1 angka 21, angka 22, serta angka 28 UU 17/2008 dengan alasan yang pada pokoknya sebagai berikut (alasan selengkapnya terdapat pada bagian Duduk Perkara):

- a. Pasal 158 ayat (2) huruf c UU 17/2008 telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan menyebabkan pelaksanaannya justru bertentangan dengan semangat yang termuat dalam UU 17/2008 mengenai asas *cabotage*. Hal tersebut berpotensi melanggar hak konstitusional Pemohon dalam praktek profesionalnya dan rencana Pemohon yang akan mendirikan perusahaan pelayaran. Pasal *a quo* juga menimbulkan ketidakpastian hukum, karena Pasal *a quo* telah menyatakan mayoritas saham pada perusahaan angkutan laut nasional hanya dapat dimiliki oleh warga negara Indonesia, namun kenyataannya Badan Hukum Indonesia juga dapat memiliki saham pada perusahaan angkutan laut nasional;
- b. Pasal 341 UU 17/2008 menimbulkan ketidakpastian hukum karena tidak ditafsirkan bahwa jangka waktu yang sama juga diperlukan bagi perusahaan pelayaran nasional pemilik kapal yang mayoritas sahamnya dimiliki asing. Dengan demikian menyebabkan pemegang saham asing tersebut merasa tidak wajib melakukan divestasi, dan hal tersebut berpotensi merugikan Pemohon yang berencana mendirikan suatu perusahaan pelayaran, serta Pemohon harus bersaing dengan perusahaan pelayaran yang mempunyai modal yang kuat dan besar.

- c. Pasal 223 ayat (1) UU 17/2008 telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan berpotensi melanggar perlindungan terhadap harta benda Pemohon baik dalam praktek profesionalnya sebagai pemerhati bidang maritim dan juga sebagai perwakilan yayasan yang membidangi kemaritiman, termasuk juga dalam rencana Pemohon dalam pendirian/pembelian saham perusahaan pelayaran;
- d. Pasal 1 angka 21, angka 22, dan angka 28 UU 17/2008 telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan berpotensi menyebabkan kerugian Pemohon serta pelaksanaannya bertentangan dengan semangat yang termuat dalam UU 17/2008 mengenai asas *cabotage*. Pemohon yang berencana membeli saham perusahaan pertambangan yang memiliki terminal khusus dan keberadaan pemegang saham asing yang memiliki lebih dari 50% saham berpotensi merugikan Pemohon. Hal tersebut disebabkan keuntungan dalam kegiatan kepelabuhanan/terminal yang seharusnya diberdayakan untuk mendukung industri pelayaran nasional menjadi milik asing. Keberadaan Pasal tersebut tidak secara jelas menyebutkan jumlah maksimum saham asing yang dapat dimiliki pada perusahaan yang bergerak di bidang kepelabuhanan atau memiliki terminal untuk kepentingan sendiri.

[3.6] Menimbang bahwa berdasarkan uraian Pemohon di atas telah ternyata dalil Pemohon tentang kerugian hak konstitusionalnya berkait langsung dengan pokok permohonan. Oleh karena itu, tentang kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon akan dipertimbangkan bersama-sama dengan pokok permohonan.

[3.7] Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan pokok permohonan, Mahkamah perlu mengutip Pasal 54 UU MK yang menyatakan, "*Mahkamah Konstitusi dapat meminta keterangan dan/atau risalah rapat yang berkenaan dengan permohonan yang sedang diperiksa kepada Majelis Permusyawaratan Rakyat, DPR, Dewan Perwakilan Daerah, dan/atau Presiden*" dalam melakukan pengujian atas suatu undang-undang. Dengan kata lain, Mahkamah dapat meminta atau tidak meminta keterangan dan/atau risalah rapat yang berkenaan dengan permohonan yang sedang diperiksa kepada Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, dan/atau Presiden, tergantung pada urgensi dan relevansinya. Oleh karena permasalahan hukum dan permohonan *a quo* cukup jelas, Mahkamah akan memutus permohonan *a quo* tanpa mendengar keterangan dan/atau meminta risalah rapat dari Majelis

Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, dan/atau Presiden;

[3.8] Menimbang bahwa Indonesia merupakan negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas, yaitu sekitar 2/3-nya berupa lautan. Dengan demikian laut sebagai anugerah Tuhan Yang Maha Esa dapat dijadikan sebagai salah satu pilar utama untuk membantu mengakselerasi terwujudnya kemakmuran dan kejayaan bangsa Indonesia dan sebagai media kontak sosial, ekonomi dan budaya (transportasi laut untuk kepentingan bisnis dan lain sebagainya), serta ke depannya kelautan Indonesia diharapkan dapat menjadi arus utama pembangunan nasional dengan memanfaatkan ekosistem perairan laut beserta segenap sumberdaya yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan untuk kesatuan, kemajuan dan kesejahteraan bangsa.

Bahwa dalam rangka mewujudkan arus utama pembangunan nasional, pemanfaatan kelautan Indonesia memerlukan regulasi yang dapat diberlakukan kepada pelaku bisnis khususnya di bidang usaha pelayaran, sehingga usahanya dapat berjalan secara tertib dan memperoleh kepastian hukum. Terkait dengan hal tersebut lahirnya asas *Cabotage*, yang merupakan roh UU 17/2008, yaitu kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki awak kapal berkewarganegaraan Indonesia yang diatur dalam Pasal 7 dan Pasal 8 UU 17/2008, menjadi harapan baru bagi industri angkutan laut nasional. Karena sebelum adanya Asas *Cabotage*, sebagian besar angkutan laut domestik dilayani kapal-kapal berbendera asing. Hal ini menjadikan kepentingan usaha angkutan laut nasional terpuruk. Asas ini memberikan kekuatan bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri sepenuhnya hak negara pantai (*coastal state*). Artinya, negara pantai berhak melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang perairan negara tersebut. Penerapan Asas *Cabotage* didukung ketentuan Hukum Laut Intenasional, berkaitan dengan kedaulatan dan yurisdiksi negara pantai atas wilayah lautnya. Karena itu, kapal asing tidak boleh berada atau memasuki wilayah perairan tanpa izin dengan alasan yang jelas, kecuali untuk jalur kapal bantuan dan memiliki izin atau alasan yang sah tanpa mengganggu stabilitas keamanan dan ketertiban negara.

Urgensi penerapan Asas *Cabotage* bagi pelayaran Indonesia didasarkan pada pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan

strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, mulai bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan sampai keamanan. Selain itu, juga terkait dengan mobilitas, interaksi sosial, dan budaya bangsa Indonesia. Secara ekonomi, tujuan diberlakukannya Asas *Cabotage* adalah untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia, dengan memberikan kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dan lokal. Peraturan ini dapat meningkatkan produksi kapal dalam negeri, karena seluruh kapal yang berlayar di perairan tanah air harus berbendera Indonesia. Selain itu, asas *Cabotage* difungsikan untuk melindungi kedaulatan negara, khususnya di bidang industri maritim.

Bahwa aturan lebih lanjut mengenai Asas *Cabotage* yang terdapat dalam UU 17/2008, Mahkamah berpendapat Undang-Undang *a quo* telah memberikan kepastian hukum dan regulasi yang jelas bagi usaha pelayaran di Indonesia. Begitu pula dengan pasal-pasal yang diuji oleh Pemohon, pasal-pasal tersebut justru memberikan rambu-rambu yang jelas bagi pelaku bisnis pelayaran seperti Pemohon dan juga bagi pelaku bisnis pelayaran asing. Mahkamah tidak menemukan adanya kerugian hak konstitusional apapun pada diri Pemohon yang disebabkan oleh berlakunya norma Undang-Undang yang dimohonkan pengujiannya. Sebaliknya, dengan semangat nasionalisme yang dimiliki Pemohon, sebagaimana tampak dari permohonannya, kepentingan Pemohon justru lebih terlindungi dengan adanya Undang-Undang *a quo*.

[3.9] Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, Mahkamah berpendapat tidak ada kerugian hak konstitusional yang dialami oleh Pemohon dengan berlakunya Pasal 158 ayat (2) huruf c, Pasal 341, Pasal 223 ayat (1), dan Pasal 1 angka 21, angka 22, serta angka 28 UU 17/2008 yang dimohonkan pengujian konstitusionalitasnya. Sehingga Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk bertindak selaku Pemohon dalam permohonan *a quo*. Bahkan seandainya pun Pemohon memiliki kedudukan hukum, *quod non*, telah ternyata bahwa norma Undang-Undang yang dimohonkan pengujian tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945.

[3.10] Menimbang bahwa oleh karena Pemohon tidak memenuhi syarat kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK, maka Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut pokok permohonan Pemohon;

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2] Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3] Pokok Permohonan Pemohon tidak dipertimbangkan lebih lanjut;

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226), serta Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5076).

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili,

Menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima.

Demikian diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Arief Hidayat, selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, I Dewa Gede Palguna, Wahiduddin Adams, Manahan M.P Sitompul, Patrialis Akbar, Aswanto, Maria Farida Indrati, dan Suhartoyo, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Kamis**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu lima belas** dan hari **Selasa**, tanggal **tujuh**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu enam belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Selasa**, tanggal **dua puluh satu**, bulan **Juni**, tahun **dua ribu enam belas**, selesai diucapkan **pukul 10.48 WIB**, oleh delapan Hakim

Konstitusi, yaitu Arief Hidayat, selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, I Dewa Gede Palguna, Wahiduddin Adams, Manahan M.P Sitompul, Patrialis Akbar, Aswanto, dan Suhartoyo, masing-masing sebagai Anggota, dengan didampingi oleh Saiful Anwar sebagai Panitera Pengganti, dihadiri oleh Pemohon, Presiden atau yang mewakili, dan Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Arief Hidayat

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

ttd.

Anwar Usman

I Dewa Gede Palguna

ttd.

ttd.

Wahiduddin Adams

Manahan M.P Sitompul

ttd.

ttd.

Patrialis Akbar

Aswanto

ttd.

Suhartoyo

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Saiful Anwar