

POTENSI PERJANJIAN LEASING DALAM PEMBIAYAAN KAPAL NELAYAN

Siti Malikhatun Badriyah*, Siti Mahmudah, Amiek Soemarmi, R. Suharto, Marjo,
Hendro Saptono, Kornelius Benuf

Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
Jl. dr. Antonius Suroyo, Tembalang, Semarang, 50275
sitimalikhatun@live.undip.ac.id

Abstract

Ships are the main capital in fisherman's operational activities, however, there are still many fishermen who do not have their own boats due to lack of capital. Leasing in the procurement of ships for fishermen has great potential in its development. The leasing process which is relatively simpler than financing through banks makes leasing very potential in business financing for parties who lack access to banking. This study aims to determine and analyze the potential of leasing agreements in financing fishing vessels. The research method used is socio legal. The results of the study conclude that leasing agreements have the potential to be developed in the procurement of fishing boats, but have not been widely used by the community. This is due to the lack of public knowledge about the principles of the leasing agreement.

Keywords: *Leasing; Financing; Fisherman; Boat.*

Abstrak

Nelayan dalam penangkapan ikan membutuhkan kapal sebagai modal utama. Walaupun demikian tidak semua nelayan memiliki kapal sendiri karena tidak memiliki modal. *Leasing* untuk pengadaan kapal nelayan berpotensi besar untuk dikembangkan. Proses *leasing* yang relatif lebih sederhana dari pembiayaan melalui bank menjadikan *leasing* sangat potensial dalam pembiayaan usaha bagi para pihak yang kurang memiliki akses perbankan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis potensi perjanjian *leasing* dalam pembiayaan kapal nelayan. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan *socio legal*. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa perjanjian *leasing* sangat potensial untuk dikembangkan dalam pengadaan kapal nelayan, namun belum banyak digunakan oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan kurangnya pengetahuan masyarakat mengenai prinsip-prinsip perjanjian *leasing*.

Kata Kunci: Leasing; Pembiayaan; Nelayan; Kapal.

A. Pendahuluan

Perikanan merupakan sektor primer bagi negara Indonesia. Pada umumnya perikanan (*fishery*) dikaitkan dengan produksi hasil laut yang bersifat komersil (*commercial fishery*). Hal ini mengingatkan Indonesia dikaruniai potensi laut yang begitu besar (Mappigau & Ferils, 2020). Dengan luas laut 70% dari luas daratan, Indonesia menyimpan banyak potensi, mulai dari sektor industri maritim, pertambangan, energi, pariwisata, jasa kelautan dan sektor perikanan. Namun demikian, di tengah potensi yang besar tersebut, kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasional masih tergolong rendah yakni masih di bawah 30%. Khusus untuk sub sektor perikanan tangkap, potensi

sumber daya ikan perairan laut mencapai 12,54 juta ton per tahun yang tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan Zona Eksklusif Ekonomi Indonesia (ZEEI) (Ditjen Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2021). Oleh karena itu dalam upaya peningkatan kesejahteraan nelayan sangat membutuhkan peningkatan industri perikanan.

Nelayan memiliki mata pencaharian utama sebagai penangkap ikan di laut. Oleh karena itu modal utama kegiatan nelayan adalah kapal. Kapal merupakan sarana pokok dalam penangkapan ikan di laut oleh nelayan. Menurut ketentuan Pasal 1 angka 9 Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan yang diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, “Kapal perikanan adalah kapal, perahu, atau alat apung lain yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi”. Selanjutnya dalam Pasal 1 Angka 5 UU Perikanan disebutkan bahwa “Penangkapan ikan adalah kegiatan untuk memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apa pun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkannya”.

Kapal nelayan menjadi salah satu faktor penentu dalam penangkapan ikan di laut. Oleh karena itu nelayan membutuhkan adanya kapal tersebut. Namun demikian nelayan yang memiliki kapal sendiri masih sangat terbatas. Hal ini dikarenakan berbagai faktor, antara lain adalah kurangnya dana. Pembiayaan usaha dalam rangka menyediakan dana untuk keperluan modal ini dapat dilakukan oleh bank maupun lembaga non-bank. Salah satunya adalah Lembaga Pembiayaan yang diatur dalam Perpres No. 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan. Berdasarkan Pasal 55 ayat (1) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan, sejak tanggal 31 Desember 2012, fungsi, tugas, dan wewenang pengaturan dan pengawasan kegiatan jasa keuangan di sektor Pasar Modal, Perasuransian, Dana Pensiun, Lembaga Pembiayaan, dan Lembaga Jasa Keuangan Lainnya telah beralih dari Menteri Keuangan dan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan ke Otoritas Jasa Keuangan, maka Perpres Nomor 9 Tahun 2009 dicabut dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2020. Pengadaan Lembaga Pembiayaan ini mendasarkan pada prinsip utama untuk membantu Usaha Mikro Kecil dan Menengah untuk mendapatkan modal untuk pengembangan usahanya (Badriyah, 2016). Perusahaan Pembiayaan (*finance*) menjadi salah satu bagian dari Lembaga Pembiayaan. Selanjutnya sejak terbentuknya Otoritas Jasa Keuangan, maka segala hal yang berkenaan dengan perijinan serta pengawasan Perusahaan Pembiayaan tidak lagi berada pada lingkup Kementerian Keuangan tetapi masuk dalam lingkup Otoritas Jasa Keuangan. Pengaturan mengenai hal tersebut terdapat dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 28/POJK.05/2014 tentang Perizinan Usaha dan Kelembagaan Perusahaan Pembiayaan, yang telah dicabut dan diganti dengan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 47 /Pojk.05/2020 Tentang Perizinan Usaha Dan Kelembagaan Perusahaan Pembiayaan dan Perusahaan Pembiayaan Syariah, dan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 29/ POJK.05/2014 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan yang telah dicabut dan diganti dengan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35 /POJK.05/2018 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan (Badriyah, Suharto, Marjo, Saraswati, & Wafi, 2021). Perusahaan Pembiayaan adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan barang dan/atau jasa. Salah satu usaha Perusahaan pembiayaan adalah *leasing*. Secara umum *leasing* berarti pembiayaan peralatan/barang modal untuk digunakan pada proses produksi suatu perusahaan, baik secara langsung maupun tidak langsung (Zakki, 2013). Dalam Pasal 1 angka 2 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor Nomor 47/Pojk.05/2020 menyebutkan bahwa perusahaan pembiayaan adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan barang dan/jasa. POJK Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan yang diubah dengan POJK Nomor 7/POJK.05/2022 tidak menyebutkan secara eksplisit mengenai *leasing*, namun terdapat bidang

usaha yang disebutkan di dalamnya yang pada dasarnya merupakan jenis *leasing*. Peraturan tersebut menyebutkan adanya *finance lease, sale and leaseback* dan *operating lease*.

Leasing dapat digunakan oleh pengusaha untuk memperoleh dana dalam pembelian barang-barang modal dengan jangka waktu pengembalian tiga tahun sampai lima tahun atau lebih (Sumual & Afandi, 2016). Perjanjian *leasing* akan muncul hubungan hukum antara para pihak. Hubungan hukum tersebut didasarkan pada perjanjian *leasing*. Perjanjian *leasing* ini tidak diatur secara khusus dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Oleh karena itu perjanjian *leasing* termasuk sebagai perjanjian tidak bernama (*niet nader genoemde overeenkomst*). Sampai saat ini belum ada pengaturan khusus perjanjian *leasing* dalam perundang-undangan. Pelaksanaan perjanjian *leasing* di Indonesia mendasarkan pada asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*).

Berkaitan dengan potensi laut Indonesia yang besar bagi pengembangan usaha perikanan tangkap, namun ketersediaan kapal bagi nelayan masih belum memadai, maka pengembangan pembiayaan kapal nelayan ini sangat besar. Demikian juga pengembangan pembiayaan kapal nelayan juga berpotensi besar. Hal ini karena pembiayaan dengan *leasing* prosesnya lebih sederhana dan tidak diperlukan jaminan khusus. Namun dalam praktik pada umumnya perusahaan pembiayaan menghendaki adanya jaminan khusus dalam mengucurkan dana kepada para pengguna jasa pembiayaan. Hal inilah yang seringkali menyulitkan nelayan dalam mengakses pembiayaan untuk pengadaan kapal. Permasalahan penelitian ini adalah mengenai bagaimana potensi perjanjian *leasing* dalam pembiayaan kapal nelayan?

Kerangka teori penelitian ini diawali dengan uraian mengenai kapal merupakan modal utama dalam penangkapan ikan di laut. Sebagai modal utama kapal perikanan ini menentukan keberhasilan nelayan dalam penangkapan ikan di laut. Kapal perikanan ini mutlak harus ada dalam usaha penangkapan ikan oleh nelayan. Pasal 1 angka 10 Undang-undang Perikanan menyebutkan bahwa Nelayan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan. Jadi kapal nelayan merupakan kapal yang digunakan oleh nelayan dalam penangkapan ikan di laut.

Kapal yang digunakan oleh nelayan ada berbagai macam. Apabila dilihat dari alat tangkapnya, maka kapal nelayan dibedakan menjadi: 1) Kapal Long Liner; 2) Kapal Purse Seiner; 3) Kapal Pole and Liner; 4) Kapal Gillnet; 5) Kapal Trawler. Menurut Purbayanto, ada berbagai jenis kapal ikan yaitu: a) kapal atau perahu kecil berupa perahu sampan (perahu tanpa motor) yang digerakkan dengan tenaga dayung atau layar; b) perahu motor tempel terbuat dari kayu maupun kapal ikan besar dari kayu; c) *fibre glass* maupun besi baja dengan tenaga penggerak mesin diesel. Selanjutnya Purbayanto juga mengemukakan bahwa jenis dan bentuk kapal ikan berbeda-beda sesuai dengan tujuan usaha, keadaan perairan, daerah penangkapan ikan (*fishing ground*) dan lain-lain, sehingga ukuran kapal pun berbeda (Purbayanto, Iskandar, Wisudo, & Novita, 2004). Keberadaan kapal pada pengembangan industri perikanan bagi nelayan merupakan faktor kunci dan modal utama. Dalam berbagai usaha modal menjadi faktor produksi utama termasuk dalam usaha penangkapan ikan di laut. Pentingnya modal ini tidak hanya pada saat pelaku usaha memulai usahanya, tetapi juga pengembangan usaha dari waktu ke waktu (Badriyah, Mahmudah, & Soemarmi, 2019a). Modal dapat berupa uang maupun barang. Barang adalah salah satu jenis benda. Pasal 499 KUH Perdata menyebutkan bahwa benda meliputi semua barang maupun hak yang dapat menjadi objek hak *eigendom*. Definisi modal yang terdapat dalam Black's Law Dictionary adalah *capital is the total assets of a business, especially those that help generate profit* (Garner, 2004). Dari pengertian tersebut dapat dilihat bahwa barang modal adalah barang yang digunakan untuk menjalankan usaha.

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 UU Perikanan, "Perikanan merupakan kegiatan yang berkaitan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan serta pemasaran yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan". Adapun usaha perikanan menurut Pasal 25 ayat (1) "dilaksanakan dalam sistem bisnis perikanan." Selanjutnya, dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2002 dikemukakan bahwa Usaha perikanan merupakan semua usaha perorangan atau badan hukum untuk menangkap

atau membudidayakan ikan termasuk kegiatan menyimpan, mendinginkan atau mengawetkan ikan untuk tujuan komersial.

Nelayan dalam upaya penangkapan ikan di laut sangat membutuhkan kapal. Dalam hal ini kapal merupakan salah satu modal pokok bagi nelayan (Ilyaza & Nasikh, 2022). Pasal 1 angka 10 Undang-undang Perikanan mengemukakan bahwa “Nelayan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan”. Berdasarkan kepemilikan modal, nelayan dibedakan menjadi tiga kelompok, yaitu nelayan buruh, nelayan juragan dan nelayan perorangan. Nelayan buruh adalah nelayan yang bekerja dengan alat tangkap milik orang lain. Sebaliknya nelayan juragan adalah nelayan yang memiliki alat tangkap yang dioperasikan oleh orang lain. Nelayan perorangan adalah nelayan yang memiliki peralatan tangkap sendiri, dan dalam pengoperasiannya tidak melibatkan orang lain (Sofiyanti & Suartini, 2016). Nelayan perorangan dan nelayan buruh yang jumlahnya mayoritas pada umumnya cenderung mengalami kemiskinan. Pada kelompok nelayan tersebut biasanya memiliki citra miskin dalam kehidupannya (Fadilah, Abidin, & Kalsum, 2014). Sebagian besar nelayan termasuk dalam kategori Nelayan Kecil, yaitu nelayan yang menangkap ikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dengan memakai kapal perikanan dengan ukuran maksimal 5 (lima) gross ton (GT).

Mengenai potensi *leasing* dalam pengadaan kapal nelayan, pada penelitian-penelitian sebelumnya belum ada. Beberapa penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya antara lain yang dilakukan oleh Anwari (1988), Nahrowi (2013) memfokuskan kajian *leasing* secara umum. Dalam hal ini fokus pembahasan adalah manfaat dan perkembangan *leasing* yang pesat. Penelitian mengenai perjanjian *leasing* juga pernah dilakukan antara lain dapat dilihat dalam penelitian Aprilianti (2011), namun fokus studi pada penelitian tersebut adalah perjanjian *leasing* secara umum yaitu hak dan kewajiban pihak *lessor* dan *lessee*. Hal tersebut sangat berbeda dengan fokus studi pada penelitian ini yaitu perjanjian *leasing* untuk pengadaan kapal bagi nelayan. Penelitian ini merupakan penelitian lanjutan dari penelitian yang dilakukan Siti Malikhatun Badriyah dkk (Badriyah, Mahmudah, & Soemarmi, 2019b). Perbedaannya pada penelitian sebelumnya hanya pada implementasi *leasing* dalam pengadaan kapal bagi nelayan kecil di Kota Pekalongan, namun untuk penelitian lanjutan ini memiliki lingkup yang lebih luas yaitu untuk menggambarkan dan menganalisis potensi penggunaan *leasing* untuk pengadaan kapal nelayan pada umumnya dan dilakukan di lingkup Jawa Tengah. Di samping itu, setelah tahun 2019 terdapat berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan *leasing* mengalami perubahan sehingga berbeda dengan pada saat dilakukan penelitian sebelumnya.

Leasing adalah salah satu model pembiayaan yang mirip dengan kredit bank. Dalam hal ini bedanya adalah *leasing* memberikan bantuan dalam bentuk barang modal, sedangkan bank menyalurkan bantuan dalam bentuk permodalan uang. Di samping itu proses dan persyaratan *leasing* lebih sederhana dan lebih cepat dan seharusnya tidak menggunakan jaminan karena fungsi utamanya pada awal perkembangan *leasing* adalah untuk membantu Usaha Kecil dan Menengah.

Hubungan antara para pihak dalam *leasing* didasarkan pada perjanjian. Pengaturan perjanjian *leasing* secara khusus pada peraturan perundang-undangan belum ada. Selama ini pengaturannya selama ini hanya pengaturan administratif, sedangkan hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian *leasing* tidak diatur. Ada berbagai perjanjian yang mirip dengan *leasing* antara lain adalah sewa-menyewa, beli sewa, dan jual beli dengan angsuran. Meskipun perjanjian-perjanjian tersebut ada kemiripan dengan perjanjian *leasing* namun pada perjanjian *leasing* terdapat beberapa karakteristik tertentu yang membedakan perjanjian *leasing*. Oleh karena itu perjanjian *leasing* tidak dapat dikualifikasikan sebagai perjanjian-perjanjian tersebut. Unsur pokok yang sangat membedakannya adalah adanya hak opsi pada *leasing*. Hak opsi merupakan hak pilih yang ada pada *lessee* untuk menentukan pilihan apakah akan melanjutkan perjanjian *leasing* atau mengembalikan barang kepada *lessor* atau memiliki objek *leasing* pada masa akhir perjanjian *leasing*. Peralihan hak milik atas benda obyek *leasing* baru dari *lessor* kepada *lessee* jika dalam perjanjian tersebut *lessee* menggunakan hak opsi pada masa akhir perjanjian. Hak opsi adalah hak

lessee untuk memilih apakah akan melanjutkan perjanjian *leasing* atau akan membeli objek *leasing*, atau mengembalikan objek *leasing* kepada *lessor*. Jika pada akhir perjanjian dalam hal ini *lessee* menggunakan hak opsi untuk memilih membeli barang modal tersebut, maka hak milik benda beralih kepada *lessee*.

Perbedaan tersebut menjadikan perjanjian *leasing* sebagai perjanjian jenis baru yang mandiri (*sui generis*). Perjanjian ini termasuk perjanjian tidak bernama (*innominaat*). Perjanjian tidak bernama adalah perjanjian yang tidak diatur secara khusus dalam KUH Perdata. Perjanjian *leasing* dapat masuk dan berkembang di Indonesia karena adanya asas kebebasan berkontrak (Pasal 1338 KUH Perdata). Di Amerika dan Eropa *Leasing* memiliki karakteristik khusus. Neuberger & R  thke-D  ppner (2013) mengemukakan bahwa “*empirical studies show that the use of leasing in the US and Europe depends on firm-specific characteristics such as size, age, leverage, probability of bankruptcy, profitability, ownership structure, investment opportunity sets and tax variables*”.

Dalam kegiatan *leasing*, hubungan hukum antara pihak *lessor* dan *lessee* didasarkan pada perjanjian. Perjanjian merupakan hubungan hukum antara dua orang atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum. Pada umumnya perjanjian *leasing* dibuat dalam bentuk baku atau yang sering disebut juga perjanjian standard (Badriyah et al., 2019b). Menurut Nur Syaimasyaza Mansor & Khairuddin Abdul Rashid (2016) “*The use of a standard contract is very common in industry*”. Dalam perjanjian *leasing* penyusunan perjanjian hanya dilakukan secara sepihak oleh *lessor* yang dalam hal ini adalah Perusahaan Pembiayaan. Pada perjanjian tersebut *lessee* hanya memiliki kesempatan untuk memilih apakah menerima perjanjian tersebut atau menolaknya.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode *mixed method* yaitu memadukan antara penelitian kualitatif dan kuantitatif. Adapun pendekatan penelitian yang digunakan adalah *socio legal*, yang mengintegrasikan pendekatan: (1) normatif (*state law*), yaitu meneliti peraturan-peraturan hukum tertulis yang berkaitan dengan perjanjian *leasing* untuk pembiayaan kapal; (2) sosiologis (*living law*) dengan mengungkap dan menganalisis praktik perjanjian *leasing* dalam pembiayaan kapal nelayan. Metode pengumpulan data dilakukan dengan teknik studi dokumen pada penelitian kepustakaan, dan teknik wawancara pada penelitian lapangan. Teknik wawancara ini yang digunakan adalah wawancara secara mendalam dengan informan yang meliputi nelayan di pantai utara Demak, Jawa Tengah. Pengambilan sampel dilakukan secara *snowball*. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif. Pengujian data dalam penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan metode.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Perkembangan Perikanan Tangkap di Indonesia

Produksi perikanan tangkap di Indonesia mengalami perkembangan. Hal ini dapat dilihat dari tabel 1. Dari tabel 1 dapat dilihat bahwa produksi perikanan tangkap selalu mengalami perkembangan. Pada tahun 2021, produksi perikanan tangkap mengalami kenaikan sebesar 382.774 ton atau 4,97% dari tahun 2020.

Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), angka konsumsi ikan di Indonesia mengalami perkembangan dalam kurun waktu lima tahun dari tahun 2017-2021. Hanya pada tahun 2020 tidak mengalami kenaikan yang signifikan. Selanjutnya pada tahun 2021 mengalami peningkatan kembali sebesar 55,37 kilogram (kg) per kapita. Jumlah tersebut meningkat 1,48% dibandingkan pada 2020 yang sebesar 54,56 kg/kapita. Data mengenai peningkatan konsumsi ikan tersebut menunjukkan kebutuhan ikan semakin meningkat. Berdasarkan hal tersebut maka produksi ikan harus terus ditingkatkan di berbagai wilayah Indonesia. Salah satu daerah yang menjadi penghasil ikan adalah wilayah pesisir utara Jawa

Tengah, salah satunya adalah wilayah pesisir utara Demak. Sektor pertanian, perkebunan dan perikanan menjadi andalan bagi provinsi Jateng baik dalam peningkatan kesejahteraan, penyerapan tenaga kerja hingga perbaikan gizi masyarakat. Provinsi Jawa Tengah memiliki potensi luar biasa dalam sektor perikanan. Salah satu wilayah pesisir utara Jawa Tengah penghasil ikan laut adalah Wilayah Pesisir Utara Kabupaten Demak. Potensi kelautan Kabupaten Demak khususnya perikanan tangkap meliputi wilayah pantai utara sepanjang 57 km, jumlah TPI/PPI 2 buah, 3.888 armada kapal, 24.786 orang berprofesi sebagai Nelayan, Bakul Ikan di TPI/PPI ada 139 orang (Hadi, Mulyatno, & Santosa, 2015).

Dari tabel 3 dapat diketahui bahwa produksi ikan tangkap pada tahun 2018 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya yaitu 2017. Pada tahun 2019 mengalami kenaikan signifikan. Dalam pengembangan industri perikanan terdapat perbedaan tantangan di setiap kabupaten/kota. Di pesisir utara yang menghadap Laut Jawa, masalah yang dihadapi adalah pencemaran lingkungan, tata ruang laut dan akses penangkapan ikan. Demikian juga di wilayah pesisir utara Kabupaten Demak. Di samping itu, tantangan tersebut, terdapat tantangan yang dihadapi nelayan dalam penangkapan ikan yaitu sangat kurangnya nelayan yang memiliki kapal sendiri sebagai modal utama dalam penangkapan ikan di laut.

Pemerintah Kabupaten Demak telah menyiapkan berbagai sarana dan prasarana untuk mendukung pengembangan industri perikanan agar dapat menunjang usaha penangkapan, pendaratan maupun pelelangan ikan dan pengelolaan hasil tangkapan serta memperlancar pemasaran. Walaupun demikian upaya pemerintah tersebut belum mencukupi seluruh kebutuhan nelayan di Kabupaten Demak. Sampai saat ini masih banyak nelayan yang mengalami kesulitan dalam memperoleh pembiayaan dari lembaga pembiayaan dalam rangka pemenuhan kebutuhan penangkapan ikan di laut, salah satunya adalah pengadaan kapal. Faktor penyebab utama adalah adanya keengganan Perusahaan Pembiayaan membiayai pengadaan kapal bagi nelayan terutama nelayan kecil, karena beranggapan risiko yang terlalu besar bagi perusahaan pembiayaan. Padahal modal merupakan faktor produksi utama dalam keberhasilan usaha. Pentingnya modal ini tidak hanya ketika pelaku usaha memulai usahanya namun juga sangat penting dalam keberlanjutan dan perkembangan usaha. Masih sangat kurangnya nelayan yang memiliki kapal, terutama dikarenakan terbatasnya modal untuk memperoleh kapal.

Proses *leasing* yang lebih sederhana dibandingkan dengan pembiayaan melalui bank serta persyaratannya yang lebih mudah menjadikan *leasing* sangat potensial sebagai alternatif pembiayaan bagi nelayan kecil dalam memperoleh barang modal. Dalam hal ini adalah untuk memperoleh kapal sebagai sarana utama menangkap ikan laut terutama untuk pengembangan usaha perikanan tradisional. Dalam hal ini pemerintah juga sudah melakukan berbagai upaya dalam rangka mendorong perkembangan industri perikanan tradisional, antara lain adalah dengan memberikan bantuan kapal. Bantuan kapal bagi nelayan tersebut dimulai sejak tahun 2016. Menteri Kelautan dan Perikanan telah mengadakan kerjasama dengan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dalam pemberian bantuan kredit kepada nelayan (Ambari, 2015). Upaya untuk meningkatkan akses permodalan dapat membantu para nelayan dalam pengembangan usaha penangkapan ikan dan meningkatkan kesejahteraan keluarganya.

Pengadaan kapal nelayan sebagai barang modal sangat tepat apabila menggunakan pembiayaan dengan sistem *leasing*. Pasal 1 angka 5 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35 /POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan menyebutkan bahwa "*Finance Lease* yang selanjutnya disebut Sewa Pembiayaan adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang oleh Perusahaan Pembiayaan untuk digunakan debitur selama jangka waktu tertentu, yang mengalihkan secara substansial manfaat dan risiko atas barang yang dibiayai." Selanjutnya Pasal 1 angka 6 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35 /POJK.05/2018 menyebutkan bahwa "*Sale and Leaseback* yang selanjutnya disebut Jual dan Sewa-Balik adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penjualan suatu barang oleh debitur kepada Perusahaan Pembiayaan yang disertai dengan menyewa-pembiayaan

kembali barang tersebut kepada debitur yang sama. Pembiayaan kapal dengan perjanjian *leasing* bisa melalui dua cara yaitu: (1) *financial lease* yaitu *leasing* dengan hak opsi; dan, (2) *operating lease* yaitu *leasing* tanpa hak opsi. *Leasing* adalah bisnis *loosely regulated* tidak seperti lembaga keuangan bank. Perlindungan hukum bagi para pihak sangat minim hanya sebatas itikad baik dari para pihak yang kemudian dituangkan dalam perjanjian (Kambey, 2015).

Terhadap perjanjian *leasing* sebagai suatu perjanjian tidak bernama diberlakukan KUH Perdata yang merupakan ketentuan ketentuan umum perjanjian. Dalam Pasal 1319 KUH Perdata disebutkan bahwa semua perjanjian, baik yang mempunyai nama khusus, maupun yang tidak dikenal dengan suatu nama tertentu, tunduk pada peraturan-peraturan umum dalam KUH Perdata.

2. Potensi Perkembangan *Leasing* dalam Pembiayaan Kapal Nelayan

Melihat perkembangan produksi dan konsumsi perikanan di Indonesia yang selalu mengalami peningkatan, maka sangat dibutuhkan pengembangan sarana dan prasarana dalam industri perikanan, salah satunya perikanan tangkap. Dalam hal ini peningkatan pengadaan kapal menjadi kebutuhan yang sangat urgen. Dalam hal ini tentu dibutuhkan modal untuk pembiayaan kapal nelayan. Namun masih banyak nelayan yang tidak memiliki akses pembiayaan melalui sistem perbankan. Sistem *leasing* dapat menjadi peluang menarik bagi nelayan sebagai pelaku usaha dalam penangkapan ikan di laut.

Ada berbagai keunggulan yang terdapat pada *Leasing* menjadikan pembiayaan dengan sistem tersebut memiliki potensi sangat besar untuk dikembangkan sebagai suatu pembiayaan di luar sistem perbankan. Keunggulan-keunggulan *leasing* tersebut antara lain adalah proses *leasing* dalam pengadaan peralatan modal relatif lebih cepat dan tidak memerlukan jaminan kebendaan, prosedurnya sederhana dan tidak ada keharusan melakukan studi kelayakan yang memakan waktu lama; Dapat digunakan untuk pengadaan modal alat-alat berat dan mahal dengan teknologi tinggi sehingga sangat meringankan dalam pemenuhan kebutuhan *cash flow* mengingat sistem pembayaran yang dilakukan secara angsuran dalam jangka panjang; Posisi *cash flow* perusahaan akan lebih baik dan biaya-biaya modal menjadi lebih murah dan menarik; Perencanaan keuangan perusahaan lebih mudah dan sederhana (Badriyah & Mahmudah, 2018).

Sampai saat ini *leasing* telah mengalami perkembangan pesat dalam “kehidupan masyarakat.” Namun demikian Lembaga Pembiayaan yang menyalurkan dana kepada nelayan, terutama nelayan kecil untuk membiayai kapal belum banyak. Pemberian pembiayaan oleh Perusahaan pembiayaan seringkali masih fokus pada penyediaan benda-benda lainnya antara lain mobil, motor, alat-alat berat, sedangkan untuk kapal nelayan pengadaannya masih belum banyak mendapat perhatian. Padahal kemampuan serta keberhasilan nelayan dalam penangkapan ikan di laut sangat bergantung pada kapal yang digunakan untuk operasional. Kapal merupakan sarana utama dan modal pokok nelayan usaha penangkapan ikan di laut. Oleh karena itu *leasing* untuk pembiayaan kapal nelayan memiliki potensi besar untuk dikembangkan. Semua jenis kapal dapat dilakukan pembiayaan dengan *leasing*. Perbedaannya adalah pada penggunaan kapal tersebut sekaligus sebagai jaminan. Menurut Salim HS (2007), pembedaan kapal laut berdasarkan ukurannya yang penting sekali untuk menentukan pembebanan jaminan kapal tersebut apakah dengan hipotek atau dengan jaminan fidusia. Kapal yang beratnya kurang dari 20 m³ maka lembaga jaminan yang digunakan adalah jaminan fidusia, sedangkan kapal yang beratnya di atas 20 m³, maka pembebanannya menggunakan hipotek (Salim HS, 2007). Hasil penelitian pada masyarakat nelayan di pesisir pantai utara Kabupaten Demak menggunakan kapal dengan berat kurang dari 20 m³, sehingga apabila dijamin menggunakan lembaga jaminan fidusia. Dari hasil penelitian diketahui bahwa di wilayah Kabupaten Demak belum ada nelayan yang menggunakan *leasing* untuk pembiayaan dalam pengadaan kapal nelayan. Salah satu factor penyebabnya adalah masih kurangnya pengetahuan nelayan mengenai perjanjian *leasing* untuk mendapatkan pembiayaan dalam pengadaan kapal. Di samping kebanyakan perusahaan pembiayaan enggan memberikan pembiayaan bagi nelayan untuk memperoleh kapal karena tidak adanya jaminan yang dianggap

memadai. Jika jaminannya adalah kapal yang dibiayai dengan *leasing* terdapat risiko besar bagi perusahaan pembiayaan, karena rentan terjadi kecelakaan di laut. Di samping itu nilai kapal cenderung terus mengalami penurunan dengan cepat. *Leasing* di Kabupaten Demak banyak digunakan untuk pembiayaan motor dan mobil bagi konsumen, yang seringkali justru bukan untuk pelaku usaha tapi untuk kebutuhan konsumen. Dapat dikatakan terjadi penyimpangan dari prinsip *leasing*.

Bantuan kapal perikanan tahun 2021 pada awalnya sebanyak 97 unit terdiri dari pengadaan Tugas Pembantuan (TP) 95 unit (kapal 5 GT sebanyak 85 unit dan kapal 10 GT sebanyak 10 unit) serta pengadaan Pusat 2 unit kapal 30 GT. Adanya pemotongan anggaran/*refocusing* tahap IV pada tahun 2021 mengakibatkan pengadaan bantuan kapal perikanan melalui pusat dan TP berkurang untuk penanggulangan Covid-19. Bantuan kapal yang masih dilaksanakan adalah pengadaan TP Dinas Maluku Utara sebanyak 14 unit (4 unit kapal 10 GT dan 10 unit kapal 5 GT) yang mana telah kontrak, pembangunannya telah selesai, dan telah dilaksanakan serah terima kapal (Ditjen Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2021).

Jumlah Kapal Perikanan dan jumlah nelayan memiliki pengaruh sangat signifikan terhadap hasil produksi perikanan di Indonesia (Sofiyanti & Suartini, 2016). Oleh karena itu, peningkatan pengadaan kapal untuk nelayan harus selalu dilakukan. Mengingat potensi perkembangan perjanjian *leasing* dalam pengadaan kapal nelayan yang sangat besar, sedangkan pada sisi lain terdapat berbagai kendala dalam perkembangannya, maka dibutuhkan pengembangan model perjanjian *leasing* yang dapat lebih memberikan kemudahan dan perlindungan hukum bagi para pihak. Dalam hal ini terdapat beberapa hal yang diperlukan dalam menunjang potensi perkembangan *leasing* dalam pembiayaan kapal nelayan, antara lain adalah dibutuhkan peraturan khusus tentang perjanjian *leasing* agar para pihak yang merupakan subjek hukum dalam perjanjian *leasing* mendapatkan perlindungan hukum secara berimbang. Di samping itu, juga dibutuhkan adanya sosialisasi secara masif berkaitan dengan perjanjian *leasing* untuk pembiayaan kapal nelayan yang merupakan modal utama bagi nelayan dalam penangkapan ikan di laut. Adanya *leasing* dengan jaminan dari pemerintah (*state guarantee*) bagi nelayan untuk memperoleh pembiayaan untuk pengadaan kapal sebagai barang modal untuk meningkatkan kesejahteraan nelayan dalam pengembangan industri perikanan tangkap. Dengan penggunaan *leasing* untuk pengadaan kapal nelayan maka memungkinkan bagi nelayan untuk memperoleh pendanaan dari lembaga pembiayaan dengan proses yang lebih cepat dan sederhana. Dengan *leasing*, penggunaan dana langsung digunakan untuk pengadaan barang modal, sehingga memperkecil kemungkinan penggunaan dana untuk yang menyimpang. Terlebih apabila terdapat jaminan pemerintah (*state guarantee*), maka perusahaan pembiayaan lebih memiliki keyakinan untuk mendanai pengadaan kapal nelayan meskipun tanpa jaminan kebendaan.

Tabel 1.
Produksi Ikan Tangkap Tahun 2017-2021

Tahun	2017	2018	2019	2020	2021
Produksi Perikanan Tangkap	6.425.114	6.701.834	6.981.505	7.137.122	7.485.872

Sumber: Laporan Tahunan: Evaluasi Kegiatan dan Anggaran Ditjen Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan TA 2021

Tabel 2.
Angka Konsumsi Ikan di Indonesia Tahun 2017-2021

Tahun	2017	2018	2019	2020	2021
Konsumsi Ikan di Indonesia dalam kg/kapita	47,34	50,69	54,5	54,56	55,37

Sumber: Laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)

Tabel 3.
Produksi Ikan Tangkap Kabupaten Demak

Tahun	2017	2018	2019
Produksi Ikan Tangkap	16.424	3.061	48.502

Sumber: Dinas Perikanan dan Kelautan Provinsi Jawa Tengah

D. Simpulan dan Saran

Simpulan dalam penelitian ini bahwa usaha perikanan tangkap di Indonesia berpotensi besar untuk selalu mengalami peningkatan. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan produksi dan konsumsi ikan yang selalu mengalami perkembangan. Meskipun potensi pengembangan usaha perikanan tangkap selalu mengalami perkembangan, namun masih banyak nelayan yang tidak memiliki kapal sendiri. Kemudahan memperoleh pembiayaan untuk pengadaan kapal nelayan sangat dibutuhkan. Oleh karena itu, perjanjian *leasing* memiliki potensi besar untuk dikembangkan dalam pengadaan kapal nelayan. Namun, penggunaan *leasing* bagi pengadaan kapal nelayan belum banyak dilakukan karena masih terdapat berbagai kendala, antara lain karena kurangnya pengetahuan masyarakat mengenai *leasing* untuk pengadaan kapal. Di samping itu, lembaga pembiayaan enggan untuk memberikan pembiayaan bagi pengadaan kapal karena menganggap risiko bagi perusahaan pembiayaan terlalu besar, dan nilai kapal juga cepat mengalami penurunan. Rekomendasi bagi pemerintah sebaiknya memberikan jaminan bagi nelayan yang mengajukan pembiayaan dalam pengadaan kapal supaya lebih banyak nelayan yang memiliki kapal sebagai barang modal utama dalam penangkapan ikan. Selain itu, pemerintah juga perlu bekerja sama dengan akademisi melakukan sosialisasi pada pelaku usaha dan masyarakat nelayan mengenai perjanjian *leasing*.

Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan terimakasih kepada Rektor Universitas Diponegoro beserta seluruh jajaran, Dekan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro beserta seluruh jajaran, Ketua LPPM Universitas Diponegoro dan seluruh jajaran, serta pihak-pihak yang telah memberikan dukungan dan motivasi baik langsung maupun tidak langsung.

DAFTAR PUSTAKA

- Ambari, M. (2015). Skema Perlindungan Nelayan Wajib Ada dalam RUU Perlindungan Nelayan. Retrieved from Mongabay : Situs Berita Lingkungan website: <https://www.mongabay.co.id/2015/11/16/skema-perlindungan-nelayan-wajib-ada-dalam-ruu-perlindungan-nelayan/>
- Anwari, A. (1988). *Leasing di Indonesia*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

- Aprilianti, A. (2011). Perjanjian Sewa Guna Usaha Antara Lessee dan Lessor. *Fiat Justitia : Jurnal Ilmu Hukum*, 5(3), 315–323. <https://doi.org/10.25041/fiatjustitia.v5no3.340>
- Badriyah, S. M. (2016). Dilemma's Use of Leasing Agreement Object as Fiduciary Guarantee Object. *International Conference on Law, Business, and Social Justice (IC-LBSJ 2016) : Encouraging a Better ASEAN Community Relationship*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Badriyah, S. M., & Mahmudah, S. (2018). Re-Orientation of Use Option Right In The Financial Least Contract for Small and Medium Enterprises. *International Journal of Mechanical Engineering and Technology (IJMET)*, 9(3), 581–591.
- Badriyah, S. M., Mahmudah, S., & Soemarmi, A. (2019a). *Aspek Hukum Leasing dan Usaha Perikanan Tangkap* (1st ed.). Semarang: Tigamedia Pratama.
- Badriyah, S. M., Mahmudah, S., & Soemarmi, A. (2019b). Leasing Sebagai Alternatif Pembiayaan Kapal Bagi Nelayan Kecil Di Kota Pekalongan. *Masalah-Masalah Hukum*, 48(2), 204–214. <https://doi.org/10.14710/mmh.48.2.2019.204-214>
- Badriyah, S. M., Suharto, R., Marjo, M., Saraswati, R., & Wafi, M. S. (2021). Implementation of the Constitutional Court Decision Regarding the Execution of Fiduciary Guarantees and Inclusion of Default Clauses in Indonesia. *International Journal of Criminology and Sociology*, 10, 33–38. <https://doi.org/10.6000/1929-4409.2021.10.05>
- Ditjen Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2021). *Laporan Tahunan, Evaluasi Kegiatan dan Anggaran Ditjen Perikanan Tangkap TA 2021*.
- Fadilah, F., Abidin, Z., & Kalsum, U. (2014). Pendapatan dan Kesejahteraan Rumah Tangga Nelayan Obor di Kota Bandar Lampung. *Jurnal Ilmu-Ilmu Agribisnis*, 2(1), 71–76. Retrieved from <https://jurnal.fp.unila.ac.id/index.php/JIA/article/view/563>
- Garner, B. A. (2004). *Black's Law Dictionary* (8th ed.). United States of America: West.
- Hadi, E. S., Mulyatno, I. P., & Santosa, A. W. B. (2015). Pemberdayaan Kelompok Nelayan Tangkap Tradisional Di Kawasan Pesisir Pantai Moro Demak Dalam Upaya Peningkatan Produksi Dan Penghematan BBM. *Kapal*, 12(3), 151–157. Retrieved from <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/kapal/article/view/9689>
- Ilyaza, R., & Nasikh, N. (2022). Peranan Tenaga Kerja, Modal, dan Teknologi Terhadap Peningkatan Pendapatan Masyarakat Nelayan di Desa. *Jurnal Pena*, 36(1), 1–9. <https://doi.org/10.31941/jurnalpena.v36i1.1912>
- Kambey, S. F. (2015). Perlindungan Hukum Terhadap Perusahaan Pembiayaan dalam Perjanjian Leasing. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, 3(3), 1–9.
- Mansor, N. S., & Rashid, K. A. (2016). Incomplete Contract in Private Finance Initiative (PFI) Contracts: Causes, Implications and Strategies. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 222, 93–102. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.05.193>
- Mappigau, E., & Ferils, M. (2020). Tenaga Kerja, Modal Kerja Dan Teknologi Pengaruhnya Terhadap Pendapatan Nelayan Desa Bambu Kecamatan Mamuju. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembangunan*, 1(2), 194–206. Retrieved from <https://stiemmamuju.ejournal.id/GJIEP/article/view/37>
- Nahrowi, N. (2013). Permasalahan Hukum Pembiayaan Leasing di Indonesia. *Jurnal Cita Hukum*, 1(1), 25–38. <https://doi.org/10.15408/jch.v1i1.2978>

- Neuberger, D., & R athke-D oppner, S. (2013). Leasing by Small Enterprises. *Applied Financial Economics*, 23(7), 535–549. <https://doi.org/10.1080/09603107.2012.730132>
- Purbayanto, A., Iskandar, B. H., Wisudo, S. H., & Novita, Y. (2004). *Kajian Teknis Kemungkinan Pengalihan Pengaturan Perizinan dari GT menjadi Volume Palka pada Kapal Ikan*. Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap–DKP dengan Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan FPIK-IPB.
- Salim HS. (2007). *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia* (3rd ed.). Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Sofiyanti, N., & Suartini, S. (2016). Pengaruh Jumlah Kapal Perikanan dan Jumlah Nelayan Terhadap Hasil Produksi Perikanan di Indonesia. *Accounthink : Journal of Accounting and Finance*, 1(01), 49–61. <https://doi.org/10.35706/acc.v1i01.442>
- Sumual, M., & Afandi, D. (2016). Analisis Perlakuan Akuntansi Leasing Dan Pelaporannya Pada PT. Astra Sedaya Finance Di Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 16(4 (Jilid 6)), 636–646. Retrieved from <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/jbie/article/view/13701>
- Zakki, M. I. (2013). Transaksi Leasing Di Indonesia Dalam Perspektif Hukum Islam. *Epistem : Jurnal Pengembangan Ilmu Keislaman*, 8(1), 175–206. <https://doi.org/10.21274/epis.2013.8.1.175-206>