

Problematika Penahanan Kapal Milik Perseroan Terbatas Sebagai Instrumen Penegakan Hukum: Perspektif Separate Legal Entity dan Perlindungan Kreditor Maritim

Fadlilah Mursid¹

¹ Fakultas Hukum Universitas Dr. Soetomo Surabaya

*Corresponding Email: fadlilahmursid57@gmail.com

Abstrak: Kompleksitas hukum muncul ketika kapal yang menjadi objek penahanan merupakan kekayaan Perseroan Terbatas yang memiliki kepribadian hukum tersendiri berdasarkan prinsip separate legal entity. Penelitian ini bertujuan menganalisis konstruksi hukum penahanan kapal milik Perseroan Terbatas, menentukan batas penerapan separate legal entity dalam perlindungan kreditor maritim, serta merumuskan konstruksi pengaturan penahanan kapal yang memberikan keseimbangan antara kepentingan kreditor dan perlindungan badan hukum perseroan. Penelitian menggunakan metode hukum normatif melalui pendekatan perundang-undangan, konseptual, komparatif, dan kasus. Bahan hukum primer mencakup Undang-Undang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Pelayaran sebagaimana terakhir diubah melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, serta instrumen hukum maritim internasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penahanan kapal milik Perseroan Terbatas pada prinsipnya tidak bertentangan dengan separate legal entity apabila klaim ditujukan terhadap perseroan sebagai pemilik atau pihak yang secara hukum bertanggung jawab. Prinsip tersebut justru menjadi batas agar penahanan tidak secara otomatis diperluas terhadap kapal milik pemegang saham, perusahaan induk, anak perusahaan, atau perusahaan terafiliasi. Persoalan utama hukum Indonesia terletak pada belum komprehensifnya hukum acara khusus mengenai ship arrest, termasuk persoalan hubungan antara klaim dan kapal, pelepasan kapal melalui jaminan, sister-ship arrest, serta pertanggungjawaban atas wrongful arrest. Rekonstruksi regulasi perlu didasarkan pada prinsip legal nexus, proporsionalitas, kepastian prosedural, dan perlindungan berimbang antara kreditor maritim dan pemilik kapal.

Kata kunci: Kreditor Maritim, Penahanan Kapal, Perseroan Terbatas, Separate Legal Entity, Ship Arrest.

Abstract: Legal complexities arise when the vessel subject to arrest is the property of a limited liability company that possesses its own legal personality based on the principle of separate legal entity. This study aims to analyze the legal framework governing the arrest of vessels owned by limited liability companies, determine the limits of the application of the separate legal entity principle in the protection of maritime creditors, and formulate a regulatory framework for vessel arrest that strikes a balance between the interests of creditors and the protection of the company as a legal entity. The study employs a normative legal method through statutory, conceptual, comparative, and case-law approaches. Primary legal sources include the Limited Liability Company Act, the Shipping Act as last amended by Law No. 66 of 2024, and international maritime legal instruments. The results of the study indicate that the arrest of a vessel owned by a limited liability company does not, in principle, conflict with the principle of separate legal entity if the claim is directed against the company as the owner or the party legally responsible. This principle, in fact, serves as a safeguard to prevent the arrest from automatically extending to vessels owned by shareholders, the parent company, subsidiaries, or affiliated companies. The main issue with Indonesian law lies in the lack of comprehensive special procedural laws regarding ship arrest, including issues related to the relationship between claims and the vessel, the release of a vessel through security, sister-ship arrest, and liability for wrongful arrest. Regulatory reform must be based on the principles of legal nexus, proportionality, procedural certainty, and balanced protection between maritime creditors and shipowners.

Keywords: Limited Liability Company, Maritime Creditor, Separate Legal Entity, Ship Arrest, Maritime Claim.

PENDAHULUAN

Kapal menempati kedudukan hukum dan ekonomi yang khas dibandingkan sebagian besar aset perusahaan pada umumnya. Sebagai benda bergerak, kapal dapat berpindah melintasi berbagai wilayah dan yurisdiksi, memiliki nilai ekonomi yang tinggi, sekaligus berfungsi sebagai sarana utama untuk menghasilkan pendapatan bagi perusahaan pelayaran. Sifat mobilitas inilah yang menimbulkan persoalan tersendiri bagi kreditor apabila suatu kewajiban terkait pengoperasian kapal tidak dipenuhi oleh pihak yang bertanggung jawab.

Gugatan perdata dalam bentuk biasa belum tentu memberikan perlindungan yang memadai jika kapal sudah meninggalkan wilayah yurisdiksi sebelum kreditor memperoleh putusan yang dapat dieksekusi. Karakter tersebut melahirkan kebutuhan atas suatu mekanisme pengamanan yang mampu mempertahankan keberadaan kapal guna menjamin penyelesaian klaim maritim.

Instrumen *ship arrest* berkembang sebagai sarana untuk menahan kapal berdasarkan perintah pengadilan agar diperoleh jaminan atas suatu maritime claim (Faghfour, 2020). *International Convention on Arrest of Ships* 1999 mendefinisikan *arrest* sebagai tindakan penahanan atau pembatasan pemindahan kapal berdasarkan perintah pengadilan untuk menjamin klaim maritim, sebuah konsep yang berbeda dari penyitaan kapal dalam rangka pelaksanaan atau pemenuhan putusan yang telah berkekuatan eksekutorial. Konvensi tersebut juga membatasi ruang lingkup penahanan hanya pada klaim yang bersifat maritim serta mengatur jenis kapal yang dapat menjadi objek penahanan.

Dalam hukum nasional, mekanisme serupa dikenal melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 222 undang-undang tersebut memberikan dasar hukum bagi Syahbandar untuk menahan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan. Ketentuan ini kemudian diperbarui melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berlaku sejak 28 Oktober 2024. Undang-undang perubahan tersebut tetap mempertahankan substansi Pasal 223 ayat (1), yang pada intinya mengatur bahwa perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilaksanakan tanpa melalui proses gugatan. Adapun Pasal 223 ayat (2) dihapuskan, sementara Pasal 223A menegaskan bahwa penahanan kapal dalam perkara pidana maupun perdata dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Perubahan tersebut membawa konsekuensi penting bagi konstruksi *ship arrest* di Indonesia. Dihapuskannya delegasi pengaturan mengenai tata cara penahanan kapal yang sebelumnya tercantum dalam Pasal 223 ayat (2) ternyata belum diikuti dengan pembentukan rezim prosedural khusus yang secara komprehensif mengatur tata cara pengajuan penahanan, standar pembuktian awal, jaminan dari pemohon, mekanisme pelepasan kapal, counter-security, maupun tanggung jawab atas penahanan yang tidak berdasar. Kajian mengenai praktik hukum pelayaran Indonesia pada tahun 2026 turut mencatat bahwa peraturan pelaksana khusus mengenai prosedur vessel arrest masih belum tersedia, termasuk ketiadaan ketentuan eksplisit mengenai *sister-ship arrest*.

Persoalan akan menjadi lebih kompleks apabila kapal merupakan aset milik Perseroan Terbatas. Sebagai badan hukum, perseroan memiliki kepribadian yang terpisah dari pemegang saham maupun pengurusnya. Prinsip *separate legal entity* menciptakan pemisahan antara kekayaan perseroan dan kekayaan pribadi pemegang saham. Ketentuan Pasal 3 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 pada dasarnya menegaskan bahwa pemegang saham tidak bertanggung jawab secara pribadi atas perikatan yang dibuat atas nama perseroan, serta tidak menanggung kerugian perseroan melebihi nilai saham yang dimilikinya. Ketentuan tersebut berkaitan erat dengan prinsip *limited liability* sebagai salah satu karakter fundamental dari Perseroan Terbatas.

Kondisi tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai kedudukan penahanan kapal. Penahanan atas kapal milik perseroan kerap dipahami sebagai tindakan represif terhadap aset perusahaan (Darmawan, 2025). Pemahaman yang lebih tepat justru memperlihatkan bahwa penahanan atas kapal yang dimiliki perseroan guna menjamin kewajiban perseroan tidak bertentangan dengan prinsip *separate legal entity*. Tindakan tersebut merupakan konsekuensi logis dari kepribadian hukum perseroan, mengingat kewajiban badan hukum semestinya dipertanggungjawabkan melalui kekayaan badan hukum itu sendiri. Persoalan baru muncul

manakala penahanan diperluas hingga mencakup kapal milik pemegang saham, perusahaan induk, perusahaan anak, atau entitas lain dalam satu kelompok usaha yang secara formal berkedudukan sebagai subjek hukum tersendiri.

Doktrin *piercing the corporate veil* menjadi relevan sebagai mekanisme pengecualian dalam konteks tersebut. Pasal 3 ayat (2) Undang-Undang Perseroan Terbatas membuka kemungkinan dikesampingkannya keterbatasan tanggung jawab dalam kondisi tertentu, misalnya ketika perseroan digunakan dengan itikad buruk untuk kepentingan pribadi, pemegang saham terlibat dalam perbuatan melawan hukum yang dilakukan perseroan, atau kekayaan perseroan dimanfaatkan secara melawan hukum sehingga perseroan tidak mampu melunasi utangnya. Penelitian Darmawan (2025) menegaskan bahwa praktik peradilan di Indonesia tetap menjadikan *separate legal entity* sebagai prinsip utama dan mensyaratkan pembuktian yang kuat sebelum tanggung jawab diperluas kepada pengurus atau pemegang saham (Darmawan, 2025).

Sejumlah kajian terdahulu telah membahas *piercing the corporate veil* dalam berbagai konteks, mulai dari pertanggungjawaban organ perseroan, forced delisting, kepailitan, hingga penyalahgunaan badan hukum. Apandi dkk. (2023) memposisikan doktrin tersebut sebagai pengecualian yang bergantung pada pembuktian adanya penyalahgunaan kewenangan (Apandi et al., 2023), sementara Sugandi, Tan, dan Fitri (2024) memperlihatkan bahwa penerapan doktrin ini di berbagai yurisdiksi menuntut analisis dan pembuktian yang ketat (Dwinta Sugandi et al., 2024). Di sisi lain, kajian hukum maritim Indonesia cenderung lebih berfokus pada aspek kelembagaan penyelesaian sengketa serta urgensi pembentukan pengadilan maritim. Kesumadiksa, Walangitan, dan Rezaldy (2024) menemukan bahwa belum tersedianya pengadilan maritim khusus ikut memengaruhi efektivitas penyelesaian klaim pelayaran, sekaligus menunjukkan peran penting perintah penahanan kapal dalam praktik yurisdiksi maritim di berbagai negara (Kesumadiksa et al., 2024).

Kesenjangan penelitian tampak pada belum terintegrasinya kedua bidang kajian tersebut. Studi mengenai ship arrest belum banyak menempatkan prinsip *separate legal entity* sebagai instrumen untuk menentukan batas objek penahanan, sementara kajian hukum perseroan belum memberikan perhatian yang memadai terhadap kapal sebagai aset korporasi dengan karakter mobilitas dan sistem jaminan yang khas. Artikel ini menawarkan pembaruan melalui konstruksi *legal nexus* antara klaim maritim, subjek yang bertanggung jawab, dan kepemilikan kapal sebagai parameter untuk menentukan legitimasi penahanan kapal.

Penelitian ini berupaya menjawab tiga persoalan hukum. Persoalan pertama berkaitan dengan konstruksi penahanan kapal milik Perseroan Terbatas berdasarkan hukum pelayaran dan prinsip *separate legal entity*. Persoalan kedua menyangkut kedudukan kreditor maritim serta batas penggunaan kapal sebagai objek pengamanan klaim. Persoalan ketiga berkaitan dengan konstruksi pengaturan yang mampu menjaga keseimbangan antara perlindungan kreditor maritim, kepastian

METODE

Penelitian ini berjenis penelitian hukum normatif yang ang menempatkan hukum sebagai norma, asas, doktrin, serta sistem pengaturan yang digunakan untuk menjawab persoalan penahanan kapal milik Perseroan Terbatas. Pendekatan penelitian terdiri atas pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan terhadap Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas beserta perubahan yang relevan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana terakhir diubah melalui Undang-

Undang Nomor 66 Tahun 2024, Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993, serta ketentuan lain mengenai hipotek kapal dan penyelesaian perdata. Pemerintah Indonesia mengesahkan International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 melalui Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005.

Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis *separate legal entity*, *separate patrimony*, *limited liability*, *piercing the corporate veil*, *maritime claim*, *maritime lien*, hipotek kapal, serta *ship arrest*. Pendekatan komparatif menggunakan International Convention on Arrest of Ships 1999 sebagai tolok ukur konseptual. Penggunaan konvensi tersebut bersifat komparatif karena Indonesia tidak tercantum dalam daftar negara pihak yang ditampilkan UNCTAD untuk Konvensi Penahanan Kapal 1999 (Faghfour, 2020). Pendekatan kasus digunakan secara terbatas untuk menelaah perkembangan prinsip *piercing the corporate veil*, khususnya Putusan Nomor 47/Pdt.G/2021/PN.Mtr sebagaimana dianalisis Darmawan (2025). Putusan tersebut relevan untuk menunjukkan bahwa perluasan pertanggungjawaban melampaui perseroan membutuhkan hubungan hukum dan pembuktian penyalahgunaan badan hukum yang memadai (Darmawan, 2025). Bahan hukum dianalisis menggunakan metode interpretasi sistematis, gramatikal, dan konseptual. Analisis preskriptif dilakukan dengan menghubungkan hukum perusahaan dan hukum pelayaran guna menyusun parameter penahanan kapal yang menjaga keseimbangan antara efektivitas penegakan klaim dan perlindungan atas independensi perseroan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konstruksi Hukum Penahanan Kapal sebagai Instrumen Pengamanan Klaim Maritim

Penahanan kapal mempunyai karakter berbeda dari sita eksekusi. *International Convention on Arrest of Ships* 1999 menempatkan *arrest* sebagai tindakan penahanan atau pembatasan terhadap pemindahan kapal berdasarkan perintah pengadilan untuk memperoleh jaminan atas klaim maritim (Darmawan, 2025). Eksekusi untuk melaksanakan putusan yang telah berkekuatan hukum tidak termasuk dalam pengertian tersebut. Pemisahan konseptual ini penting karena legitimasi *ship arrest* tidak bergantung pada telah terbuktinya klaim secara final, melainkan pada kebutuhan menjaga tersedianya objek yang dapat menjamin realisasi hak kreditor. Karakter dasar dari kapal yang bersifat mobilitas menunjukkan keberadaan mekanisme provisional semacam itu. Kreditor berhadapan dengan kemungkinan kapal meninggalkan pelabuhan dan berpindah ke yurisdiksi lain dalam waktu relatif singkat (Widianto, 2022). Putusan yang diperoleh setelah proses peradilan panjang dapat kehilangan efektivitas apabila tidak tersedia aset yang dapat dieksekusi. Fungsi *ship arrest* terletak pada pengamanan, bukan penghukuman terhadap pemilik kapal.

Dasar hukum yang mengatur tentang masalah tersebut tertuang dalam pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Pelayaran yang menyebutkan bahwa:

Pasal 222 bagian delapan: “(1) Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan; (2) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan alasan:

- a. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana; atau
- b. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata”

Pasal 223 bagian delapan: "(1) Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan; (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penahanan kapal di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri"

Perintah pengadilan menjadi dasar penahanan, sedangkan klaim pelayaran memperoleh karakter khusus karena permohonan penahanan dalam perkara perdata dapat dilakukan tanpa terlebih dahulu melalui proses gugatan. Perubahan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tidak menghapus instrumen tersebut. Pasal 223A justru mengembalikan pelaksanaan penahanan pada sistem peraturan perundang-undangan secara umum. Konstruksi tersebut menunjukkan adanya pengakuan terhadap kebutuhan penanganan cepat. Persoalan terletak pada prosedur setelah norma substantif memberikan hak untuk meminta penahanan. Ketidakjelasan mengenai kompetensi relatif pengadilan, bentuk permohonan, kualitas bukti awal, jangka waktu penahanan, besaran jaminan, mekanisme pelepasan, serta akibat hukum penahanan yang tidak sah dapat menghasilkan ketidakseragaman praktik. Kajian praktik pelayaran 2026 bahkan masih menyatakan bahwa Indonesia belum memiliki aturan pelaksana spesifik mengenai prosedur pelepasan kapal yang ditahan.

Perbandingan dengan Konvensi Penahanan Kapal 1999 memperlihatkan desain yang lebih terstruktur. Pasal 4 Konvensi mengatur bahwa kapal dapat dilepaskan ketika jaminan yang memadai diberikan. Pengadilan dapat menentukan bentuk dan jumlah jaminan jika para pihak tidak mencapai kesepakatan, sedangkan jumlah tersebut tidak seharusnya melampaui nilai kapal. Konvensi juga mengatur rearrest dan penahanan terhadap kapal lain dalam kondisi tertentu. Kerangka tersebut dapat digunakan sebagai referensi legislasi Indonesia tanpa harus menempatkan Konvensi 1999 sebagai hukum yang mengikat langsung. Standar internasional memberi model mengenai keseimbangan antara kepentingan kreditor memperoleh security dan kepentingan pemilik kapal mempertahankan keberlangsungan aktivitas komersial.

Aspek	Ship Arrest	Sita Jaminan Umum	Eksekusi Kapal
Tujuan	Mengamankan klaim maritim	Mengamankan pemenuhan gugatan	Memenuhi putusan
Tahap	Sebelum/selama penyelesaian pokok klaim	Umumnya dalam proses perkara	Setelah terdapat dasar eksekutorial
Dasar	Maritime claim dan perintah pengadilan	Hukum acara perdata	Putusan/grosse yang eksekutorial
Akibat kepemilikan	Tidak memindahkan hak milik	Tidak memindahkan hak milik	Dapat berakhir pada penjualan
Fungsi utama	Security	Conservatory measure	Satisfaction of judgment



Implikasi Normatif
Standar internasional dapat dijadikan referensi legislasi Indonesia tanpa harus menempatkan Konvensi 1999 sebagai hukum yang mengikat langsung. Standar tersebut memberi model keseimbangan antara kepentingan kreditor memperoleh security dan kepentingan pemilik kapal mempertahankan keberlangsungan aktivitas komersial.

Sumber: Diolah berdasarkan UU Pelayaran dan *International Convention on Arrest of Ships 1999*.

Gambar 1. Perbandingan Karakteristik Penahanan Kapal

Gambar 1 menunjukkan gambaran perbedaan karakteristik hukum *ship arrest* yang memiliki karakteristik berbeda jika dibandingkan dengan hukum sita jaminan secara umum. Pada dasarnya, adanya hukum ini bertujuan untuk memisahkan dan mengamankan klaim kekayaan maritim.

Kapal sebagai Kekayaan Perseroan dalam Perspektif *Separate Legal Entity*

Perseroan terbatas (PT) adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (selanjutnya disebut dengan “UUPT”) dengan dibekali hak dan kewajiban layaknya seorang manusia serta mampu bertindak melakukan perbuatan hukum melalui wakilnya (Saputra et al., 2026). Kedudukan tersebut menimbulkan konsekuensi bahwa PT berdiri sebagai subjek hukum yang terpisah dari pemegang saham. Pemisahan tersebut tidak sekadar menyangkut pertanggungjawaban, tetapi juga kepemilikan kekayaan. Modal yang telah disetorkan menjadi bagian kekayaan perseroan, sedangkan aset yang diperoleh perseroan selama kegiatan usaha merupakan kekayaan badan hukum. Pemegang saham memiliki saham, bukan secara langsung memiliki setiap aset yang tercatat sebagai kekayaan perseroan.

Kapal yang terdaftar atas nama Perseroan Terbatas harus ditempatkan pada konstruksi tersebut. Kapal merupakan aset perseroan meskipun saham perseroan seluruhnya atau mayoritas dimiliki pihak tertentu. Pemegang saham tidak dapat secara otomatis diperlakukan sebagai pemilik kapal hanya karena mempunyai kontrol ekonomi atas perusahaan. Prinsip *separate legal entity* memisahkan kepemilikan saham dari kepemilikan aset perusahaan. Konsekuensi tersebut memberikan jawaban terhadap persoalan apakah penahanan kapal milik perseroan bertentangan dengan *separate legal entity*. Penahanan tidak bertentangan sepanjang kewajiban yang menjadi dasar klaim merupakan kewajiban perseroan atau terdapat dasar hukum yang memungkinkan klaim mengikuti kapal. Kreditor justru mengarahkan upaya hukum terhadap aset milik subjek hukum yang bertanggung jawab.

Prinsip *separate legal entity* baru menjadi pembatas ketika kreditor berusaha menjangkau aset yang secara hukum bukan milik perseroan debitor (Sinaga & Maulisa, 2022). Kapal yang dimiliki pribadi oleh pemegang saham, kapal milik perusahaan induk, kapal milik anak perusahaan, maupun kapal perusahaan terafiliasi tidak otomatis dapat ditahan hanya karena terdapat hubungan kepemilikan saham atau kesamaan pengendalian. Temuan tersebut sekaligus membedakan ship arrest dari piercing the corporate veil. Penahanan terhadap kapal milik perseroan untuk utang perseroan tidak memerlukan penembusan tabir perseroan karena tidak terjadi perpindahan tanggung jawab. Kreditor tetap bergerak di dalam perimeter kekayaan badan hukum yang sama (B et al., 2024).

Doktrin *piercing the corporate veil* diperlukan ketika perimeter tersebut hendak ditembus. Penelitian mengenai praktik Indonesia menunjukkan bahwa doktrin ini bukan mekanisme yang dapat digunakan semata-mata karena perseroan tidak mampu memenuhi kewajiban. Bukti mengenai penyalahgunaan badan hukum, itikad buruk, pencampuran kepentingan, atau kondisi lain sebagaimana diatur UUPT harus tersedia. Darmawan (2025) menunjukkan bahwa pengadilan tetap mempertahankan pemisahan tanggung jawab ketika hubungan kontraktual hanya terjadi antara penggugat dan perseroan serta tidak terbukti dasar yang memadai untuk membebaskan kewajiban kepada pengurus maupun pemegang saham. Batas tersebut penting bagi industri pelayaran yang kerap menggunakan struktur kelompok perusahaan dan *single-purpose/single-ship companies*. Kemiripan nama perusahaan, kesamaan pemegang saham, direktur yang sama, atau afiliasi ekonomi tidak identik dengan kesatuan subjek hukum. Penahanan kapal perusahaan afiliasi tanpa pembuktian hubungan hukum yang cukup berpotensi menghilangkan makna *separate legal entity*.

Batas *Separate Legal Entity* dan Relevansi *Piercing the Corporate Veil*

Prinsip tanggung jawab terbatas dalam pandangan hukum tidak selalu bersifat absolut. Menurut Pasal 3 Ayat 2 UUPT, pengecualian berlaku dalam beberapa kasus, seperti ketika persyaratan badan hukum tidak dipenuhi, ketika pemegang saham dengan niat jahat memanfaatkan perseroan untuk kepentingan pribadi mereka sendiri, atau ketika kekayaan perseroan digunakan secara melawan hukum hingga perseroan tidak memiliki kekayaan yang cukup untuk membayar utang. Metode ini dimaksudkan untuk mencegah badan hukum menjadi alat untuk menghindari tanggung jawab. Sugandi, Tan, dan Fitri (2024) menekankan pentingnya pembuktian yang kuat untuk mencegah doktrin tersebut digunakan secara berlebihan, sementara Putri et al. (2024) menempatkan membuka tutup perusahaan sebagai bagian dari pencarian keadilan substantif.

Perlindungan asset dalam konteks maritime memiliki perhatian khusus secara hukum. Struktur kepemilikan kapal dapat dibuat melalui beberapa perseroan yang masing-masing hanya mempunyai satu kapal. Struktur semacam ini sah sepanjang setiap perusahaan benar-benar mempunyai eksistensi dan pengelolaan yang terpisah. Kreditor tidak dapat menganggap seluruh kapal dalam satu kelompok perusahaan sebagai satu kumpulan kekayaan semata-mata karena terdapat pemilik manfaat yang sama. Konvensi Penahanan Kapal 1999 juga menggambarkan kompleksitas tersebut. Pasal 3 ayat (2) memungkinkan penahanan terhadap kapal lain yang dimiliki oleh pihak yang bertanggung jawab atas klaim dalam kondisi tertentu, yang lazim disebut *sister-ship arrest*. Pembahasan pembentukan Konvensi menunjukkan bahwa usulan memperluas penahanan terhadap *associated ships* berdasarkan konsep kontrol korporasi tidak memperoleh dukungan yang cukup. Persoalan *piercing the corporate veil* akhirnya dibiarkan mengikuti hukum nasional.

Pilihan tersebut memperlihatkan bahwa *sister ship* berbeda dari *associated ship*. *Sister ship* masih didasarkan pada kesamaan pemilik hukum tertentu, sedangkan *associated ship* dapat menyangkut kapal yang dimiliki badan hukum berbeda tetapi berada dalam pengendalian ekonomi yang sama. Pencampuran kedua konsep berpotensi merusak kepastian hukum perseroan. Hukum Indonesia sampai saat ini belum mengatur secara eksplisit mekanisme *sister-ship arrest*. Kajian praktik terbaru juga mengidentifikasi kekosongan tersebut. Regulasi masa depan perlu menghindari solusi ekstrem berupa kebebasan menahan seluruh kapal perusahaan satu grup. Parameter yang lebih tepat ialah keberadaan hubungan yuridis antara pemilik kapal alternatif dengan pihak yang bertanggung jawab atas klaim.

Perlindungan Kreditor Maritim melalui Maritime Claim, Piutang Pelayaran yang Didahulukan, dan Hipotek Kapal

Mekanisme penahanan bukanlah satu-satunya cara untuk memahami perlindungan kreditor maritim. Dalam sistem hukum pelayaran, ada beberapa kategori hak yang masing-masing memiliki prioritas dan karakteristik yang berbeda. Tiga konsep yang berbeda tetapi serupa adalah piutang pelayaran yang didahulukan, hipotek kapal, dan piutang pelayaran. *Maritim Claim* mendefinisikan jenis klaim yang dapat digunakan sebagai dasar untuk tindakan terhadap kapal. Dibandingkan dengan piutang pelayaran yang diberi prioritas khusus, lingkupnya jauh lebih luas. Pasal 223 Undang-Undang Pelayaran menjelaskan berbagai klaim, termasuk kematian atau luka, salvage, pencemaran, pengangkutan barang, *towage*, *pilotage*, bunker, pembangunan dan perbaikan kapal, biaya pelabuhan, upah awak kapal, premi asuransi, keagenan, sengketa kepemilikan, dan hipotek.

Piutang pelayaran yang didahulukan mempunyai ruang lingkup lebih terbatas tetapi memperoleh kekuatan prioritas yang lebih tinggi. Pasal 65 UU Pelayaran mencakup antara lain upah dan pembayaran bagi nakhoda serta awak kapal, klaim kematian atau cedera tertentu, biaya salvage, biaya pelabuhan dan pemanduan, serta kerugian fisik tertentu yang disebabkan

pengoperasian kapal. Pasal 66 menempatkan pembayaran piutang tersebut di atas gadai, hipotek, dan piutang terdaftar. Hipotek kapal berfungsi sebagai jaminan kebendaan yang lahir melalui tindakan pendaftaran. Pasal 60 UU Pelayaran mengatur bahwa kapal yang telah terdaftar dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang melalui hipotek. Grosse Akta Hipotek mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Integrasi pembahasan dari ketiga konsep tersebut disajikan dalam tabel 1 berikut.

Tabel 1. Struktur Perlindungan Kreditor terhadap Kapal

Jenis Hak/ Klaim	Contoh	Fungsi	Kedudukan
Maritime claim	Bunker, charter, kerusakan kargo, jasa kapal, upah	Dasar maritim/penahanan kondisi yang diizinkan klaim dalam	Tidak seluruhnya memiliki prioritas
Piutang pelayaran yang didahulukan	Upah awak kapal, salvage, biaya pelabuhan tertentu	Hak istimewa atas nilai kapal	Diprioritaskan menurut Pasal 65–66
Hipotek kapal	Kredit pembiayaan kapal	Jaminan kebendaan terdaftar	Mempunyai hak eksekutorial, tetapi dapat berada di bawah piutang tertentu
Kreditor konkuren	Utang tanpa hak khusus	Utang tanpa hak khusus	Bergantung pada rezim umum pembayaran

Sumber: diadaptasi dan diolah berdasarkan Pasal 60, Pasal 65, dan Pasal 66 UU Pelayaran

Pembedaan tersebut penting karena tidak seluruh kreditor yang mempunyai maritime claim otomatis mempunyai maritime lien atau piutang pelayaran yang didahulukan. Ship arrest dapat berfungsi sebagai mekanisme pengamanan bagi klaim, tetapi prioritas pembayaran ketika kapal akhirnya dijual atau dieksekusi merupakan persoalan berbeda. Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005 yang mengesahkan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages* 1993 memperlihatkan perhatian hukum Indonesia terhadap perlindungan hak maritim dan pembiayaan kapal. Prinsip prioritas tetap harus dibaca secara sistematis bersama Pasal 65 dan Pasal 66 UU Pelayaran agar penahanan kapal tidak disalahartikan sebagai pemberian status kreditor preferen secara otomatis.

Problematika Penahanan Kapal Milik Perseroan Terbatas

Pasal 223 menyediakan dasar substantif, tetapi belum membentuk hukum acara komprehensif. Persoalan mengenai dokumen permohonan, standar prima facie evidence, jangka waktu, kewajiban jaminan pemohon, pelepasan kapal, serta tanggung jawab ketika penahanan ternyata tidak beralasan membutuhkan pengaturan lebih rinci. Kajian praktik 2026 masih mengidentifikasi absennya aturan implementasi spesifik mengenai prosedur *vessel arrest*. Ketidakjelasan tersebut berpotensi menimbulkan dua risiko yang berlawanan. Prosedur yang terlalu lambat dapat menghilangkan efektivitas perlindungan kreditor karena kapal sempat meninggalkan yurisdiksi. Prosedur yang terlalu longgar dapat merugikan pemilik kapal karena kegiatan komersial berhenti hanya berdasarkan klaim yang belum teruji.

UU Pelayaran belum menyediakan ketentuan eksplisit mengenai *sister-ship arrest*. Kekosongan tersebut berpengaruh terhadap kreditor apabila kapal yang melahirkan klaim tidak lagi berada di Indonesia tetapi pemilik yang sama mempunyai kapal lain di yurisdiksi nasional (Widianto, 2022). Pengaturan *sister ship* dapat meningkatkan efektivitas perlindungan kreditor, tetapi perlu dibatasi pada kesamaan kepemilikan yang dapat dibuktikan. Kesamaan pemegang saham pada dua perusahaan pemilik kapal tidak seharusnya secara otomatis dianggap sebagai kesamaan pemilik kapal. Kedua perseroan tetap mempunyai personalitas terpisah.

Benturan sebenarnya muncul bukan ketika kapal debitor ditahan, melainkan ketika struktur korporasi diabaikan untuk memperoleh objek jaminan yang lebih bernilai. Keinginan kreditor memperoleh security tidak dapat menjadi alasan tunggal *menembus corporate veil*. Penerapan piercing the corporate veil harus tetap berbasis pada parameter UUPT. Penelitian mutakhir menunjukkan bahwa pengadilan Indonesia cenderung mempertahankan independensi perseroan jika bukti penyalahgunaan belum memenuhi standar yang diperlukan (Makmur Syam & Sahabuddin Sunusi, 2023).

Penahanan kapal dapat menyebabkan kerugian yang sangat besar karena kapal tidak dapat menjalankan fungsi ekonomi selama berada dalam status penahanan. Biaya pelabuhan, kerugian pendapatan, gangguan terhadap charter party, keterlambatan kargo, serta klaim pihak ketiga dapat muncul sebagai konsekuensi. Sistem yang memberikan kemudahan memperoleh ship arrest tanpa menyediakan mekanisme wrongful arrest berpotensi menciptakan ketidakseimbangan. Konvensi 1999 memberi perhatian pada perlindungan terhadap pemilik kapal melalui isu keamanan atau jaminan pemohon dan pelepasan kapal (Faghfour, 2020). Hukum Indonesia memerlukan pengaturan lebih eksplisit mengenai keadaan ketika pemohon dapat diwajibkan mengganti kerugian akibat penahanan yang tidak memiliki dasar memadai.

Rekonstruksi Pengaturan Penahanan Kapal Berbasis Legal Nexus dan Perlindungan Berimbang

Rekonstruksi hukum penahanan kapal perlu menghindari dua ekstrem. Ekstrem pertama memberikan perlindungan absolut kepada perseroan sehingga kapal dapat meninggalkan yurisdiksi sebelum kreditor memperoleh jaminan. Ekstrem kedua memberikan kewenangan penahanan terlalu luas sehingga independensi setiap badan hukum dalam kelompok perusahaan kehilangan makna. Konsep *legal nexus* dapat digunakan sebagai titik keseimbangan. *Legal nexus* dalam artikel ini dimaknai sebagai hubungan yuridis yang dapat diverifikasi antara klaim maritim, pihak yang bertanggung jawab, serta kapal yang akan ditahan. Konstruksi tersebut menempatkan *ship arrest* bukan semata-mata sebagai tindakan terhadap benda, tetapi sebagai pengamanan terhadap benda berdasarkan hubungan hukum tertentu. Pengujian model baru hasil rekonstruksi perlu dilakukan dalam empat tahap sebagai dasar dalam pandangan yuridis yaitu:

- a. *Maritime-claim Test*: pemohon harus menunjukkan bahwa klaim termasuk kategori klaim pelayaran yang diakui hukum.
- b. *Liability Test*: pemohon harus mengidentifikasi subjek hukum yang secara kontraktual, deliktual, atau berdasarkan undang-undang bertanggung jawab terhadap klaim.
- c. *Ownership/nexus Test*: pengadilan harus menilai apakah kapal merupakan milik pihak yang bertanggung jawab atau termasuk kategori kapal yang secara khusus dapat mengikuti klaim berdasarkan ketentuan hukum.
- d. *Proportionality and Security Test*. Penahanan hanya dipertahankan sepanjang diperlukan untuk memperoleh jaminan. Kapal perlu dapat dilepaskan apabila diberikan jaminan memadai dalam bentuk yang diterima pengadilan

Model ini mempertahankan fungsi legal entitas terpisah. Ketika persyaratan klaim terpenuhi, kapal milik PT A dapat ditahan atas kewajiban PT A. Kapal milik PT B, yang hanya memiliki pemegang saham yang sama dengan PT A, tidak otomatis dapat ditahan atas kewajiban PT A. Apabila hukum secara tegas membenarkan proses tersebut atau jika terdapat bukti bahwa ada pelanggaran terhadap keamanan perusahaan, penahanan kapal PT B baru mungkin dipertimbangkan. Rekonstruksi undang-undang juga harus mengatur penahanan saudara kapal. Dalam beberapa kasus, Model Konvensi 1999 dapat digunakan sebagai referensi karena memungkinkan penahanan kapal lain yang dimiliki pihak yang bertanggung jawab.

Konvensi tersebut tidak secara otomatis menyamakan kapal afiliasi perusahaan dengan kapal saudara. Karena objek alternatif tetap berada dalam kekayaan subjek hukum yang sama, prinsip tersebut konsisten dengan hukum perseroan.

Pengaturan pelepasan kapal perlu menempatkan security sebagai substitusi terhadap objek fisik. Kapal pada hakikatnya merupakan alat produksi. Penahanan berkepanjangan dapat mengurangi nilai ekonomi kapal dan pada akhirnya justru merugikan kreditor. Jaminan bank, jaminan lembaga keuangan, atau bentuk security lain yang nilainya memadai dapat digunakan untuk melepaskan kapal sekaligus mempertahankan posisi hukum pemohon. Pengaturan wrongful arrest menjadi bagian terakhir yang tidak terpisahkan. Pemohon yang bertindak tanpa dasar hukum, menyembunyikan fakta material, atau menggunakan penahanan sebagai alat tekanan yang tidak proporsional perlu dapat dimintai pertanggungjawaban. Mekanisme tersebut tidak dimaksudkan menghambat kreditor, melainkan menciptakan disiplin agar ship arrest digunakan untuk memperoleh security yang sah. Kerangka institusional juga membutuhkan peningkatan kompetensi penyelesaian sengketa maritim. Kesumadiksa et al. (2024) menilai keberadaan forum maritim yang mempunyai keahlian khusus dapat meningkatkan efektivitas penyelesaian klaim pelayaran. Pembentukan pengadilan maritim bukan satu-satunya alternatif. Pembentukan kamar khusus atau majelis yang mempunyai kompetensi hukum maritim pada pengadilan tertentu dapat dipertimbangkan apabila reformasi kelembagaan secara penuh belum memungkinkan (Kesumadiksa et al., 2024).

SIMPULAN

Penahanan kapal milik Perseroan Terbatas pada prinsipnya tidak bertentangan dengan doktrin separate legal entity. Kapal yang dimiliki perseroan merupakan bagian dari kekayaan badan hukum sehingga dapat menjadi objek pengamanan terhadap kewajiban perseroan sepanjang terdapat klaim maritim dan hubungan hukum yang memadai. Prinsip separate legal entity justru menegaskan bahwa kreditor perseroan harus mengarahkan pemenuhan kewajibannya terhadap kekayaan perseroan, bukan secara otomatis terhadap kekayaan pribadi pemegang saham atau kekayaan perusahaan lain dalam satu kelompok usaha. Perlindungan kreditor maritim memerlukan pembedaan antara maritime claim, piutang pelayaran yang didahulukan, dan hipotek kapal. Kepemilikan maritime claim tidak secara otomatis menempatkan kreditor sebagai pemegang hak prioritas. Pasal 65 dan Pasal 66 UU Pelayaran memberikan kedudukan khusus hanya terhadap kategori piutang tertentu, sedangkan hipotek kapal mempunyai karakter jaminan kebendaan terdaftar serta kekuatan eksekutorial. Penahanan kapal dalam konteks tersebut berfungsi terutama sebagai instrumen pengamanan, bukan sebagai penentu final prioritas pembayaran.

Problematisasi utama hukum Indonesia setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 terletak pada belum komprehensifnya pengaturan prosedural penahanan kapal. Ketidakjelasan mengenai legal nexus, sister-ship arrest, pelepasan kapal melalui security, counter-security, serta wrongful arrest berpotensi mengurangi kepastian hukum bagi kreditor maupun pemilik kapal. Kekosongan pengaturan mengenai kapal perusahaan terafiliasi juga berpotensi menimbulkan konflik dengan separate legal entity apabila hubungan kelompok usaha diperlakukan sebagai dasar otomatis untuk menahan aset badan hukum lain. Konstruksi hukum yang ideal perlu menggunakan prinsip legal nexus melalui pengujian terhadap sifat klaim, pihak yang bertanggung jawab, hubungan kepemilikan kapal, serta proporsionalitas penahanan. Pembentukan hukum acara khusus ship arrest yang mengatur permohonan, bukti awal, jaminan, pelepasan kapal, sister ship, dan tanggung jawab atas wrongful arrest menjadi kebutuhan penting untuk membangun keseimbangan antara efektivitas perlindungan kreditor maritim, kepastian hukum Perseroan Terbatas, serta keberlangsungan industri pelayaran

nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel Jurnal:

- Apandi, B. H., Putri, P. A. W., Ariputra, A. R. A. R., Putri, F. M., & Aprilia, R. P. (2023). Penerapan Prinsip Piercing The Corporate Veil Dalam Kasus Forced Delisting. *JURNAL USM LAW REVIEW*, 6(2), 796–811. <https://doi.org/10.26623/julr.v6i2.7076>
- B, S., Tamrin, M., & Gumanti, V. (2024). Legal Protection for Creditors in Credit Agreements with Mortgage Guarantees. *JIHAD : Jurnal Ilmu Hukum Dan Administrasi*, 6(4). <https://doi.org/10.58258/jihad.v6i4.7595>
- Darmawan, A. B. (2025). BATASAN PERLINDUNGAN HUKUM PERSEROAN TERBATAS DALAM PERSPEKTIF PIERCING THE CORPORATE VEIL (ANALISIS PUTUSAN PENGADILAN NO. 47/PDT.G/2021/PN.MTR). *Jurnal Hukum Lex Generalis*, 6(4).
- Dwinta Sugandi, David Tan, & Winda Fitri. (2024). Perbandingan Doktrin The Piercing Of Corporate Veil Di Berbagai Negara (Indonesia, Perancis Dan Jerman). *Unes Journal of Swara Justisia*, 8(3), 581–598. <https://doi.org/10.31933/0mcmbd28>
- Faghfour, M. (2020). INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS. *United Nations Audiovisual Library of International Law*, 1(1).
- Kesumadiksa, K., Walangitan, G. T., & Rezaldy. (2024). Urgensi Pembentukan Pengadilan Maritim Bagi Industri Maritim di Indonesia. *Media Iuris*, 7(3), 499–526. <https://doi.org/10.20473/mi.v7i3.50765>
- Makmur Syam & Sahabuddin Sunusi. (2023). Implikasi Pengawasan Muatan Terhadap Stabilitas Kapal Penumpang di KM. Madani Nusantara. *Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 2(2), 1–12. <https://doi.org/10.58192/ocean.v2i2.959>
- Putri, F. F., Mufarrochah, S., Usman, M., & Khakim, A. (2024). Application of the piercing the corporate veil principle in Indonesian company law from the perspective of substantive justice. *Syiah Kuala Law Journal*, 8(2), 312–328.
- Saputra, R. H., Putri, D. A. S., Sekarsari, R. A., Yan, A., & Kumala, M. T. (2026). Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Kapal Ikan dalam Negeri yang Tidak Memenuhi Standar Keselamatan Berlayar. *hak dan kewajiban layaknya seorang manusia serta mampu bertindak melakukan perbuatan hukum melalui wakilnya.*, 3(1). <https://doi.org/10.62383/presidensial.v3i.1434>
- Sinaga, E. P., & Maulisa, N. (2022). The Rights of Creditors of Guarantee Holders in a Limited Liability Company Declared Bankrupt. *SIGn Jurnal Hukum*, 4(1), 72–86. <https://doi.org/10.37276/sjh.v4i1.171>
- Sugandi, D., Tan, D., & Fitri, W. (2024). Perbandingan doktrin the piercing of corporate veil di berbagai negara (Indonesia, Perancis dan Jerman). *Unes Journal of Swara Justisia*, 8(3), 581–598. <https://doi.org/10.31933/0mcmbd28>
- Widianto, M. W. (2022). Penerapan Piercing The Corporate Veil Dalam Menilai Tanggung Jawab Pribadi Pendiri Perseroan Terbatas Perorangan. *Lex Jurnalica*, 19(1), 94–108. <https://doi.org/10.47007/lj.v19i1.5378>

Peraturan Perundang- Undangan

- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4756.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 252, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7003.
- Republik Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993