

KARYA ILMIAH

TINJAUAN YURIDIS TENTANG KAPAL LAUT SEBAGAI  
OBJEK JAMINAN HIPOTIK

Oleh :

**DANIEL F. ALING, SH, SH**



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R.I  
UNIVERSITAS SAM RATULANGI  
FAKULTAS HUKUM  
MANADO  
2008**

## PENGESAHAN

Panitia Penilai Karya Ilmiah Dosen Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi telah memeriksa dan menilai karya ilmiah dari :

Nama : Daniel F. Aling, SH, MH  
NIP : 19700210 199303 1 002  
Pangkat/Golongan : Pembina/IV a  
Jabatan : Lektor Kepala  
Judul Karya Ilmiah : Tinjauan Yuridis Tentang Kapal Laut Sebagai  
Objek Jaminan Hipotik  
Dengan hasil : Memenuhi syarat

Manado, Januari 2011

Dekan/Ketua Tim Penilai  
Karya Ilmiah,

**Merry Elizabeth Kalalo, SH, MH**  
Nip. 19630304 198803 2 001

## KATA PENGANTAR

Diyakini bahwa penulisan karya ilmiah yang berjudul “ **Tinjauan Yuridis Tentang Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotik**” hanya dapat terselesaikan atas campur tangan Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan kekuatan dan kebijaksanaan kepada penulis. Untuk patutlah dilimpahkan puji syukur kehadiratNya.

Penulisan karya ilmiah ini dimaksudkan untuk mengkaji aspek-aspek hukum yang berkaitan dengan dijadikannya kapal laut sebagai objek benda jaminan.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada para pihak yang telah membantu penulis dalam penulisan karya ilmiah ini, khususnya kepada Panitia Penilai Karya Tulis Ilmiah Fakultas Hukum UNSRAT, lebih khusus lagi kepada Dekan/Ketua Tim Penilai Karya Tulis Ilmiah yang telah memberikan koreksi dan masukan-masukan terhadap karya ilmiah ini.

Sebagai manusia biasa tentu saja dalam usaha penulisan karya ilmiah ini terdapat kekurangan dan kelemahan, baik itu materi maupun teknik penulisannya, untuk itu maka segala kritik dan saran yang sifatnya konstruktif amat penulis harapkan demi kesempurnaan penulisan ini.

Akhir kata semoga Tuhan Yang Maha Esa, selalu menyertai segala usaha dan tugas kita.

Manado, November 2008

Penulis,

## DAFTAR ISI

	Halaman
JUDUL .....	i
PENGESAHAN .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penulisan.....	4
D. Manfaat Penulisan.....	4
E. Metode Penelitian.....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>6</b>
A. Pembagian Jenis Benda Menurut BW.....	6
B. Batasan Kapal Laut .....	13
C. Status Hukum Kapal Laut Dalam Hukum Publik Dan Hukum Privat .....	16
<b>BAB III PEMBAHASAN .....</b>	<b>19</b>
A. Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotik.....	19
B. Pemilikan Dan Hak Jaminan Kebendaan Atas Kapal Laut.....	22
<b>BAB IV PENUTUP.....</b>	<b>28</b>
A. Kesimpulan .....	28
B. Saran.....	29
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>30</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Negara yang sedang membangun tak lain adalah negara yang mendambakan perubahan terencana. Perubahan yang dicita harapkan itu akan menjadi terhambat kalau keadaannya tidak aman dan tertib. Kalau dicermati dengan seksama kelihatan nyata bahwa sudah banyak perubahan positif yang dicapai oleh pemerintah Indonesia sejak merencanakan genderang pembangunan. Baik di bidang pertanian, industri, pariwisata, transportasi, pendidikan, maupun penguasaan teknologi. Gejala semacam ini memang banyak terlihat di berbagai negara berkembang, kendati kekurangan yang lain masih pula menganga penuh tuntutan untuk segera dibenahi. Sebagai akibat perubahan demi perubahan yang kian dipercepat, pada gilirannya membuahakan nilai-nilai baru di kalangan masyarakat setempat. Bahkan tak jarang mampu menumbangkan tonggak-tonggak acuan tradisional yang memang sudah mulai lapuk. Konsekuensi membangun memang membawa perubahan dan perombakan. Jabatan tidak lagi berlandas pada struktur kebangsaan, tetapi bergeser pada prestasi. Organisasi yang semula bersifat aneka muka dalam era tradisional, lalu semakin pupus digantikan oleh organisasi-organisasi spesifik yang lebih mengandalkan profesionalisme.

Menilik kawasan Nusantara yang sangat luas dengan susunan geografis berupa tebaran pulau yang berjumlah besar, dan huni oleh jumlah penduduk cukup banyak, maka sistem komunikasi dan transportasi menjadi semakin penting. Hasil pembenahan pada jaringan sistem komunikasi dan transportasi punya pengaruh yang tidak kecil dalam mempererat kesatuan dan persatuan bangsa. Informasi-informasi harus segera sampai dengan merata pada segenap jajaran penduduk yang tersebar di 32 propinsi, sehingga pengetahuan yang diperoleh akan dapat digunakan sebagai pemupukan modal membangun lebih handal. Tak terkecuali sarana transportasi yang mantap akan dapat mendorong lajunya mobilitas warga dan arus barang lebih cepat. Untuk itulah sarana penghubung antar penduduk yang mendiami kawasan Nusantara

ini harus mantap seiring dengan terwujudnya efisien demi menghindari ekonomi biaya tinggi.

Indonesia sebagai negara kepulauan, sarana maritim yang tangguh merupakan keharusan yang tak mungkin ditawar. Sehubungan dengan itu, maka peran kapal laut selaku alat transportasi, akan menjadi alternatif yang sangat strategis. Harus diakui bahwa angkutan laut memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri kalau dibanding dengan jenis transportasi lainnya, kendati tak dapat disangkal bahwa jenis angkutan ini merupakan usaha yang sifatnya padat modal. Namun kenyataan menunjukkan bahwasannya peminat pada jenis angkutan laut ini dari waktu ke waktu cenderung meningkat terus. Sebagian masyarakat pengguna jasa angkutan laut ini dari hari ke hari ditawari perbagai fasilitas menarik serta kenyamanan pelayanan yang menggiurkan. Tak urung pada sisi lain kian tajam saja persaingan yang terjadi antar perusahaan angkutan laut. Namun dengan kondisi seperti itu diharapkan, selama persaingan itu wajar dan sehat, justru akan tercipta masa-masa pertumbuhan yang menggembirakan terhadap eksistensi angkutan laut nasional, sedang pada gilirannya konsumen menjadi kian diuntungkan.

Seiring dengan makin gagap gempitnya pasar angkutan laut, sudah barang tentu diperlukan suatu sistem transportasi laut nasional yang terpadu dan handal, baik dalam hal kuantitas maupun kualitas. Dengan makin banyaknya masyarakat pengguna jasa angkutan laut tersebut, maka kepentingan khalayak ini harus dijadikan acuan terhadap pembenahan sektor angkutan laut nasional. Bagaimanapun transportasi laut ini menjadi salah satu bagian yang urgen dalam upaya pembangunan nasional Indonesia. Terlebih lagi dengan telah berdirinya Industri Kapal Laut di Surabaya, jelas memberikan pertanda bahwa sarana angkutan laut pada masa-masa mendatang akan semakin penting kedudukannya dalam sketsa kehidupan bangsa Indonesia. Untuk mendukung itu semua amat diperlukan suatu kebijakan nasional yang sifatnya dapat mengintegrasikan dan mendinamisasikan segala unsur pendukung transportasi laut, baik yang menyangkut sarana, prasarana, peraturan perundangan, maupun lainnya.

Menyinggung peraturan perundangan di bidang angkutan laut ini, pemerintah telah mampu menelorkan suatu undang-undang baru sebagaimana tertuang dalam

Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Dengan lainnya undang-undang ini memberikan pertanda bahwa pemerintah Indonesia memang bersungguh-sungguh untuk membenahi lebih seksama lagi jenis transportasi yang strategis ini. Tanpa mengesampingkan arti pentingnya undang-undang tersebut, masih diperlukan langkah-langkah lanjutan yang lebih rinci agar peraturan itu dapat diterapkan seoptimal mungkin demi terwujudnya sektor angkutan laut yang sehat dan handal.

Kapal laut selaku benda modal, dalam konteks hukum memang banyak menarik perhatian mengingat beberapa keistimewaan yang melekat padanya. Bahkan tak berlebihan kalau kehadiran kapal laut sebagai sarana angkutan, banyak menyangkut aspek hukum yang cukup beragam yang kadang nampak rumit pula. Ini bisa dilacak misalnya saja dari segi kepemilikannya, asuransi, pendaftaran, cara mengangunkannya, penchaterannya, dan sebagainya. Tak pelak lagi kalau kehadiran sarana angkutan laut ini membawa implikasi yang timbul semacam itu memang merupakan konsekuensi yang tak mungkin dihindari. Hanya saja yang cukup mengelitik untuk dicermati ialah, seberapa jauh kesiapan perangkat hukum mampu mengantisipasi untuk memberikan perlindungan yang membuahkan ketertiban, keadilan dan kepastian.

Begitu pula dengan kapal laut yang menduduki posisi strategis dalam era angkutan laut masa kini, selaku benda yang mempunyai kandungan nilai ekonomis, sudah barang tentu dapat didayagunakan untuk ikut mendukung pengembangan armada angkutan laut itu sendiri, yakni dengan jalan dijadikan angunan demi memperoleh fasilitas pinjaman dana yang diperlukan, semisal dalam rangka menambah armada ataupun untuk kepentingan manajemen lainnya. Atau pengangkutan kapal laut itu dilakukan pada waktu pembelian yang dananya dipikul oleh pihak ketiga.

Dengan cara itu maka kapal laut akan mampu ikut serta memajukan sektor perhubungan laut di mana ia hidup dan mengambil posisi lebih mengedepankan dalam dunia transportasi. Tentu saja sketsa seperti ini akan sangat berguna bagi sektor pelayaran/angkutan laut di Indonesia manakala aturan hukum yang mendukungnya berjati diri mantap dan handal.

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Sedasar dengan uraian di atas maka permasalahan yang dikaji dalam Paper ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kedudukan kapal laut sebagai objek jaminan kebendaan hipotik ?
2. Bagaimanakah persoalan pemilikan dan hak jaminan kebendaan atas kapal laut ?

## **C. TUJUAN PENULISAN**

1. Untuk mengkaji apakah kapal laut dapat dijadikan objek jaminan kebendaan hipotik.
2. Untuk menganalisa persoalan pemilikan dan hak kebendaan atas kapal laut.

## **D. MANFAAT PENULISAN**

1. Untuk memberikan pemahaman tentang kedudukan kapal laut yang dapat dijadikan sebagai objek jaminan.
2. Untuk memberikan pemahaman tentang hak jaminan kebendaan atas kapal laut.

## **E. METODE PENELITIAN**

Mengingat penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, maka pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan prosedur identifikasi dan inventarisasi bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder secara kritis melalui proses klaisifikasi secara logis sistematis sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini.



Adapun bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder dimaksud seperti : KUHD maupun KUHPerdara, UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayanan, Ordonansi, hasil-hasil seminar, karya ilmiah baik berupa literature maupun hasil penelitian, jurnal, kamus hukum maupun buku-buku petunjuk lain yang ada latianya dengan permasalahan dalam penelitian ini.

Bahan hukum yang diperoleh kemudian diolah dan dianalisis secara normatif dengan menggunakan logika berpikir secara deduksi yang didasarkan pada aspek hukum normatif dan evaluatif untuk memperoleh kebenaran pragmatis, dalam arti bahwa hasil penelitian ini akan dapat dimanfaatkan untuk pembaharuan dan pembangunan hukum.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. PEMBAGIAN JENIS BENDA MENURUT BW**

Benda selaku penyangga kebutuhan manusia dalam menempuh kehidupan sosialnya, mempunyai peran yang sangat strategis. Perbagai tujuan yang ingin dicapai oleh seseorang, benda sebagai sarana akan ikut tampil menimpali upayanya itu tanpa bisa dielakkan barang sejenak. Betapa kentara bahwa kegiatan orang dalam kesehariannya selama menempuh hayat, tak pernah lepas dan peran serta benda. Bahkan dengan benda yang dimiliki itu pula orang dapat melakukan pelbagai perbuatan terhadapnya. Mulai dengan perilaku menjualnya, menyewakan, menukarkan dengan benda lain, menghadiahkan, menjaminkannya, menitipkan, dan sebagainya. Seiring dengan banyaknya perbuatan orang yang berobyek pada benda, maka diperlukan aturan guna memperlancar dan memudahkan penyelenggaraan kegiatan-kegiatan itu. Hukum sebagai salah satu jenis aturan sosial, juga memperhatikan benda ini selaku obyeknya mengingat sedemikian lekat manusia itu kepadanya. Namun dikarenakan benda yang ada dalam kehidupan bermasyarakat itu sedemikian banyak jenis dan macamnya, lalu juga begitu beragam perbuatan atau transaksi yang dilakukan manusia terhadap benda miliknya itu, maka hukum perlu mengadakan suatu *sistematisasi* sebagai salah satu tuntutan hakekat peraturan. Ragam benda yang tak terhitung jumlahnya, perlu disederhanakan dalam kategori-kategori tertentu sehingga lebih mudah mengatur dan menyelesaikan transaksinya. Pada gilirannya, sistematisasi yang dilakukan oleh hukum akan membuahkan konsekuensi berantai terhadap aturan-aturan lanjut yang berkaitan dengan mobilitas benda itu sendiri dalam kehidupan bermasyarakat.

Dalam sistematika BW aturan tentang benda ini terdapat dalam Buku II yang sifatnya tertutup, dengan pengertian bahwa para pihak tak diperkenankan untuk mencipta hak kebendaan baru selain apa yang telah ditetapkan oleh undang-undang saja. Sifat ini berbeda dengan Buku III BW yang mengatur tentang perikatan, di mana ia mempunyai sifat terbuka. Kepada para pihak diberi kesempatan seluas mungkin untuk mencipta hal-hal baru di luar dan apa yang telah ditetapkan

undangan-undangan berdasar kesepakatan. Dengan demikian aturan yang tertera dalam Buku III BW hanya menangani hal-hal pokok dan sifatnya melengkapi saja.

Kalau disimak dengan seksama, BW membagi benda relatif lebih banyak dan cukup rinci. Secara garis besar jenis-jenis benda yang dikenal dalam BW adalah sebagai berikut:

- a. Benda berujud dan benda tidak berujud (*“lichamelijke zaken-onlichamelijke zaken”*, Pasal 503 BW);
- b. Benda bergerak dan benda tidak bergerak (*“roerende zakenonroerende zaken”*, Pasal 504 BW);
- c. Benda habis pakai dan benda tidak habis pakai (*“verbruikbare zaken-onverbruikbare zaken”*, Pasal 505 BW);
- d. Benda dalam perdagangan dan benda di luar perdagangan (*“zaken in de handel-zaken buiten de handel”*, Pasal 1323 BW);
- e. Benda yang sudah ada dan benda yang masih akan ada (*“toekomstige zaken-tegenwoordige zaken”*, Pasal 1334 BW);
- f. Benda yang dapat dibagi dan benda tidak dapat dibagi (*“deelbare zaken-ondeelbare zaken”*, Pasal 1163 BW).
- g. Benda yang dapat diganti dan benda yang tidak dapat diganti (*“vervangbare zaken-onvervangbare zaken”*, Pasal 1694 BW).

Pola pembagian benda seperti tersebut di atas kalau dibandingkan dengan Hukum Adat memang sangat berbeda, sehingga pembagian benda dalam BW mempunyai konsekuensi lanjut yang melahirkan konsep-konsep beragam dalam bidang-bidang lainnya yang terkait, terutama untuk jenis pembagian benda bergerak-benda tidak bergerak.

Kendati demikian banyak pembagian jenis benda bergerak-benda tidak bergerak. Namun untuk perbedaan beberapa jenis benda yang lain, seperti benda dalam perdagangan-benda di luar perdagangan, benda dapat dibagi-benda tidak dapat dibagi, ada yang berpendapat bahwa sebenarnya hal itu tidak perlu. Misalnya saja seperti yang terlihat dalam salah satu tulisan Soetan Malikoel Adil.

Juga tidak dapat mengerti, apa faedahnya mengatur dalam undang-undang bahwa ada benda yang dapat dibagi dan yang tidak dapat dibagi (*“deelbare en ondeelbare zaken”*). Semua orang kan telah tahu apa yang dimaksud

dengan istilah tersebut. Semuanya itu adalah akibat dan suka berbicara. Jadi juga tentang perbedaan yang diadakan dalam Buku Hukum Perdata mengenal "*zaken in de handel en zaken buiten de handel*" saya sependapat dengan Asser-Scholten IL halaman 23 dan seterusnya, yang mengatakan "*alles wat zaak is, kan voorwerp van private rechten zijn*".<sup>1</sup>

Tentang perbedaan benda bergerak-benda tidak bergerak banyak kalangan mengakui bahwa pembagian ini memang perlu dan kenyataannya negara-negara lainpun mengenalnya pula. Lagi pula perbedaan jenis benda bergerak-benda tidak bergerak ini terbukti membawa akibat berbeda dalam banyak lapangan. Adapun perbedaan itu dapat dilacak dalam bidang-bidang:

- a. Kedudukan berkuasa ("*bezit*");
- b. Penyerahan ("*levering*");
- c. Daluwarsa ("*verjaring*");
- d. Jaminan ("*bezwaring*")
- e. Sita ("*beslag*").

Terdapat kedudukan berkuasa ("*bezit*"), maka menguasai benda bergerak diberlakukanlah asas sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1977 BW, yakni bahwa barang siapa menguasai benda bergerak tidak atas nama dianggap sebagai pemilik. Namun ketentuan ini tidak berlaku untuk jenis benda tidak bergerak. Dan ketentuan tersebut dapat dipahami bahwa pada dasarnya siapa saja yang sedang menguasai secara nyata suatu benda bergerak (tidak atas nama), oleh hukum dianggap sebagai pemilik, dengan mengabaikan apakah keadaan hukum yang sebenarnya memang demikian. Pada dasarnya hukum kali ini bertolak dari apa yang nyata, untuk kemudian diberi akibat hukum. "Keadaan seharusnya". Itulah antara lain ulasan Pitlo.<sup>2</sup> Aturan semacam ini kiranya memang sesuai dengan *rasa* hukum yang hidup dalam masyarakat. Sebab setiap warga bila ketemu warga lain yang sedang menguasai sebuah benda bergerak, tidak pernah punya prasangka bahwa benda yang sedang dibawanya itu adalah milik orang lain. Sebaliknya berdasarkan hati yang jauh dan purbasangka selalu beranggapan bahwa benda yang dibawa oleh warga yang

---

<sup>1</sup> Adil, Soetan Malikoel, *Hak-Hak Kebendaan, Pembangunan, Bhratara*, Jakarta, 1962, hal. 15.

<sup>2</sup> Pitlo, A., *Tafsiran Singkat Tentang Beberapa Bab Dalam Hukum Perdata*, (Terjemahan M. Moerasad), Intermedia, Jakarta, 1977, hal. 15.

bersangkutan dianggap kepunyaannya, kecuali bila nanti terbukti sebaliknya. Hal ini didasarkan pada azas itikat baik yang selalu dianggap melekat dan tidak perlu dibuktikan, sebaliknya kalau diduga ada unsur itikat buruk, berulah pembuktian itu diperlukan dan menjadi beban bagi yang mendakwakan (Pasal 1965 BW).

Barang siapa yang menguasai benda bergerak dianggap pemilik sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 1977 BW itu memang banyak mendatangkan manfaat, sehingga mobilitas benda bergerak sebagai obyek transaksi menjadi lebih lancar dan efisien. Sebaliknya andai kata tidak ada asas seperti itu kemungkinan besar transaksi-transaksi di dunia niaga akan banyak terhambat karenanya. Jawaban yang diberikan oleh hukum, atas pertanyaan dasar yang melekat dalam masyarakat secara wajar, yakni bila menjumpai sesuatu benda, akan mempertanyakan siapa yang empunya benda itu. Bersangkut paut dengan benda, masalah inti yang selalu dipertanyakan dalam masyarakat adalah peri kepemilikan.

Penyerahan (*"levering"*) merupakan syarat untuk memindahkan hak milik atas suatu benda yang telah dipatok oleh BW sebagai suatu prinsip dasar. Penyerahan (*"levering"*) dan penyerahan yuridis (*"yuridis levering"*). Ketika dikenal adanya pembedaan benda bergerak-benda tidak bergerak, terhadap masalah penyerahan inipun menjadi tidak sama pula bagi keduanya. Untuk benda bergerak bila hak miliknya dialihkan kepada pihak lain, maka ketika benda yang bersangkutan diberikan atau disampaikan, pada saat itulah secara berbarengan antara penyerahan nyata dan penyerahan yuridis terjadi dengan serempak. Ini sedikit berbeda kalau menyangkut benda tidak bergerak. Andai kata sebuah rumah yang berdiri di atas sebidang tanah hak milik dipindahkan oleh yang empunya kepada orang lain, di samping yang bersangkutan menyerahkan kunci rumah, ini tak lain adalah pangejawantahan penyerahan nyata, para pihak masih harus membuat akta transport atau akta pengalihan di hadapan pejabat yang berwenang untuk kemudian didaftarkan serta dicatat dalam register umum yang memang disediakan untuk itu. Tahap ini bisa disebut sebagai tindakan balik nama, dan inilah wujud dari pada penyerahan yuridis. Mengamati kejadian peralihan hak milik atas benda seperti itu, kelihatan jelas bahwa antara penyerahan nyata dan penyerahan yuridis, pentahapannya lapis demi lapis dapat diamati dengan jelas. Jauh berbeda dengan

peralihan hak milik pada benda bergerak, di mana antara penyerahan nyata dan penyerahan yuridis tidak nampak pelapisannya secara tegas.

Ketika samaan pelapisan prosedural penyerahan terhadap benda bergerak-benda tidak bergerak sebagaimana tersebut di atas, dinilai banyak pihak sangat penting. Sebab benda tidak bergerak yang memiliki posisi selaku benda yang keberadaannya harus pula didaftar dalam suatu register umum, yang tujuannya antara lain untuk memberi sifat openbaar pada hak kebendaan yang dimiliki seseorang, maka segala perubahan dan pembebanan terhadap benda tidak bergerak itu harus diketahui oleh umum. Tentu saja ini sangat perlu agar pihak ketiga yang berkepentingan dapat mengetahui dengan mudah dan pasti tentang hakekat serta keadaan suatu benda tidak bergerak yang sifatnya selalu didaftar itu. Pada sisi lain pihak ketiga ini juga menjadi terikat karena "pengenalannya" dengan unsur pendaftaran tersebut, dalam pengertian wajib menghormati segala hak yang melekat pada benda tidak bergerak yang bersangkutan. Oleh sebab itulah unsur pendaftaran dalam suatu register yang bersifat umum itu, mendudukkan benda yang didaftar tersebut hak kebendaannya menjadi terbuka atau mudah dilihat oleh khalayak yang berkepentingan. Register umum yang disediakan untuk keperluan tersebut tak ubahnya sebagai sarana yuridis tempat diumumkan tentang segala sesuatu yang bersangkutan dengan benda tidak bergerak. Tentu saja "openbaarheid" ini, sejalan dengan keberadaan benda bergerak yang cukup dikuasai secara nyata hingga segera menunjukkan siapa pemiliknya, kendati kedua jenis benda itu menempuh cara yang berlainan sebagai syarat eksistensi hak kebendaan yang memang harus bersifat terbuka. Ini selaras dengan ungkapan Pitlo "...memenuhi tuntutan lalu lintas bahwa pihak ketiga dengan itikat baik harus dapat bertolak dari apa yang nampak, dalam hal ini dan kenyataan penguasaannya. Apa yang pada kebendaan register adalah pencatatan di dalam buku-buku....."<sup>3</sup>

Sesuatu benda yang dimiliki oleh seseorang, baik bergerak atau tidak bergerak, secara khusus dapat diikat dengan sejumlah utang. Dengan kata lain benda tersebut dibebani atau dijaminakan untuk keperluan pelunasan sejumlah hutang yang dibuat oleh pemiliknya. Pembebanan atas benda yang bersangkutan, memakai

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hal. 17

lembaga jaminan jenis yang mana, adalah sangat ditentukan oleh macam benda yang dijadikan obyek perjanjian jaminan itu.

Kalau yang dijadikan jaminan itu adalah benda bergerak, oleh pembentuk undang-undang ditetapkan lembaga gadailah yang dipakai. Manakalah benda tidak bergerak yang dijadikan agunan, maka lembaga jaminan hipotek yang diterapkan. Sesuai prinsip yang dianut BW, kedua jenis lembaga jaminan ini melahirkan hak kebendaan berupa hak gadai dan hak hipotek bagi kreditornya. Oleh sebab itulah kedua macam hak tersebut mengingat sebagai hak kebendaan juga memiliki sifat openbaar, dan sifat ini menampakkannya secara berbeda pula. Kalau hak gadai sifat terbukanya itu ditetapkan oleh pembentuk undang-undang dengan modus menarik benda bergerak yang bersangkutan dari kekuasaan nyata debitornya, untuk dikuasai oleh kreditor atau pihak lain yang disepakati kedua belah pihak. Sedang hipotek, pembebanan benda tidak bergerak yang bersangkutan harus didaftar dalam register umum yang telah disediakan. Dengan cara-cara tersebut hak kebendaan yang dilahirkan dari perjanjian jaminan gadai atau hipotek, relatif mudah diketahui oleh umum. Ini merupakan salah satu sifat yang sengaja dilekatkan oleh pembentuk undang-undang pada hak kebendaan selaku jenis hak yang amat strategis.

Dari kedua jenis lembaga jaminan di atas yang bertalian dengan masalah pembagian benda bergerak-benda tidak bergerak, menampakkannya runtutnya sistematika yang ditentukan oleh pembuat BW. Bahwa sebenarnya munculnya lembaga jaminan gadai dan hipotek tidak lain karena adanya ketetapan awal pembagian benda bergerak-benda tidak bergerak yang diputuskan oleh pembentuk undang-undang. Ketentuan dalam Hukum Benda dijadikan dasar pengaturan dalam membenahi seluk beluk Hukum Jaminan pada bagian berikutnya. Prinsip-prinsip dasar yang tertera dan berlaku dalam Hukum Benda secara konsekuen banyak mewarnai perakitan ketentuan Hukum Jaminan. Dengan pola seperti ini memang bisa diharapkan tidak akan muncul keracunan di seputaran penerapan aturan hukum Jaminan yang sangat diperlukan dalam bidang ekonomi. Harus diakui, lebih-lebih pada dewasa sekarang ataupun untuk masa-masa mendatang, lembaga jaminan ini memegang peran yang tidak kecil dalam era perkembangan ekonomi yang dijadikan

motor tahapan-tahapan pembangunan negara. Tidak terlalu meleset apa yang dinyatakan oleh Sri Soedewi bahwa:

Dalam rangka Pembangunan Ekonomi Indonesia bidang hukum yang meminta perhatian yang serius dalam pembinaan hukum di antaranya ialah lembaga jaminan. Karena perkembangan ekonomi dan perdagangan akan diikuti oleh perkembangan kebutuhan akan kredit dan pemberian fasilitas kredit ini memerlukan jaminan demi keamanan pemberian kredit tersebut.<sup>4</sup>

Namun sebaliknya kalau aturan tentang lembaga jaminan yang tersedia ternyata tidak mampu mengimbangi laju kebutuhan sektor ekonomi, karena aturan-aturan tersebut tidak dapat menjamin kepastian hukum dan keadilan sebagaimana yang dihadapkan, maka kekhawatiran atas peranan hukum dalam masyarakat yang sering kali dikatakan selalu tertinggal, akan semakin menjadi-jadi. Sudah barang tentu konfigurasi seperti ini sangat tepat kalau memancing kesedihan Sri Soedewi di bagian lain dari bukunya dengan ungkapan:

Alangkah menyedihkan suatu lembaga jaminan yang diharapkan menunjang kemajuan ekonomi, menunjang kegiatan perkreditan, menunjang kegiatan penanaman modal, menunjang kegiatan pembangunan perumahan rakyat, menunjang perlindungan terhadap pihak ekonomi lemah itu di dalamnya justru tidak terdapat ciri-ciri dan prinsip-prinsip dan persyaratan-persyaratan yang dapat menampung dan mengimbangi kegiatan berbagai bidang tersebut.<sup>5</sup>

Tak ada jalan surut kalau memang berkehendak untuk menyeragamkan langkah dengan derap sektor ekonomi yang semakin pesat berkembang dan yang sangat memerlukan rekanan. Hukum jaminan yang handal sudah waktunya untuk diwujudkan, sehingga peran kalangan orang hukum akan lebih banyak lagi dalam menyumbangkan karya ciptanya demi laju pembangunan yang dicanangkan. Akan lebih akurat lagi peran itu, manakala Hukum Benda yang menjadi dasarnya juga dibenahi dan dibangun terlebih dahulu untuk mewujudkan konsistensi yang lebih mantap. Namun harapan ini kadang menjadi redup bahkan nyaris padam kalau melihat gelagat bahwa sampai dengan sekarang pemerintah belum juga sigap menyingsingkan upaya untuk sesegera mungkin memperbaharui dan membangun Hukum Perdata di Indonesia. Memang berita sepoi-sepoi tentang usaha penyusunan

---

<sup>4</sup> Sri Soedewi, *Op-Cit*, hal. 1.

<sup>5</sup> *Ibid*, hal. 2.



hukum Perdata yang ditangani Badan Pembinaan Hukum Nasional sering berhembus, tetapi ini tak mampu menghapus gerahnya kalangan orang hukum sendiri akibat sengatan kebutuhan masa kini yang kian menyentak. Lebih-lebih kalau membaca apa yang diungkapkan oleh R. Subekti yang bernada sumbang sebagai berikut:

Secara terus terang, dapat dikatakan bahwa tak ada nampak sesuatu rencana dari Pemerintah untuk memperbaharui *Burgerlijk Wetboek* ataupun menyesuaikan di sana sini dengan perubahan atas kemajuan zaman, pada hal di Nederland sudah berlaku *Burgerlijk Wetboek* yang baru dan juga negara-negara lainnya telah memperbaharui "*Burgerlijk Wetboek*: atau *Civil Code* mereka (Jerman Barat 1956, Belgia sejak 1 Januari 1963 dan lain-lainnya)."<sup>6</sup>

Keterusterangan Subekti tersebut di atas tambah terasa pahitnya kalau melihat di Nenderland sendiri sebagai negeri asal BW Indonesia, sebenarnya telah lama muncul keinginan untuk mengubah BW hanya beberapa puluh tahun setelah diberlakukan.

## **B. BATASAN KAPAL LAUT**

Menurut Sution Usman pengertian kapal adalah semua bahtera apapun namanya dan apapun sifatnya, yang ditunjukan untuk berlayar (*bestemd det versen*).<sup>7</sup>

Sedangkan definisi kapal menurut WvK Pasal 309 menyatakan:

“Kapal adalah segala alat berlayar bagaimana pun disebut dan sifatnya. Kecuali apabila ditentukan lain oteh atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perlengkapan kapal. Dan yang dimaksud dengan alat perlengkapan kapal dengan tidak merupakan sebagian dan kapal”.

Selanjutnya, bila dibandingkan dengan definisi kapal menurut Naskah Akademik Undang-Undang Hipotik Kapal dan Naskah Undang-Undang Pendaftaran Kapal rumusan *Maritime Legislatio Project* adalah sebagai berikut:

Suatu kapal dalam bentuk apapun, termasuk yang mempergunakan alat penggerak yang digerakkan secara dinamis, alat angkutan dalam air, alat

---

<sup>6</sup> R. Subekti, *Hukum Adat Indonesia Dalam Yurisprudensi Mahkamah Agung*, Alumni, Bandung, 1983

<sup>7</sup> Sution Usman, Prakoso Djoko dan Pramono Hari., *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1980, hal. 218

angkutan yang terapung serta angkutan anjungan tertambat atau terapung”.

Rumusan kapal menurut UU Pelayaran No. 21/1992 sebagai berikut :

”Kapal adalah kendaraan air dan jenis apapun termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah air, alat apung dan bangunan air yang tetap dan terapung”.

Mengenai halnya kapal laut, Pasal 310 WvK memberikan definisi antara lain:

”Kapal laut adalah kapal yang dipergunakan untuk pelayaran di lautan atau yang dimaksudkan untuk itu”.

Pasal 311 WvK menyatakan definisi kapal Indonesia, yaitu :

“Kapal Indonesia adalah kapal yang dianggap sebagai demikian oleh Algemene Maatregel van Bestuur tentang surat-surat laut dan pas-pas kapal”.

Dari ketentuan pasal 314 ayat [1] WvK untuk kapal di atas 20 m<sup>3</sup> dapat didaftarkan, menimbulkan permasalahan karena dengan demikian pendaftar kapal di bawah 20 m<sup>3</sup> tidak dimungkinkan sebagaimana diatur dalam Ordonansi Pendaftaran Kapal dan Balik Nama Kapal 1933. Tujuan pendaftaran kapal diperlukan untuk memperoleh surat kebangsaan kapal dan hanya atas kapal yang telah terdaftar dapat diadakan hipotik.

Pendaftaran kapal di bawah 20 m<sup>3</sup> ternyata dalam praktik tidak pernah dilakukan oleh yang bersangkutan, dan untuk memperoleh kredit maritim oleh bank dilakukan dengan dibebani hak jaminan fidusia.

Adanya perluasan pengertian kapal menurut batasan undang-undang menyebabkan Pemerintah menganut ajaran luas.<sup>8</sup>

Mengingat kebutuhannya akan pelaksanaan Konvensi IMO yang telah diratifikasi oleh Republik Indonesia, konvensi “pengertian kapal” menurut konvensi tersebut, telah diterapkan oleh Republik Indonesia. Pada akhirnya, hal itu menimbulkan permasalahan karena *submersibles floating craft* dan *fixed or floating platform* dimasukkan dalam pengertian kapal.

Dengan demikian, berdasarkan ketentuan Pasal 314 ayat (1) WvK di atas, *floating platform* dan lain-lain dapat didaftarkan di Indonesia sehingga surat

---

<sup>8</sup> Soekardono., *Hukum Dagang Indonesia, Kapita Selekta*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hal. 39.

kebangsaan kapal dapat diperoleh dan bendera Indonesia dapat dikibarkan dan dihipotikkan di Indonesia.

Dalam praktik sekarang, belum ada orang Indonesia yang memiliki *floating platform*, yaitu perlengkapan pengeboran minyak di laut. Perlengkapan pengeboran itu kebanyakan hasil sewaan dan luar negeri, antara lain Singapura. Dengan demikian, kapal Indonesia tidak dapat didaftarkan di Indonesia, dan tidak dapat berstatus kapal Indonesia.

Karena kedudukan *floating platform*, merupakan kapal, kedudukannya dianggap sebagai kapal asing. Oleh karena itu, berlaku ketentuan *Scheepsvaartwet 1936* dan peraturan pemerintah No. 2 tahun 1969 yang mengatur bahwa setiap kapal asing yang akan beroperasi di wilayah Nusantara, harus memiliki dispensasi bendera Indonesia, dan jika diizinkan perlu menunjuk perusahaan pelayaran Indonesia untuk mengageni kapal tersebut.<sup>9</sup>

Menurut hukum positif kita, dikenal tiga golongan kapal, yaitu :

- 1) Golongan kapal laut (*Zeeschip*);
- 2) Golongan kapal nelayan (*Zeevisserschip*);
- 3) Golongan kapal, pedalaman (*Binnenschip*).<sup>10</sup>

Golongan kapal laut dan kapal nelayan, kapal pedalaman dapat kita pelajari dalam WvK Pasal 310 dan 311, sedangkan batasan tenang kapal diatur dalam Pasal 309 WvK. Untuk golongan ini diisyaratkan agar kapal dapat berbendera Indonesia, di atas 500 m<sup>3</sup> memiliki Surat Laut dan 20 m<sup>3</sup> s.d. 500 m<sup>3</sup> harus memiliki Pas tahunan dan setiap kapal di atas 20 m<sup>3</sup> dapat didaftarkan. Pasal 319 WvK menegaskan bahwa Pasal 311 s.d. 31 8b tidak berlaku atas kapal-kapal milik negara atau suatu instansi pemerintah yang dipergunakan untuk dinas pemerintahan. Pasal 748 WvK mengatur tentang kapal-kapal yang semata-mata dipergunakan untuk perairan pedalaman menurut Pasal 1 Schepenordonantie 1 927. Pasal 749 WvK dan seterusnya s.d. Pasal 751 WvK mengatur tentang kapal sungai dan pedalaman.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Idham Anis., *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut dan Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim*, Alumni, Bandung, 1995, hal. 103.

<sup>10</sup> *Ibid*, hal. 94.

<sup>11</sup> *Ibid*, hal. 94-95.

Fokus penulisan Paper ini adalah Hipotik kapal laut, dengan perkembangan konvensi Hukum Maritim Indonesia, status Hukum Kapal laut dapat dibedakan dalam Hukum Publik dan Hukum Perdata, sebagaimana status hukum Pesawat Udara.<sup>12</sup>

## **C. STATUS HUKUM KAPAL LAUT DALAM HUKUM PUBLIK DAN HUKUM PERDATA.**

### ***1. Dalam Hukum Publik***

Sifat karakteristik dan suatu kapal menurut Hukum Publik diberi tanda kebangsaan satu negara tertentu yang di Indonesia diatur dalam *Zeebrieven en Scheeppassen Besluit 1934* dan *Ordonantie 1935* sebagai Hukum Nasional warisan Hindia Belanda. Dengan memenuhi persyaratan hukum nasional status kapal dalam hukum publik akan memberi suatu tanda bukti nasionalitas/kebangsaan yang disebut dengan surat laut dan atau pas kapal. Ini berarti nasionalitas kapal laut menunjuk kepada adanya hubungan khusus antara kapal laut dan negara tertentu.<sup>13</sup>

Pada saat yang sama negara tersebut bertindak sebagai pelindung (*protect*) dan penjamin (*guarantor*) menurut Hukum Internasional.<sup>14</sup> Dengan demikian, hubungan kapal laut dengan negara tempat kapal laut tersebut didaftar untuk memperoleh nasionalitasnya atau kebangsaan, berhak untuk menikmati hak khusus menurut hukum internasional antara lain :

- a) kapal tersebut berada di bawah judisprudensi negara bendera kapal (*flagstate*) dalam hak pengaturan administratif yaitu penasihat kelaikan laut dan hukum pidana atas kejahatan awak kapal yang dilakukan di atas kapal.
- b) Negara bendera kapal berkewajiban untuk melaksanakan kewajiban internasional atas kapal yang membawa benderanya.
- c) Kapal yang bersangkutan memperoleh keuntungan perlindungan dari negara bendera kapal yang diberikan pada warga negaranya.
- d) Registrasi atau pendaftaran dianggap sebagai bukti pemilikan (*evidendece of title*) walaupun di berbagai negara bukti ini tidak

---

<sup>12</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Udara*, Desertasi, UNPAD Bandung, 1988, hal. 30.

<sup>13</sup> *Ibid*, hal. 35.

<sup>14</sup> *Ibid*, hal. 35.

mutlak. Keadaan semuanya menandakan adanya *effective control* dari negara bendera kapal atas kapal tersebut.<sup>15</sup>

## 2. Dalam Hukum Perdata

Melihat pada sifat dan hakikatnya, kapal dengan ukuran 20m<sup>3</sup> isi kotor lebih, merupakan benda bergerak yang terdaftar (*registered movable property*). Oleh sebab itu, hukum perdata yang pertama-tama menguasai suatu kapal laut adalah pengaturan hukum kependataan yang menguasai benda tidak bergerak. Kebanyakan perundang-undangan nasional beberapa negara, memperlakukan aturan hukum benda tidak bergerak terhadap kapal terdaftar.

Di Indonesia, BW Pasal 510 mengatur kapal laut sebagai benda bergerak, tetapi WvK Pasal 314 mengatur bahwa kapal laut 20 m<sup>3</sup> isi kotor dapat didaftarkan dan akan ditentukan dalam suatu ordonansi tersendiri. WvK Pasal 314 alinea 3 menyatakan bahwa kapal laut perlu didaftar, para ahli hukum sependapat untuk mengualifikasikan kapal laut sebagai benda bergerak terdaftar (*registered movable property*)<sup>16</sup>

Ketentuan bahwa pada kapal laut harus diberikan tanda nasionalitas atau kebangsaan dan pendaftarannya pada register umum serta implikasinya dalam hukum publik sebagaimana uraian di atas, dan pendaftaran kapal laut tersebut mempunyai arti *administratif rechtelijk* dan bukan *privat rechtelijk*.<sup>17</sup>

Dalam hal pendaftaran perdata menurut sistem hukum yang selama ini diterima di Indonesia adalah :

- a) Menetapkan status hukum keperdataan kapal laut yang selanjutnya akan berpengaruh pada penetapan hukum keperdataan yang menguasai kapal laut tersebut. Dengan kata lain, kapal laut yang menurut sifatnya merupakan benda bergerak, dengan pendaftaran dalam register perdata akan memperoleh kedudukan sebagai benda tidak bergerak.
- b) Pendaftaran perdata menyangkut pendaftaran (*recordation*) dan seluruh hak-hak keperdataan, baik pemilikan maupun jaminan yang melekat pada kapal laut yang bersangkutan.<sup>18</sup>

Dan pendaftaran ini yang dapat disebut pendaftaran perdata akan terlihat keadaan keperdataan kapal laut yang bersangkutan (*privaatrechtelijk toestand*)<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup> *Ibid*, hal. 2.

<sup>16</sup> Anis Idham, *Op-Cit*, hal. 97.

<sup>17</sup> Mieke Komarkantaatmadja, *Op-Cit*, hal. 2.

<sup>18</sup> *Ibid*, hal.3.

Indonesia mengenal pendaftaran kapal yang memiliki *fungsi ganda*, yaitu bersifat publik dan perdata, yaitu *administratif rechtelyk* dan *zakenrechtelijke registration*. Dengan demikian, di Indonesia dikenal dengan *one registrater for registration of ships and for registration of rights on ships* di samping *registration* untuk memperoleh Surat Laut, Pas Tahunan tersendiri yang disebut dengan Surat Tanda Kebangsaan.

---

<sup>19</sup> *Ibid*, hal.3.

### **BAB III**

#### **PEMBAHASAN**

##### **A. KAPAL LAUT SEBAGAI OBJEK JAMINAN HIPOTIK**

Berdasarkan definisi kapal yang telah dikemukakan dalam Bab II di atas, maka dapat diketahui bahwa kapal dapat digunakan sebagai benda jaminan atau objek jaminan baik untuk pelunasan utang pembayaran harga perolehan kapal itu sendiri maupun untuk pelunasan utang lain.

Dalam hukum perdata, kita mengenal hak kebendaan yang bersifat memberi kenikmatan dan hak kebendaan yang bersifat memberi jaminan. Hak kebendaan yang bersifat memberi jaminan itu senantiasa tertuju kepada orang lain, baik benda bergerak dan benda tidak bergerak. Menurut Saleh Adiwinata, sebagaimana dikutip oleh Anis Idham lebih tepat menggunakan istilah benda tetap dan benda tidak tetap atau terdaftar dan tidak terdaftar.<sup>20</sup> Jika benda jaminan tertuju pada benda tidak bergerak, jaminan kebendaan tersebut berupa “gadai atau fidusia.

Benda adalah objek hak/hukum. Artinya, segala sesuatu yang dapat menajdi hak milik dan dapat dipindahkan, yang meliputi barang yang berwujud dan barang tidak berwujud (hak-hak).

Hak hipotik dalam BW diatur dalam Buku II Titel 21, Pasal 1162-1232. Akan tetapi Undang-undang No. 5 tahun 1960 telah mencabut Buku Ii BW, dengan pengecualian Titel 21 dan Buku II BW tentang Hipotik. Berdasarkan Pasal 57 Undang-Undang No. 5 tahun 1960 sebagai aturan peralihan, mengatur bahwa selama Undang-Undang hak tanggungan tersebut dalam Pasal 51 belum terbentuk, ketentuan hipotik yang diatur dalam Buku II Titel 21 tetap berlaku. Yang dimaksud dengan hipotik diatur dalam BW 1162:

“Hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda tidak bergerak untuk mengambil penggantian daripadanya bagi suatu pelunasan suatu perutangan”.

Dengan demikian, hipotik adalah hak untuk menjamin pembayaran utang. Hak hipotik hanya berisi hak untuk pelunasan utang saja (*verhaa/srecht*) dan tidak mengandung hak untuk menguasai/memiliki benda itu, vide Pasal 1178 BW alinea 1,

---

<sup>20</sup> *Ibid*, hal. 100.

namun diberi hak memperjanjikan menjual atas kekuatan sendiri bendanya manakala debitur wanprestasi vide Pasal 1178 BW alinea 2.

Terhadap barang modal berupa kapal laut cukup bila Ia mempunyai nilai jaminan bagi pemberian fasilitas kredit. Di Indonesia, kapal laut dengan ukuran tertentu dapat menjadi jaminan utang. Kapal yang berukuran 20 m<sup>3</sup> ke atas dapat menjadi objek hipotik. Hal ini diatur dalam WvK Pasal 314 alinea 3 yang menyebutkan:

“Atas kapal yang terdapat dalam daftar kapal, kapal yang sedang dibuat dan bagian dalam kapal yang demikian itu, dan dalam kapal yang sedang dalam pembangunan dapat diadakan hipotik”.

Persyaratan utama untuk menjadikan kapal sebagai objek hipotik adalah harus terdaftar pada kantor pendaftaran kapal (Kantor Ditjen pada Departemen Perhubungan sub Direktorat Pengukuran dan Pendaftaran Kapal dan pada Kantor Syahbandar setempat yang ditunjuk) yang khusus diadakan untuk itu.

Pasal 31 5c WvK (KUHD) :

“Atas hipotik-hipotik kapal berlaku juga ketentuan ketentuan dalam Pasal 1168, 1169, 1171 ayat (3) dan (4), 1175, 1176 ayat (2), 1177, 1178, 1180, 1986, 1987, 1189, 1190, 1193-1197, 1199-1205, 1227 KUH-Perdata tentang hipotik, sekadar *sifat* jaminan itu memperbolehkan”.

Pasal 314 WvK (KUHD) alinea 1 menyatakan :

”Kapal Indonesia yang ukurannya paling sedikit dua puluh meter kubik isi kotor didaftarkan di suatu daftar kapal sesuai dengan peraturan yang akan diberikan dengan ordonansi tersendiri”.

alinea 2 :

”Dalam ordonansi ini diatur juga cara peralihan hak milik dan penyerahan kapal yang terdaftar dalam daftar kapal atau kapal yang sedang dalam pembangunan dan andil dalam kapal yang demikian itu atau dalam kapal yang sedang dalam pembangunan”.

Pasal 314 WvK, 315 WvK ml merupakan *lex specialis* dan hipotik atas kapal terhadap peraturan umum tentang hipotik yang diatur dalam Pasal 1162-1232 BW.



Ordonansi yang dimaksud adalah *Regeling van de Teboeksteeling van schepen* selanjutnya disebut dengan Ordonansi Pendaftaran Kapal dan balik Nama Kapal disingkat OPK atau TBS.

“Pendaftaran kapal, penyerahan kapal terdaftar atau kapal dalam pembuatan, dan bagian dalam kapal sedemikian itu atau kapal dalam pembuatan dan hak kebendaan atas kapal sedemikian, atau bagian dalam kapal, pengadaaan hipotik dan hak-hak kebendaan lainnya atas kapal terdaftar atau kapal dalam pembuatan dan bagian dalam kapal sedemikian atau kapal dalam pembuatan, begitu juga pemindahan tagihan yang dijamin dengan hipotik atas kapal atau kapal dalam pembuatan, dilakukan dengan akta yang dibuat di hadapan pegawai Balik Nama Kapal oleh pihak atau para pihak yang bersangkutan”.

Pasal 24 OPK:

“Pemasangan hipotik atau hak kebendaan lainnya atas kapal atau kapal dalam pembangunan yang terdaftar dan pemindahan tagihan (*cessie*) yang diperkuat dengan hipotik atas kapal atau kapal dalam pembangunan yang terdaftar dan atas bagian-bagian dalam kapal demikian, dilakukan dengan pembuatan akta para pihak yang bersangkutan di hadapan pegawai pencatat balik nama di tempat terdaftarnya kapal”.

Dengan demikian, peraturan OPK selain mengatur pendaftar kapal, juga mengatur pendaftaran balik nama kapal, pendaftaran hipotik, dan hak-hal kebendaan lainnya atas kapal.

Pendaftaran kapal atau kapal yang didaftarkan adalah untuk menentukan atau memperoleh status hukum yang jelas dan kapal tersebut dan pemiliknya. Pendaftaran kapal erat kaitannya dengan masalah pemilikan (*ownership*) dan kebangsaan kapal (status hukum). Oleh karena itu, pendaftaran kapal erat kaitannya dengan persyaratan tentang pemilikan kapal dan kebangsaan kapal serta masalah pembebanan kapal dengan hipotik.

Dalam praktik yang berlaku sekarang, pendaftaran Pengukuran dan pendaftar kapal dan pada kantor Syahbandar yang ditetapkan oleh Pemerintah. Untuk balik nama kapal dan pendaftaran hipotik atas kapal, selain dilakukan pada subdirektorat pengukuran dan pendaftaran kapal Ditjen Perla, juga pada Kantor Syahbandar yang ditetapkan oleh Pemerintah. Pada Ditjen Perla Jakarta, terdapat suatu Buku Pendaftaran Pusat dan Buku Induk Pendaftaran untuk administrasi seluruh pendaftaran kapal.

Untuk memperoleh Surat Laut atau pas tahunan, disebut juga Surat Kebangsaan Kapal, diisyaratkan Grosse Akta/salinan akta pertama dilakukan di pelabuhan Kantor Kesyahbandaran setempat yang ditunjuk oleh Ditjen Perla, yaitu :

Untuk wilayah Kesyahbandaran:

Sumatera	: Sabang, Sibolga, Teluk Bayur, Palembang, Jambi, Bagansiapi-api, Dumai, Belawan, Tanjung Pinang.
Jawa	: Ditjen Perla Jakarta, Semarang dan Surabaya
Nusa Tenggara	: Bena, Kupang
Kalimantan	: Pontianak, Banjarmasin, Samarinda
Sulawesi	: Makasar, Donggala, Manado, Ujungpandang
Maluku	: Ambon
Irian	: Ambon, Sorong, Monokwari, Merauke.

Dengan demikian, selain pada kantor Subdirektorat Pengukuran dan pendaftaran Kapal Ditjen Perla Jakarta dilakukan pendaftaran kapal, juga di ke-26 tempat yang disebutkan di atas. Pendaftaran hipotik dan hak-hak kebendaan lain atas kapal harus dilakukan pada tempat pendaftaran kapal tersebut di atas.

Dengan adanya pendaftaran kapal yang dilakukan pada Ditjen Perla cq. Subdirektorat Pengukuran dan Pendaftaran Kapal dan pada Kantor Syahbandar yang telah ditetapkan oleh Ditjen Perla di atas 3% sistem pembukuan kapal dengan pembagian tugas antara pegawai pencatat balik nama pendaftaran dan pegawai pembantu disusun. Mengenai Daftar Harian dan Daftar Induk diserahkan kepada pegawai pembantu dan pengurusan Daftar Pusat dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

## **B. PEMILIKAN DAN HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS KAPAL LAUT**

### ***1. Pemilikan atas Kapal***

Bahwa permasalahan yang menyangkut persyaratan pendaftaran kapal terutama persyaratan pemilikan yang harus dipenuhi pemilik kapal dengan persyaratan administratif merupakan permasalahan tersendiri. Masalah ini secara tidak langsung akan merupakan masalah pembiayaan pengadaan armada niaga nasional. Peraturan pendaftaran kapal yang berlaku sekarang dan peraturan tentang kebangsaan kapal

(nasionalitas) tampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang dihadapi para pengusaha pelayaran dalam pemilikan dan yang dikaitkan dengan jaminan kebendaan atas kapal laut.

Persyaratan pemilikan kapal dirasa sangat berat terutama karena harga kapal sangat tinggi dan tidak mungkin dibeli dengan tunai, kecuali dengan bantuan kredit bank maupun non bank. Pasal 311 WvK menyatakan bahwa kapal Indonesia adalah kapal yang dianggap sebagai demikian oleh Algemene Maatregelen van Bestuur tetnang Surat-Surat Laut dan pas kapal. Penetapan surat laut dan pas kapal (*zeebrieven, scheepspassen besluit*) Pasal 2 Ayat (1) :

- a) milik seorang atau lebih warga negara Indonesia
- b) sekurang-kurangnya dua pertiga milik warga negara Indonesia dan selebihnya berdiam di Idonesia dna penduduk Indonesia dengan ketentuan ahli pembukuaannya penduduk Indonesia dan berdiam di Indonesia.

Pasal 2 ayat (2)

Yang dimaksud dengan warga negara Indonesia :

- 1) persekutuan firma dan persekutuan komanditer yang berdomisili di Indonesia, sedangkan sahamnya atau mitranya masing-masing bertanggung jawab dan warga negara Indonesia.
- 2) Perseroan terbatas yang didirikan menurut hukum Indonesia dengan saham-sahamnya dua pertiga dimiliki warga negara Indonesia dan kepengurusan Perseroan Terbatas tersebut adalah warga negara Indonesia dan berkediaman di Indonesia atau semua anggota direksi warga negara Indonesia dengan tiga perempat susunan komisaris warga negara Indonesia dengan sekurang-kurangnya 2/3 warga negara Indonesia bertempat tinggal di Indonesia.

Penjelasan : *Ketentuan Departemen Kehakiman untuk mendirikan PT Perseroan Terbatas dimana pemegang sahmnya sebagian bukan warga negara Indonesia, aka pendiriannya tidak akan mendapat pengesahan Menteri Kehakiman RI kecuali Perseroan Terbatas itu didirikan dalam rangka usaha patungan penanaman modal asing atau penanaman modal dalam negeri.*

- 3) Perkumpulan, yayasan yang didirikan menurut Hukum Indonesia dengan pengurusan warga negara Indonesia dan sekurang-kurangnya dua pertiga berkediaman di Indonesia, dengan dua pertiga susunan Komisaris warga negara Indonesia dan dua pertiga komisaris berkediaman di Indonesia.

Dan persyaratan ini, tampak bahwa pemilikan harus berada di tangan warga negara Indonesia yang *bukan warga negara Indonesia* atau perusahaan yang berkedudukan di Indonesia dengan syarat sekurang-kurangnya dua pertiga warga negara Indonesia dan seterusnya. Akan tetapi dalam praktik, hal itu mengalami kesulitan karena penafsiran dan *Zeebrieven en Scheepspassenbesluit 1934* tersebut, yaitu terjemahan *warga negara Indonesia dahulu disebut Nederlandsche onderdanen, Koninkr, lk gevestigde venootschappen*, diterjemahkan dengan *persekutuan yang berkedudukan di Indonesia*.

Tentang dua pertiga anggota pengurus harus warga negara dan penduduk Indonesia, dalam praktik sekarang telah dihapuskan. Praktik perorangan atas kapal harus warga negara Indonesia dihapuskan dan hanya diperbolehkan pemilikan oleh suatu badan hukum PT (Perseroan Terbatas) atau badan hukum (PT) dalam rangka patungan penanaman modal asing yang diperkenankan. Adanya praktik kebijaksanaan yang dilakukan Pemerintah menyimpang dari ketentuan *Zeebrieven en Scheepspassenbesluit 1934*, tidak lain dalam mengutamakan kepentingan nasional di mana kapal laut merupakan suatu “asset nasional”. Adanya asas cabotage’ dan perairan Indonesia atau pelayaran pantai harus dilayari oleh kapal-kapal nasional, merupakan persyaratan bahwa kapal yang didaftarkan di Indonesia harus dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum PT dan berhak mengibarkan bendera oleh badan hukum PT Indonesia. Hal ini bukan bermaksud melarang kapal asing masuk di perairan Indonesia. Hal ini telah diatur dengan Undang-Undang Pelayaran 1936.

## **2. Hak Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut**

Pemilikan suatu kapal memerlukan persyaratan yang berat, antara lain jika pembelian/pembayaran pengadaan kapal harus dibayar dengan tunai. Akan tetapi, jika pembiayaan pengadaan kapal menggunakan fasilitas kredit, diperlukan jaminan kebendaan atas kapal tersebut. Perundang-undangan mengenai hipotik kapal telah

diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Barat (*Burgerlijk Wet Book*) dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang Barat (*Wet oek van Koophandel*). Pada beberapa negara, terdapat perbedaan yang esensial mengenai Hak kebendaan, dalam hal ini terletak perbedaan dalam sistem hukum a.l.: *common law/Anglo Saxon* dan *Hukum Eropa/Kontinental*.

Indonesia menganut sistem hukum Eropa/Kontinental yang berasal dari Nederland yang menganut konsep BW dan WvK yang merupakan suatu hak kebendaan yang bersifat mutlak. Ciri-ciri hak kebendaan yang bersifat mutlak, antara lain :

- 1) dapat dipertahankan terhadap siapapun juga;
- 2) memiliki sifat mengikuti bendanya (*droid de suite* atau *zaaksgevolg*), yang berarti hak tersebut mengikuti bendanya di manapun juga dalam tangan siapapun benda tersebut berada;
- 3) dalam hal terdapat persaingan antara beberapa hak kebendaan terhadap objek yang sama, pada prinsipnya hak yang lebih tua atau tingkatannya lebih tinggi mendapat kedudukan yang lebih tinggi;
- 4) hak jaminan yang bersifat kebendaan tidak terpengaruh oleh penyitaan yang dilakukan atas benda tersebut maupun oleh kepailitan, atau lebih dikenal dengan *droit de preference* atau hak terlebih dahulu.<sup>21</sup>

Menurut Mariam Darus Badruzaman, hak kebendaan adalah absolut, artinya hak ini dapat dipertahankan terhadap setiap orang. Pemegang hak berhak menuntut setiap orang yang mengganggu haknya.<sup>22</sup>

Sistem *common law* yang telah diterima oleh beberapa negara Asean (Singapura, Filipina, Malaysia) dikenal suatu pranata jaminan kebendaan seperti *mortgage/chattel mortgage*. Berbeda dengan hipotik yang dibebankan pada benda yang tidak bergerak, atau benda yang terdaftar, sedangkan pranata *mortgage* dapat dibebankan atas benda yang tidak bergerak dan benda bergerak. Untuk benda yang bergerak disebut dengan *chattel mortgage*.<sup>23</sup>

Chattel mortgage dapat dikatakan sebagai suatu perjanjian yang memberi suatu hak (*title*) atas benda tertentu kepada pihak kreditur. Hak itu berakhir apabila

---

<sup>21</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Op-Cit*, hal. 92.

<sup>22</sup> Mariam Darus Badruzaman, *Op-Cit*, hal. 30.

<sup>23</sup> *Ibid*, hal. 100.

pihak debitur melaksanakan kewajiban yang melekat pada pemberian hak tersebut, mengingat hak tersebut diberikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang.

Dua teori yang sangat berpengaruh pada *chattel mortgage* yaitu :

- a) Title theory (teori kepemilikan), yang menganggap dengan adanya perjanjian *chattel mortgage*, hak milik atas benda jaminan tersebut telah beralih, dan pihak debitur ke pihak kreditur.
- b) Lien theory (teori jaminan) yang menganggap bahwa perjanjian *chattel mortgage* hanya menimbulkan suatu hak jaminan dan tidak terjadi suatu pengalihan hak milik dan pihak debitur ke pihak kreditur.<sup>24</sup>

Pada hipotik atas kapal yang berlaku pada beberapa negara dengan sistem hukum Eropa kontinental berlaku dua asas khusus, yaitu :

- 1) Asas publisitas (*publiciteit beginsel*) yang mempersyaratkan peletakan (*vestiging*) hipotik dengan pendaftaran dalam suatu register umum..
- 2) Asas spesialisitas (*specialiteit beginsel*), bahwa hipotik hanya dapat diletakkan (*gevestig*) pada benda-benda tertentu dan ini tetap diperoleh untuk mengatur hak hipotik yang terdaftar.

Bahwa : “utang yang dijamin dengan hipotik cukup kuata dan secara international dapat dilaksanakan”.

Sri Soedewi Masjchun Sofwan menegaskan bahwa :

”lembaga jaminan sebagian besar mempunyai ciri internasional, dikenal hampir di semua negara dan perundang-undangan modern bersifat menunjang perkembangan ekonomi dan perkreditan serta memenuhi kebutuhan masyarakat akan fasilitas modal. Kapal dalam status sewa-beli (*hirepurchase*, *huurkoop*). *Leasing*, *bare-boat charter*, dan luar negeri tidak diperkenankan didaftarkan menurut peraturan di Indonesia. Hal itu disebabkan, pemilik dan kapal tersebut masih tetap di tangan *pencharter*, terutama dalam hal *bare-boat charter* dan pihak *lessor* dalam *hal leasing*.<sup>25</sup>

Dengan tidak diperkenankan pendaftaran pada pendaftaran Indonesia, kapal tidak dapat memperoleh kebangsaan Indonesia dan tidak berhak berbendera Indonesia. Dengan perkataan lain, kapal tidak diperkenankan beroperasi di pelabuhan pantai Indonesia, selain dengan dispensasi.

Dengan adanya diregulasi peraturan angkutan laut, ditempuh kebijaksanaan sementara untuk memecahkan masalah pengadaan armada niaga nasional. Hal ini

---

<sup>24</sup> *Ibid*, hal.103.

<sup>25</sup> *Ibid*, hal. 73.

bertujuan mengisi kekosongan kapal armada nasional dengan mengizinkan perusahaan swasta mencharter kapal-kapal dari luar (SK Menteri Perhubungan No. 79 Tahun 1988) dan ini dianggap kurang tepat. Akibatnya, banyak pelaut Indonesia "menganggur" karena kapal-kapal *carter* tersebut menggunakan awak kapal dari negara yang mencarterkan kapal tersebut.

*Bare-boat charter* diperkenankan untuk didaftarkan selama masa carter, beberapa negara yang sudah maju, demikian pula di Filipina. Dengan demikian, terbuka kesempatan untuk awak kapal negara tersebut mengawaki kapal *bare-boat charter*. Untuk jaminan pembayaran carter kapal kosong, diperoleh dan lembaga keuangan melallui kredit dengan menjaminkan kapal sebagai *collateral*. Dengan demikian, kapal *bare-boat charter* dapat sebagai objek jaminan kebendaan. Pendaftaran hipotik kapal telah dapat dilakukan pada tempat kapal tersebut dioperasikan. Konvensi Pendaftaran Kapal 1986, memungkinkan untuk mendaftarkan kapal *bare-boat charter* (*carter* tanpa awak) pada pendaftaran kapal dan negara tersebut.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

1. Bahwa kapal dapat digunakan sebagai benda jaminan atau objek jaminan baik untuk pelunasan utang pembayaran harga perolehan kapal itu sendiri maupun untuk pelunasan utang lain. Terhadap barang modal berupa kapal laut cukup bila ia mempunyai nilai jaminan bagi pemberian fasilitas kredit. Di Indonesia, kapal laut dengan ukuran tertentu dapat menjadi jaminan utang. Kapal yang berukuran 20 m<sup>3</sup> ke atas dapat menjadi objek hipotik. Persyaratan utama untuk menjadikan kapal sebagai objek hipotik adalah harus terdaftar pada kantor pendaftaran kapal (Kantor Ditjen pada Departemen Perhubungan sub Direktorat Pengukuran dan Pendaftaran Kapal dan pada Kantor Syahbandar setempat yang ditunjuk) yang khusus diadakan untuk itu.
2. Bahwa permasalahan yang menyangkut persyaratan pendaftaran kapal terutama persyaratan pemilikan yang harus dipenuhi pemilik kapal dengan persyaratan administratif merupakan permasalahan yang rumit, sebab masalah ini secara tidak langsung akan merupakan masalah pembiayaan pengadaan armada niaga nasional. Peraturan pendaftaran kapal yang berlaku sekarang dan peraturan tentang kebangsaan kapal (nasionalitas) tampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang dihadapi para pengusaha pelayaran dalam pemilikan dan yang dikaitkan dengan jaminan kebendaan atas kapal laut. Dan persyaratan bahwa pemilikan harus berada di tangan warga negara Indonesia *yang bukan warga negara Indonesia* atau perusahaan yang berkedudukan di Indonesia dengan syarat sekurang-kurangnya dua pertiga warga negara Indonesia dalam praktik sekarang telah dihapuskan. Praktik pemilikan perorangan atas kapal harus warga negara Indonesia dihapuskan dan badan hukum (PT) dalam rangka patungan penanaman modal asing yang diperkenankan.
3. Pemilikan suatu kapal memerlukan persyaratan yang berat, antara lain jika pembelian/pembayaran pengadaan kapal harus dibayar dengan tunai. Akan



tetapi, jika pembiayaan pengadaan kapal menggunakan fasilitas kredit, diperlukan jaminan kebendaan atas kapal tersebut. Perundang-undangan mengenai hipotik kapal telah diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata Barat (*Burgerlijk Wet Boek*) dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Barat (*Wetboek van koophandel*).

## **B. SARAN**

UU Hipotik atas kapal laut dapat dikeluarkan dari kodifikasi WvK dan diatur tersendiri sebagaimana UU Hak Tanggungan atas Tanah. Dalam usaha pembaharuan/modernisasi pranata jaminan hipotik kapal harus sejalan dengan pembaharuan pranata hukum pendaftaran kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adil, Soetan Malikoel, *Hak-Hak Kebendaan, Pembangunan*, Bhratara, Jakarta, 1962.
- Idham Anis., *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut dan Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim*, Alumni, Bandung, 1995.
- Komar Kantaatmadja, Mieke, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Udara*, Desertasi, UNPAD Bandung, 1988.
- Masjchoen Sofwan, Sri Soedewi., *Hukum Jaminan Di Indonesia, Pokok-Pokok Hukum Jaminan Dan Jaminan Perorangan*, Liberty, Yogyakarta, 1980.
- Pitlo, A., *Tafsiran Singkat Tentang Beberapa Bab Dalam Hukum Perdata*, (Terjemahan M. Moerasad), Intermasa, Jakarta, 1977.
- Soekardono., *Hukum Dagang Indonesia, Kapita Selekta.*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982.
- Subekti, R., *Hukum Adat Indonesia Dalam Yurisprudensi Mahkamah Agung*. Alumni, Bandung, 1983, hal. 108.
- Usman Sution, Prakoso Djoko dan Pramono Hari., *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1980.