

PROSES PENDAFTARAN DAN KEPEMILIKAN JAMINAN HIPOTIK KAPAL LAUT BAGI DUNIA USAHA¹

Oleh : Suryono Suwikromo²

A. LATAR BELAKANG

Didalam kegiatan dunia usaha peran pengangkutan laut sangat besar dalam memastikan lancarnya suplai barang dari suatu perusahaan kepada masyarakat, maupun kepada industri lainnya dari suatu tempat ke tempat lainnya. Terutama untuk Indonesia yang sebagian besar wilayahnya dikelilingi laut, maka peran kapal laut itu sendiri menjadi sangat mutlak untuk mempercepat perputaran roda pembangunan nasional.

Tentunya untuk memiliki kapal laut bagi sebagian besar pengusaha bukanlah merupakan hal yang mudah dan murah, untuk itu dibutuhkan dukungan dunia bank untuk membiayai permodalan maupun pemilikan terhadap kapal laut. Di sisi lain, untuk menjaga keamanan fasilitas kredit yang telah diberikan bank mensyaratkan terhadap objek jaminan terutama kapal laut tersebut untuk dilakukan pengikatan melalui hipotik terhadap kapal laut tersebut.

Berbicara mengenai hipotik kapal laut, mau tidak mau kita harus menyinggung ketentuan mengenai benda. Menurut Pasal 509 KUH Perdata menyatakan bahwa suatu benda dapat dimasukkan ke dalam pengertian benda bergerak, apabila karena sifatnya benda itu dapat berpindah atau dipindahkan. Selanjutnya dalam Pasal 510 KUH Perdata dinyatakan bahwa "kapal-kapal, perahu-perahu, perahu-perahu tambang ... adalah kebendaan bergerak", sehingga apabila berdasarkan pengaturan yang ada di baca dengan "harus".

Secara yuridis suatu benda yang dimiliki oleh seseorang, baik bergerak atau tidak bergerak, secara khusus dapat diikat dengan sejumlah utang atau dengan kata lain benda tersebut dapat dibebani atau dijaminan untuk keperluan pelunasan sejumlah hutang yang dibuat oleh pemilikinya. Pembebanan atas benda yang bersangkutan, memakai lembaga jaminan jenis yang mana, adalah sangat ditentukan oleh macam benda yang dijadikan

obyek perjanjian jaminan dengan pemberi kredit.

Bila benda yang dijadikan jaminan adalah benda bergerak, oleh pembentuk undang-undang ditetapkan lembaga gadailah yang dipakai. Manakala benda tidak bergerak yang dijadikan agunan, maka lembaga jaminan hipotik yang diterapkan. Sesuai prinsip yang dianut BW. Kedua jenis lembaga jaminan ini melahirkan hak kebendaan berupa hak gadai dan hak hipotik bagi krediturnya.

Khusus bagi kapal laut bila kita tinjau secara khusus pada ketentuan Pasal 314 ayat (1) WvK untuk kapal di atas 20 m³ dapat didaftarkan, menimbulkan permasalahan karena dengan demikian pendaftaran kapal di bawah 20 m³ 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. Mengingat pentingnya pemilikan dan pengelolaan terhadap kapal laut bagi kalangan dunia usaha, terutama untuk kapal laut yang telah dibebani hipotik, maka hal tersebut menarik untuk dituangkan dalam tulisan ini.

B. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian di atas, permasalahan yang ditimbulkan di sini adalah :

- a. Bagaimana proses pendaftaran dan kepemilikan atas jaminan hipotik kapal laut bagi dunia usaha ?
- b. Bagaimana perlindungan hukum dalam proses kepemilikan dan hak jaminan hipotik kapal laut bagi dunia usaha ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Tujuan yang dapat di peroleh dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui proses terjadinya pendaftaran dan kepemilikan kapal laut bagi dunia usaha.
2. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap proses kepemilikan dan hak jaminan hipotik kapal laut bagi dunia usaha. Manfaat yang dapat diperoleh dari penulisan ini ialah :
 1. Dapat bermanfaat bagi para praktisi hukum terutama dalam pengaturan hukum

¹ Artikel

² Dosen pada Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Manado

terhadap proses pendaftaran dan kepemilikan kapal laut bagi dunia usaha.

2. Menjadi bahan masukan bagi masyarakat khususnya bagi aparat pemerintah yang terkait dengan pentingnya proses kepemilikan dan hak jaminan hipotik kapal laut oleh dunia usaha.

TINJAUAN PUSTAKA

A. PEMBAGIAN JENIS BENDA MENURUT HUKUM PERDATA

Didalam sistematika BW aturan tentang benda 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. Hak kebendaan yang diakui dan berlaku hanyalah seperti yang diatur 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 undang-undang berdasar kesepakatan. Dengan demikian aturan yang tertera dalam Buku III BW hanya menangani hal-hal pokok dan sifatnya melengkapi saja.

Apabila 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 :

1. Benda berwujud dan benda tidak berwujud (*"lichemelijke zaken-onlichemelijke zaken"*, Pasal 503 BW);
2. Benda bergerak dan benda tidak bergerak (*"roerende zakenonroerende zaken"*, Pasal 504 BW);
3. Benda habis pakai dan benda tidak habis pakai (*"yenbruikbare zaken-onvenbruikbare zaken"*, Pasal 505 BW);
4. Benda dalam perdagangan dan benda di luar perdagangan (*"zaken in de handel-zaken buiten de handefl"*, Pasal 1332 BW);
5. Benda yang sudah ada dan benda yang masih akan ada (*"toekomstige zaken-tegenwoordige zaken"*, Pasal 1334 BW);
6. Benda yang dapat diganti dan benda yang tidak dapat diganti (*"venvangbare zaken-onvervangbare zaken"*, Pasal 1694 BW).

Namun untuk pembedaan 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 saya 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"*.³

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

1. Kedudukan berkuasa (*"bezit"*);
2. Penyerahan (*"levering"*);
3. Daluwarsa (*"verjaring"*);
4. Jaminan (*"bezwaaring"*);
5. Sita (*"beslag"*).

Terhadap kedudukan berkuasa (*bezit*), maka menguasai benda bergerak diberlakukanlah asas sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1977 BW, yakni :

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

³ Soetan Malikoel Adil, *Hak-hak Kebendaan*, Pembangunan, Bharata, Jakarta, 1962, hlm. 15.

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 senyatanya itu mempunyai akibat-akibat hukum. Hukum memperhatikan keadaan yang nyata itu, bahkan walau hal ini tidak sesuai dengan keadaan yang seharusnya”. Itulah antara lain ulasan Pitlo.⁴

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 prasangka selalu beranggapan bahwa benda yang dibawa oleh warga yang bersangkutan dianggap kepunyaannya, kecuali bila nanti terbukti sebaliknya. Hal ini didasarkan pada azas itikad baik yang selalu dianggap melekat dan itu tidak perlu dibuktikan, sebaliknya kalau diduga ada unsur itikad buruk, barulah 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.

Kehadiran asas dalam Pasal 1977 BW tersebut sebenarnya merupakan salah satu 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 perikepemilikan.

Bahwa sebenarnya munculnya lembaga jaminan gadai dan hipotik 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 kerancuan di seputar penerapan aturan hukum jaminan yang sangat diperlukan dalam bidang ekonomi. Lembaga jaminan ini memegang peranan 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 hukumnya diantaranya 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.⁵

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 diharapkan 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 dengan ungkapan : alangkah menyedihkan suatu lembaga jaminan yang diharapkan menunjang kemajuan ekonomi, menunjang kegiatan perkreditan, menunjang kegiatan penanaman modal, menunjang perlindungan terhadap pihak ekonomi lemah itu didalamnya justru tidak terdapat ciri-ciri dan prinsip-prinsip dan persyaratan-persyaratan yang dapat

⁴ A. Pitlo, *Tafsiran Singkat Tentang Beberapa Bab Dalam Hukum Perdata (Terjemahan M. Moerasad)*, Intermasa, Jakarta, 1977, hlm. 23.

⁵ Sri Soedewi Maschoen Sofwan, *Hukum Jaminan Di Indonesia, Pokok-pokok Hukum Jaminan Dan Jaminan Perorangan*, Liberty, Yogyakarta, 1980, hlm. 56.

menampung dan mengimbangi kegiatan berbagai bidang tersebut.

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 mewujudkan, sehingga peran kalangan orang hukum akan lebih banyak lagi dalam menyumbangkan karya ciptanya demi laju pembangunan yang direncanakan. Akan lebih akurat lagi peran itu, manakala Hukum Benda yang menjadi dasarnya juga dibenahi dan dibangun terlebih dahulu untuk mewujudkan konsistensi yang lebih mantap. Tentang usaha penyusunan Hukum Perdata yang ditangani Badan Pembinaan Hukum Nasional sering berhembus, tetapi ini tak mampu menghapus gerahnya kalangan orang hukum 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 *Burgelijk Wetboek* ataupun menyesuaikannya di sana sini dengan perubahan atas kemajuan zaman, pada hal di Nederland sudah berlaku *Burgelijk Wetboek* yang baru dan juga negara-negara lainnya telah memperbaharui "*Burgelijk Wetboek*" atau *Civil Code* mereka.⁶

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

B. PENGERTIAN KAPAL

Menurut Sution Usman pengertian kapal adalah semua bahtera apapun namanya dan apapun sifatnya, yang ditujukan untuk berlayar

(*bestemd det versen*).⁷ Sedangkan definisi kapal menurut WvK Pasal 309 menyatakan :

"kapal adalah segala alat berlayar bagaimanapun disebut dan sifatnya kecuali apabila ditentukan lain oleh atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal dan yang dimaksud dengan alat perlengkapan kapal adalah semua benda-benda yang diperuntukkan tetap dipergunakan dengan kapal dengan tidak merupakan sebagian dari kapal".

Selanjutnya bila dibandingkan dengan definisi kapal menurut Naskah Akademik Undang-undang Hipotik Kapal Dan Naskah Akademik 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 angkut dalam air, alat angkut yang terapung serta angkut anjungan tertambat atau terapung".

Pendaftaran kapal dibawah 20 m³ ternyata dalam praktek 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. Mengingat kebutuhan 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.⁸

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

⁶ R. Subekti, *Hukum Adat Indonesia Dalam Yurisprudensi Mahkamah Agung*, Alumni, Bandung, 1983, hlm. 108.

⁷ Sution Usman, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1980, hlm. 8.

⁸ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia, Kapita Selekta*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm. 76.

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 *Scheepsvaarwet* 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 untuk mengageni kapal tersebut.⁹

C. METODOLOGI PENELITIAN

Tulisan ini menggunakan metode ilmiah, baik untuk mendapatkan data maupun untuk mengolah data yang sudah diperoleh.

Untuk mendapatkan data tersebut menggunakan metode penelitian kepustakaan. Selanjutnya data yang sudah terkumpul diolah dengan menggunakan metode pengolahan data yang terdiri dari :

1. Metode Induksi
2. Metode Deduksi; dan
3. Metode Perbandingan

Metode-metode tersebut digunakan sesuai dengan kebutuhan penggunaannya untuk mendapatkan hasil yang dapat dipertanggungjawabkan, baik secara ilmiah maupun ilmu pengetahuan.

PEMBAHASAN

A. PROSES PENDAFTARAN DAN KEPEMILIKAN ATAS JAMINAN HIPOTIK KAPAL LAUT BAGI DUNIA USAHA

Didalam Hukum Perdata, kita mengenal hak kebendaan yang bersifat memberi kenikmatan dan hak kebendaan yang bersifat memberi jaminan itu senantiasa tertuju kepada orang lain, baik benda bergerak dan benda tidak bergerak. Menurut Saleh Adiwinata, lebih tepat menggunakan istilah benda tetap dan benda tidak tetap atau terdaftar dan tidak terdaftar. Jika benda jaminan tertuju pada benda tidak bergerak, jaminan kebendaan tersebut berupa "*hypotheek*". Jika benda jaminan itu tertuju pada benda bergerak, hak kebendaan tersebut berupa "gadai" atau fidusia.

Benda adalah objek hak/hukum. Artinya, segala sesuatu yang dapat menjadi 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 peruntangan".¹⁰

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, 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 m³ ke atas dapat menjadi objek hipotik. Hal ini diatur dalam WvK Pasal 314 alinea 3 yang menyebutkan :

"atas kapal yang terdapat dalam daftar 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.

Pendaftaran kapal atau kapal yang didaftarkan adalah untuk menentukan atau memperoleh status hukum yang jelas dari kapal

⁹ Anis Idham, *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut Dan Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim*, Alumni, Bandung, 1995, hlm. 100.

¹⁰ R. Subekti, R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1986, hlm. 267.

tersebut dan pemilikinya. 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.

Didalam praktik yang berlaku sekarang, pendaftaran pengukuran dan pendaftaran kapal pada kantor syabandar yang ditetapkan oleh pemerintah. Untuk balik nama kapal dan pendaftaran hipotik atas kapal, selain dilakukan pada sub direktorat pengukuran dan pendaftaran kapal Ditjen Perla, juga pada kantor syabandar yang ditetapkan oleh pemerintah. Pada Ditjen Perla Jakarta, terdapat suatu Buku Pendaftaran Pusat dan buku Induk Pendaftaran untuk administrasi seluruh pendaftaran kapal.

Demi memperoleh surat laut atau pas tahunan, disebut juga surat kebangsaan Kapal, diisyaratkan Grosse akta/salinan akta pertama pendaftaran atas nama pemohon/pemilik. Dengan adanya pendaftaran kapal yang dilakukan pada Ditjen Perla 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 Harlan dan Daftar Induk diserahkan kepada pegawai pembantu dan pengurusan Daftar Pusat dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

B. PERMASALAHAN TERHADAP PROSES KEPEMILIKAN DAN HAK JAMINAN HIPOTIK KAPAL LAUT BAGI DUNIA USAHA

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 laut dirasa 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* tentang 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 Indonesia dan penduduk Indonesia dengan ketentuan ahli pembukuannya 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 di mana pemegang sahamnya sebagian bukan warga negara Indonesia, akta 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.

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 Scheepspassen Besluit* 1934 tersebut, yaitu terjemahan warga negara Indonesia dahulu disebut *Nederlandsche onderdanen, koninkrijk gevestigde venootschappen*, diterjemahkan dengan persekutuan yang berkedudukan di Indonesia.

Tentang dua pertiga anggota pengurus 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 Scheepspassen Besluit* 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 dilayani oleh kapal-kapal nasional, merupakan persyaratan bahwa kapal yang didaftarkan di Indonesia harus dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum PT dan berhak bermaksud melarang kapal asing masuk di perairan Indonesia. Hal ini telah diatur dengan undang-undang pelayaran 1936.

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 (*burgelijk wetboek*) dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang barat (*Wetboek van Koophandel*) pada beberapa negara, terdapat perbedaan yang

esensial mengenai hak kebendaan, dalam hal ini terletak perbedaan dalam sistem hukum *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 (*droit 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.

Menurut Mariam Darus Badruzman, hak kebendaan adalah absolut, artinya hak ini dapat dipertahankan terhadap setiap orang pemegang hak berhak menuntut setiap orang yang mengganggu haknya.

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. Untuk benda yang bergerak disebut dengan *chattel mortgage*.

Chattel mortgage dapat dikatakan sebagai suatu perjanjian yang memberi suatu hak (*title*) atas benda tertentu kepada pihak kreditur. Hak itu berakhir apabila pihak debitur melaksanakan kewajiban yang melekat pada pemberian hak tersebut, mengingat hak tersebut diberikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Proses pendaftaran dan kepemilikan atas jaminan hipotik kapal laut, dimulai dari proses pendaftaran untuk menentukan atau memperoleh status hukum yang jelas dari kapal tersebut dan pemiliknya, karena pendaftaran kapal erat kaitannya dengan masalah pemilikan (*ownership*) dan kebangsaan kapal (status hukum). Pengukuran dan pendaftaran kapal dilakukan pada Kantor Syabandar yang ditetapkan oleh pemerintah. Untuk balik nama kapal dan pendaftaran hipotik atas kapal, selain dilakukan pada Sub Direktorat Pengukuran dan Pendaftaran Kapal Ditjen Perhubungan Laut, juga pada Kantor Syabandar yang ditetapkan oleh pemerintah. Pada Ditjen Perla Jakarta, terdapat suatu Buku Pendaftaran Pusat dan buku Induk Pendaftaran untuk administrasi seluruh pendaftaran kapal bagi dunia bisnis.
2. Perlindungan hukum dalam proses kepemilikan dan hak jaminan hipotik kapal laut, dilakukan pemerintah bagi dunia usaha di Indonesia dengan ketentuan bahwa kapal yang didaftarkan di Indonesia harus dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum PT dan berhak bermaksud melarang kapal asing masuk di perairan Indonesia, hal ini telah ditegaskan melalui aturan pada Undang-undang Pelayaran sejak tahun 1936.

B. SARAN

1. Sebaiknya pemerintah berupaya untuk membantu meringankan persyaratan pendaftaran kapal terutama persyaratan pemilikan yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal dengan persyaratan administratif yang sampai saat ini masih menjadi masalah bagi kalangan bisnis, karena dengan dilakukannya pendaftaran kapal dan dipenuhinya persyaratan administratif termasuk untuk balik nama kapal dan pendaftaran hipotik atas kapal, maka dunia usaha di Indonesia dapat terlindungi secara hukum.

2. Sebaiknya sebelum mengajukan kredit pada dunia perbankan nasional para pemilik kapal telah menyelesaikan permasalahan yang menyangkut persyaratan pendaftaran kapal terutama persyaratan pemilikan yang harus dipenuhi pemilik kapal dan persyaratan administratif. Sehingga proses pembiayaan pengadaan armada niaga nasional oleh dunia perbankan, dapat dengan mudah direalisasikan.

KEPUSTAKAAN

- Anis Idham, *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut Dan Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim*, Alumni, Bandung, 1995.
- A. Pitlo, *Tafsiran Singkat Tentang Beberapa Bab Dalam Hukum Perdata (Terjemahan M. Moerasad)*, Intermasa, Jakarta, 1977.
- R. Subekti, *Hukum Adat Indonesia Dalam Yurisprudensi Mahkamah Agung*, Alumni, Bandung, 1983.
- R. Subekti, R. Tjitrosudibio, R. *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1986.
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia, Kapita Selekta*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982.
- Sri Soedewi Maschoen Sofwan, *Hukum Jaminan di Indonesia, Pokok-pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*, Liberty, Yogyakarta, 1980.
- Sutan Malikoel Adil, *Hak-hak Kebendaan*, Pembangunan, Bharata, Jakarta, 1962.
- Sution Usman, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1980.