

Akibat Hukum Terhadap Pencoretan Nama Kapal pada Daftar Kapal di Indonesia

Nurhan

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Indragiri
nurhanth@gmail.com

Abstract

Indonesia is a maritime country so sea transportation has an important role in connecting the archipelago and driving the economy. A ship as a means of shipping transportation is an object that does not have to be registered with the institution that has the authority to do so. Ship registration is very important in determining the legal status of a ship, in this case regarding ship ownership, ship nationality, and the imposition of guarantee rights on the ship. Registration of ownership of the ship can be done if the ship to be registered has not been registered at another registration place. This provision confirms that ship registration in Indonesia does not recognize a second registry as practiced by several countries for ships that are chartered empty. Second registration is not possible considering the registration of ships in Indonesia based on ownership. If the ship to be registered is a foreign ship, it must be accompanied by a certificate of removal from the flag country of origin of the ship. If in the future it turns out that the documents used as the basis for the issuance of the registration deed are declared invalid or invalid by the authorized agency, The Registrar and Registrar of Ship Names can cancel the registration deed that has been issued. This cancellation is notified in writing to the owner or deed holder and recorded in the master register. As a result of this cancellation, the owner or deed holder must return the registration deed to the Registrar and Registrar of the Ship.

Kata Kunci:

Akibat Hukum
Pencoretan Nama Kapal
Daftar Kapal Indonesia

Abstrak

Indonesia merupakan negara maritim sehingga transportasi laut mempunyai peranan yang penting dalam menghubungkan kepulauan nusantara dan menggerakkan perekonomian. Kapal sebagai sarana angkutan pelayaran merupakan suatu benda yang tidak harus didaftarkan pada lembaga yang mempunyai kewenangan untuk itu. Pendaftaran kapal sangat penting dalam penentuan status hukum sebuah kapal, dalam hal ini menyangkut kepemilikan kapal, kebangsaan kapal, dan pembebanan hak jaminan atas kapal. Pendaftaran hak milik atas kapal dapat dilakukan jika kapal yang akan didaftarkan belum terdaftar di tempat pendaftaran yang lain. Ketentuan ini memberi penegasan bahwa pendaftaran kapal di Indonesia tidak mengenal pendaftaran kedua (*second registry*) seperti yang dipraktikkan beberapa negara terhadap kapal yang dicarter kosong (*bareboat charter*). Pendaftaran kedua tidak dimungkinkan mengingat pendaftaran kapal di Indonesia berdasarkan kepemilikan. Jika kapal yang akan didaftarkan merupakan kapal asing, maka harus dilengkapi dengan surat keterangan penghapusan dari negara bendera asal kapal. Jika dikemudian hari ternyata dokumen-dokumen yang digunakan sebagai dasar penerbitan akta pendaftaran dinyatakan batal atau tidak sah oleh instansi yang berwenang, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dapat membatalkan akta pendaftaran yang telah diterbitkan. Pembatalan ini diberitahukan secara tertulis kepada pemilik atau pemegang akta dan dicatat dalam daftar induk. Akibat adanya pembatalan ini pemilik atau pemegang akta harus mengembalikan akta pendaftaran kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal.

Corresponding Author:

Nurhan
Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum
Universitas Islam Indragiri
nurhanth@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim sehingga transportasi laut mempunyai peranan yang penting dalam menghubungkan kepulauan nusantara dan menggerakkan perekonomian. Transportasi laut berfungsi untuk melayani mobilitas orang, barang, dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau dan hubungan internasional.

Peranan transportasi, khususnya transportasi laut, ialah segala kegiatan yang berkaitan dengan transportasi laut perlu diatur oleh negara, agar penyelenggaraan kegiatan transportasi laut dapat dilaksanakan dengan tertib dan melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat di dalamnya.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dibuat untuk mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, dan sesuai penjelasan undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dimaksudkan agar penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan negara.¹

Pelayaran merupakan sarana memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa. Menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah, hal ini juga dipertegas dalam peraturan Pemerintah Nomor 31 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang pelayaran.

Kapal sebagai sarana angkutan pelayaran merupakan suatu benda yang tidak harus didaftarkan pada lembaga yang mempunyai kewenangan untuk itu. Pendaftaran kapal sangat penting dalam penentuan status hukum sebuah kapal, dalam hal ini menyangkut kepemilikan kapal, kebangsaan kapal, dan pembebanan hak jaminan atas kapal. Dari aspek hukum perdata pendaftaran kapal pada dasarnya adalah pendaftaran hak milik atas kapal. Oleh karena itu pendaftaran kapal memberi perlindungan terhadap hak pemilik kapal atas kapal. Namun dalam prakteknya tidak tertutup kemungkinan suatu kapal dapat dicoret dari daftar kapal di Indonesia, bahkan ada kapal yang tidak pernah terdaftar pada lembaga yang berwenang tersebut.

Berdasarkan uraian singkat pada latar belakang di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana akibat hukum terhadap pencoretan nama kapal pada daftar kapal di Indonesia?

2. METODE PENELITIAN

Berdasarkan perumusan masalah dan tujuan penelitian maka penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian dengan menggunakan metode penelitian normatif, yaitu peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.² Sedangkan dilihat dari sifatnya, penulisan ini bersifat deskriptif yaitu memberikan gambaran disertai penjelasan secara sistematis tentang hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi,³ yang berkaitan dengan pendaftaran kapal.

3. PEMBAHASAN

Pendaftaran kapal sangat penting dalam penentuan status hukum sebuah kapal, dalam hal ini menyangkut kepemilikan kapal, kebangsaan kapal, dan pembebanan hak jaminan atas kapal. Dari aspek hukum perdata pendaftaran kapal pada dasarnya adalah pendaftaran hak milik atas kapal. Oleh karena itu pendaftaran kapal memberi perlindungan terhadap hak pemilik kapal atas kapal. Dalam konsep pendaftaran kapal prinsip-prinsip hukum perdata harus diterapkan guna mengamankan kepentingan individu dalam menyelesaikan sengketa. Dari aspek hukum publik kapal yang telah didaftarkan dapat memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia dan berhak memakai bendera Indonesia di atas kapal. . Kapal yang telah

¹ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Palayaran

² Rony Hanitjo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2011, hlm. 9

³ *Ibid*

memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal baik nasional maupun internasional sesuai ukuran dan daerah pelayaran.⁴

Peraturan perundang-undangan yang ada tidak memberikan rumusan tentang tujuan dari pendaftaran kapal. tujuan diadakannya pendaftaran kapal adalah :

1. Mewujudkan hubungan yang sungguh-sungguh antara kapal dengan Indonesia sebagai negara bendera, agar dapat memperoleh surat tanda kebangsaan kapal sebagai legalitas mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.
2. Memberikan identitas yang jelas (fisik dan pemilik) kepada kapal sehingga dapat dibedakan satu sama lain.
3. Mencatat dan mengikuti terus menerus beban-beban, hak-hak tanggungan dan sebagainya yang melekat pada kapal yang bersangkutan.
4. Mencatat dan mengikuti terus menerus setiap perubahan yang terjadi atas kapal yang bersangkutan, baik nama, mesin maupun badan kapal.
5. Dapat dijadikan jaminan hutang (hipotek).

Pengaturan pendaftaran kapal di Indonesia terdapat dalam beberapa peraturan perundang-undangan yaitu KUHD, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya dalam Bagian keenam yang mengatur tentang Status Hukum Kapal mulai Pasal 158 s/d Pasal 161. Disamping itu juga diatur dalam beberapa peraturan pelaksanaan yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

Secara umum dapat dikatakan bahwa pendaftaran kapal dimaksudkan agar kapal yang bersangkutan selalu dapat diidentifikasi sepanjang umur operasinya, karena itu setiap perubahan atas nama, pemilikan, ukuran dan spesifikasinya, tanda-tanda lain dari kapal harus secara jujur dilaporkan kepada pejabat pendaftaran kapal ditempat kapal didaftarkan.⁵

Satu hal yang sangat mendasar dalam hukum jaminan hipotek kapal bahwa kapal yang dapat dijadikan jaminan adalah kapal yang terdaftar. Undang-undang menentukan tidak semua kapal yang bisa didaftarkan tetapi hanya terbatas pada kapal yang bobotnya paling sedikit 20 meter kubik⁶ atau yang setara dengan kapal yang berukuran tonase kotor 7 atau GT.7 sebagaimana Pasal 158 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pendaftaran hak milik atas kapal meliputi tiga kategori yaitu kapal laut (kapal angkutan laut, angkutan penyeberangan dan kapal lainnya), kapal nelayan (penangkap ikan/hewan lainnya di laut) dan kapal pedalaman yaitu kapal yang digunakan di sungai dan danau hal ini sebagaimana di dalam Pasal 6 Peraturan menteri Perhubungan Nomor 39 tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

Dari ketiga kategori kapal tersebut tidak ada perbedaan pendaftaran yang prinsip, kecuali untuk kapal penangkap ikan mensyaratkan adanya rekomendasi dari menteri terkait. Terhadap kapal yang terdaftar maka status kapal tersebut dipersamakan dengan benda tidak bergerak. Sebaliknya terhadap kapal yang tidak terdaftar diklasifikasikan sebagai benda bergerak dan sesuai dengan keadaan fisik maka lebih tepat kepadanya berlaku lembaga jaminan fidusia.

Adapun terkait dengan kepemilikan kapal, maka kapal yang dapat didaftar di Indonesia adalah kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.⁷ Di samping itu kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Mengacu pada sistem atau aliran pendaftaran kapal yang berlaku di dunia maritim, maka terdapat tiga sistem atau aliran pendaftaran kapal yang dipraktikkan di dunia internasional yaitu:

1. *The National School*
Aliran ini menganut peraturan pendaftaran yang keras (*rigid*). Contoh negara yang menerapkan sistem ini adalah Portugal yang menentukan kapal yang didaftar adalah :
 - a. Kapal yang dibuat di negara pendaftar;
 - b. Dimiliki oleh warga dari negara tersebut;
 - c. Nakhoda dan Anak Buah Kapalnya harus warga negara dari negara pendaftar.Aliran ini dapat disebut sistem pendaftaran tertutup yang kaku (*rigid closed registry*).
2. *The School of The Relaxed Law*
Aliran ini dianut antara lain oleh Panama, Liberia, Honduras, Costa Rica yang sering dihubungkan dengan *Flag of Convenience*, karena mereka mengizinkan registrasi atas kapal-kapal yang dimiliki oleh pihak asing tanpa syarat apapun dan seringkali atas dasar perlakuan yang sama seperti kepada kapal-kapal dari warga negaranya sendiri. Aliran ini disebut *open registry*. Aliran ini mengaburkan prinsip *genuine link* yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut Internasional 1982.

⁴ Ready, *Ship Registration*, 3 Edition, LPP, 1998, hal, 6

⁵ Penjelasan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

⁶ R. Subekti & R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta 2006, hal. 94

⁷ Pasal 158 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

3. *The Balanced School*

Aliran ini mendasarkan terutama kepada pemilikan kapal untuk menerbitkan adanya hubungan yang sungguh-sungguh (*genuine link*) antara negara bendera dan kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan. Sebagai contoh adalah Inggris dan India. Penganut aliran ini mensyaratkan pendaftaran kapal kepada kepemilikan oleh warga negaranya atau badan hukum negara dan berkedudukan di wilayah negara pendaftar serta seluruh atau sebagian pengurus dan kepemilikan sahamnya oleh warga negara pendaftar. Aliran ini disebut sebagai sistem pendaftaran tertutup (*closed registry*) yang luwes.

Dari beberapa sistem atau aliran pendaftaran kapal yang disebutkan di atas, menunjukkan bahwa Indonesia menganut aliran *The balanced school* atau sistem pendaftaran tertutup (*closed registry*) yang luwes. Aliran ini tersirat dari ketentuan pendaftaran hak milik kapal yang menentukan bahwa kapal yang dapat didaftar adalah kapal milik Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia sebagaimana Pasal 5 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Ketentuan tersebut membuka kesempatan kepada pihak asing untuk dapat memiliki kapal di Indonesia tapi secara kepemilikan bersama dengan warga negara Indonesia.

Dianutnya sistem pendaftaran tertutup secara tegas ditunjang pula dengan pemberlakuan asas *cabotage* dalam ketentuan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pemberlakuan asas *cabotage* dimaksudkan untuk memajukan dunia angkutan laut di Indonesia sehingga tidak diperkenankan bagi kapal asing untuk melayani angkutan perairan Indonesia. Mengingat sebagian besar dari wilayah Indonesia terdiri dari laut, maka pemberlakuan asas *cabotage* diharapkan akan berdampak juga bagi kehidupan ekonomi masyarakat khususnya yang berkecimpung di bidang pengangkutan di laut.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, maka bagi kapal asing dapat beroperasi di perairan Indonesia dengan ketentuan hanya melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang, sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia. Adapun kegiatan lain yang dimaksud meliputi kegiatan di bidang survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air.

Sebelum kapal didaftarkan harus terlebih dahulu dilakukan pengukuran kapal oleh pejabat yang berwenang untuk itu yakni Ahli Ukur Kapal dari kantor pusat Ditjen Hubungan Laut atau Kantor Administrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan sesuai keberadaan kapal yang akan diukur. Pengukuran kapal menjadi persyaratan yang wajib dipenuhi sebelum kapal beroperasi. Pengukuran kapal dilaksanakan dengan menggunakan 3 (tiga) metode yaitu :⁸

1. Pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
2. Pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
3. Pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu..

Adapun metode pengukuran dipergunakan untuk pengukuran dan penentuan tonase kapal yang akan melewati terusan tertentu antara lain metode pengukuran terusan Suez dan metode pengukuran terusan Panama (Penjelasan Pasal 155 ayat (2) UU Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Atas permintaan pemilik kapal, pengukuran kapal dapat menggunakan metode kedua walaupun ukuran panjang kapal di bawah 24 (dua puluh empat) meter (Pasal 11 ayat (5) Peraturan Pemerintah 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan).

Setelah melalui proses pengukuran akan diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (Tujuh *Gross Tonnage*). Surat Ukur tersebut diterbitkan oleh Menteri Perhubungan dan dapat dilimpahkan kepada Pejabat yang ditunjuk di kantor Administrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan. Kapal yang telah mendapatkan Surat Ukur wajib dipasang Tanda Selar dengan baik dan mudah dibaca.

Adapun yang dimaksud dengan Tanda Selar adalah rangkaian huruf dan angka yang menunjukkan ukuran kapal, nomor Surat Ukur, dan tempat dimana Surat Ukur itu dibuat.

Persyaratan yang wajib dilengkapi pada saat pemilik kapal mengajukan permohonan pendaftaran hak milik atas kapal. Pemilik kapal wajib melengkapi :⁹

- a. bukti hak milik atas kapal;
- b. identitas pemilik kapal;
- c. Nomor Pokok Wajib Pajak;
- d. surat ukur;
- e. laporan pemeriksaan keselamatan kapal yang dibuat oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal;

⁸ Pasal 155 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

⁹ Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal

- f. surat kuasa untuk mengajukan permohonan dan pengurusan pendaftaran kapal dari pemilik kapal (apabila dikuasakan);
- g. bukti pelunasan bea balik nama kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- h. rekomendasi dari menteri yang bertanggung jawab terhadap kegiatan khusus kapal penangkap ikan.

Bagi kapal bangunan baru yang dibuat oleh galangan, maka sebagai bukti hak milik atas kapal dapat berupa kontrak pembangunan kapal, berita acara serah terima kapal, dan surat keterangan galangan. Bagi kapal bangunan baru yang dibuat oleh tukang secara tradisional, bukti hak miliknya hanya berupa surat keterangan tukang yang diketahui oleh camat atau surat keterangan tukang yang dilampiri surat keterangan hak milik dari camat. Bagi kapal yang pernah didaftar di negara lain, bukti hak milik atas kapal dapat berupa bukti penerimaan uang/kwitansi (*bill of sale*) yang dilegalisasi oleh notaris yang menyaksikan penandatanganan *bill of sale* tersebut atau oleh pejabat pemerintah yang berwenang dari negara bendera asal kapal.

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik nama Kapal tidak bertanggung jawab terhadap kebenaran materil dokumen yang disampaikan oleh pemilik kapal. Ketentuan ini mengindikasikan pendaftaran kapal di Indonesia menganut *stelsel negatit* yang memberi pengertian sebagai berikut :¹⁰

- a. Apa yang disuratkan dalam akta pendaftaran oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama kapal adalah benar, tetapi tidak membuktikan sedikitpun kebenarannya.
- b. Pendaftaran kapal tidak memberikan hak milik atas kapal kepada siapapun, tetapi hanya melakukan pendaftaran hak milik atas kapal sesuai dengan bukti pemilikan yang disampaikan.
- c. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama kapal meneliti dokumen yang disampaikan oleh pemilik hanya sebatas formilnya saja, keabsahan dokumen adalah tanggung jawab pemilik.
- d. Bila ada pihak lain yang mengaku sebagai pemilik atas kapal yang telah didaftarkan, maka untuk membuktikan kepemilikan tersebut ia harus mengajukan gugatan kepemilikan kepada Pengadilan Negeri. Pemilik yang sesungguhnya atau yang sah atas kapal tersebut ditetapkan berdasarkan Putusan Pengadilan Negeri yang telah berkekuatan hukum tetap. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama kapal harus menyesuaikan pendaftaran kapal tersebut dengan Putusan Pengadilan Negeri dimaksud.

Dibandingkan dengan pendaftaran tanah, maka pendaftaran kapal meliputi pula *registration of title* (pendaftaran hak) dan *registration of deed* (pendaftaran akta). Pendaftaran kapal sebagai pendaftaran hak secara tegas ditentukan dalam peraturan pendaftaran kapal bahwa pendaftaran kapal meliputi antara lain pendaftaran hak milik. Dengan demikian melalui pendaftaran kapal pemilik kapal mendaftarkan kapalnya sesuai dengan bukti kepemilikan yang ada disamping dokumen lainnya. Pendaftaran kapal sebagai pendaftaran hak menjadi bukti dari adanya suatu hak walau diberbagai negara seperti bukti tersebut tidak konklusif.¹¹

Pendaftaran kapal dikatakan juga sebagai pendaftaran akta terkait dengan adanya peralihan kepemilikan kapal yang dituangkan dalam akta jual beli, hibah ataupun bentuk akta lainnya yang harus didaftarkan untuk legalitas kepemilikan. Pendaftaran akta substansinya berhubungan dengan proses balik nama kapal. Berlakunya kedua sistem pendaftaran tersebut menunjukkan bahwa pendaftaran kapal menganut gabungan dari sistem pendaftaran negatif dan sistem pendaftaran positif seperti halnya pada pendaftaran tanah.¹²

Pemilik kapal yang akan mendaftarkan hak milik atas kapalnya bebas memilih di tempat mana pendaftaran dilaksanakan, asalkan tempat atau pelabuhan tersebut oleh pemerintah diberi wewenang untuk melaksanakan pendaftaran hak milik atas kapal. Ketentuan ini jelas memberikan kemudahan bagi pemilik kapal sehingga tidak ada alasan bagi pemilik kapal untuk tidak mendaftarkan kapal miliknya. Pendaftaran hak milik atas kapal dapat pula dilaksanakan di Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Cq. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang berkedudukan di Jakarta.

Pendaftaran hak milik atas kapal dapat dilakukan jika kapal yang akan didaftarkan belum terdaftar di tempat pendaftaran yang lain. Ketentuan ini memberi penegasan bahwa pendaftaran kapal di Indonesia tidak mengenal pendaftaran kedua (*second registry*) seperti yang dipraktikkan beberapa negara terhadap kapal yang dicarter kosong (*bareboat charter*). Pendaftaran kedua tidak dimungkinkan mengingat pendaftaran kapal di Indonesia berdasarkan kepemilikan. Jika kapal yang akan didaftarkan merupakan kapal asing, maka harus dilengkapi dengan surat keterangan penghapusan dari negara bendera asal kapal.

Permohonan pendaftaran hak milik atas kapal disampaikan pemilik kapal kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dengan melampirkan dokumen-dokumen sebagaimana telah disebutkan di atas. Pemilik kapal tidak boleh mewakili pendaftaran kapal baik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal maupun kepada pegawai yang bekerja di tempat pendaftaran kapal, kecuali berdasarkan surat wasiat tertulis dari pemilik kapal.¹³

¹⁰ Martoto & Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2011, hal. 206.

¹¹ Eugenia Lilawati Mujiono, *Eksekusi Grosse Akta Hipotik Oleh Bank*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hal. 13.

¹² *Ibid*

¹³ *Ibid*

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal meneliti kelengkapan persyaratan yang diajukan pemilik kapal dalam waktu paling lama 5 (lima) hari kerja sejak permohonan diterima. Berdasarkan hasil penelitian jika masih belum memenuhi syarat, berkas dikembalikan kepada pemohon untuk di lengkapi dan diajukan kembali. Jika persyaratan dokumen telah memenuhi syarat, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balknama Kapal membuat akta pendaftaran kapal. Dalam hal adanya penetapan Pengadilan Negeri atau putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap atas gugatan pihak ketiga terhadap hak milik atas kapal, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal wajib menolak pembuatan akta pendaftaran kapal.¹⁴

Akta pendaftaran kapal ditandatangani oleh pemilik kapal, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dan Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal. Setelah akta pendaftaran kapal ditandatangani harus dibuatkan daftar induk paling lama 24 (dua puluh empat) jam setelah akta ditandatangani. Disamping dicatat dalam daftar induk yang merupakan ringkasan dari akta pendaftaran yang berisi tentang hal-hal penting, pendaftaran kapal dicatat juga dalam daftar harian dan daftar pusat. Daftar harian adalah berkas minut akta pendaftaran beserta semua dokumen yang disyaratkan untuk pendaftaran kapal. Adapun daftar pusat adalah daftar kapal-kapal yang telah terdaftar di Indonesia, yang disusun berdasarkan daftar induk yang diterima dari seluruh tempat pendaftaran kapal.

Sebagai bukti pendaftaran hak milik atas kapal kepada pemilik diberikan *Grosse* akta pendaftaran yang merupakan salinan dari minuta (asli) akta pendaftaran. *Grosse* akta pendaftaran kapal ditandatangani oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal atau Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal dan diberikan kepada pemilik kapal setelah tanda pendaftaran dipasang di kapal. Adapun yang dimaksud dengan tanda pendaftaran merupakan rangkaian angka dan huruf yang terdiri atas angka tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat kapal didaftar, nomor urut akta pendaftaran, dan kode kategori pendaftaran kapal.

Tanda pendaftaran tersebut harus dipasang di kapal secara permanen di bagian luar dinding depan bangunan atas atau pada tempat lain yang aman dan mudah dilihat dengan cara :¹⁵

- a. Dilas, dibaut atau dikeling untuk kapal konstruksi baja atau aluminium;
- b. Dipahat untuk kapal konstruksi kayu; atau
- c. Dilekatkan atau dicat untuk kapal konstruksi *fibreglass* atau bahan lain.

Kapal yang terdaftar di Indonesia dan berlayar di laut dapat diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia, sebagai bukti kebangsaan kapal dalam bentuk :¹⁶

- a. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*) atau lebih;
- b. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *grosse tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*); atau
- c. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *grosse tonnage*).
- d. Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan Pas Sungai dan Danau.

Sistem pendaftaran kapal Indonesia memungkinkan pula dilakukan pendaftaran kapal sementara terhadap kapal yang sedang dibangun di dalam negeri atau di luar negeri dengan membuat akta pendaftaran kapal sementara. Pendaftaran kapal sementara dapat dilakukan bila tahapan pembangunan kapal tersebut sudah mencapai 50 % (limapuluh per seratus) dari nilai kontrak berdasarkan keterangan dari galangan tempat kapal sedang dibangun. Dalam hal ini secara fisik telah mencapai tahap penyelesaian bangunan lambung, geladak utama, dan seluruh bangunan atas.

Permohonan pendaftaran kapal sementara yang sedang dibangun di dalam negeri diajukan kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di pelabuhan terdekat. Sedangkan untuk kapal yang sedang dibangun di luar negeri diajukan kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut . Kedua permohonan ini harus memenuhi persyaratan dengan melampirkan dokumen-dokumen berupa :¹⁷

- a. Bukti hak milik atas kapal yang berupa surat perjanjian pembangunan kapal;
- b. Identitas pemilik berupa KTP bagi perorangan dan anggaran dasar pendirian perusahaan bagi Badan Hukum Indonesia;
- c. NPWP;
- d. Surat keterangan mengenai data ukuran dan perhitungan tonase kapal berdasarkan gambar rancang bangun kapal yang diterbitkan oleh Syahbandar;
- e. Laporan tahapan pembangunan kapal yang sudah dilaksanakan; dan
- f. Persetujuan dari galangan untuk mendaftarkan kapal atas nama pemesan selaku pemilik.

Masa berlaku akta pendaftaran kapal sementara berakhir pada saat kapal diserahkan atau jika pembangunan kapal tersebut terhenti dan tidak dilanjutkan lagi. Seperti halnya pada pendaftaran kapal

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Pasal 13 ayat 4 Permenhub Nomor PM. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal

¹⁶ Pasal 41 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002, Tentang Perkapalan

¹⁷ *Ibid*, Pasal 27 ayat 3

permanen, kepada pemilik kapal akan diberikan *grosse* akta pendaftaran sementara sebagai bukti kapal yang sedang dibangun telah didaftarkan sementara. Apabila kapal telah diserahkan terimakan harus segera didaftarkan di tempat kapal didaftarkan sementara dengan mengikuti prosedur dan persyaratan seperti pada pendaftaran biasa/permanen dengan melampirkan pula *grosse* akta pendaftaran sementara.

Atas permintaan atau tertulis dari pemilik kapal, pendaftaran hak milik atas kapal dapat dicoret dengan alasan :¹⁸

- a. Kapal tenggalam;
- b. Kapal dirampas oleh bajak laut atau musuh;
- c. Terjadi hal-hal dalam Pasal 667 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- d. Kapal dituntut (*scrapping*);
- e. Kapal beralih kepemilikannya kepada warga negara atau badan hukum asing.

Selain permohonan dari pemilik, pendaftaran hak milik atas kapal dapat dicoret berdasarkan adanya penetapan Pengadilan Negeri atau putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap. Walaupun pendaftaran kapal telah dihapus dari daftar kapal Indonesia, hal ini tidak berarti hak milik atas kapal ikut terhapus juga tetapi pemilik tetap mempunyai hak milik atas kapal yang sewaktu-waktu dapat didaftarkan kembali sebagaimana Pasal 32 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

Jika dikemudian hari ternyata dokumen-dokumen yang digunakan sebagai dasar penerbitan akta pendaftaran dinyatakan batal atau tidak sah oleh instansi yang berwenang, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dapat membatalkan akta pendaftaran yang telah diterbitkan. Pembatalan ini diberitahukan secara tertulis kepada pemilik atau pemegang akta dan dicatat dalam daftar induk. Akibat adanya pembatalan ini pemilik atau pemegang akta harus mengembalikan akta pendaftaran kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal.

Secara hukum akibat dari pencoretan nama kapal pada daftar induk kapal, maka hak milik atas kapal mempunyai akibat hukum yang luas baik secara nasional maupun internasional antara lain :

1. Kapal yang telah dicoret atau dihapus dari daftar induk kapal tidak dapat memperoleh hak untuk mengibarkan bendera kebangsaan (*maritime flag*) dari negara pendaftar sebagai bendera kebangsaan kapal.
2. Kapal yang telah dicoret atau dihapus dari daftar induk kapal tidak mempunyai surat tanda kebangsaan kapal sebagai legalitas untuk mengibarkan bendera kebangsaan kapal.
3. Kapal tidak berhak mendapatkan perlindungan hukum dari negara bendera (*flag state*) manapun.
4. Tidak adanya negara yang berkewajiban untuk melaksanakan yurisdiksi dan pengawasan yang efektif terhadap kapal yang telah dicoret atau dihapus dari daftar induk kapal sehingga tidak mempunyai perlindungan hukum dari negara manapun.
5. Tidak mempunyai kepastian hukum dari negara manapun karena tidak adanya hubungan hukum antara negara dengan kapal hal ini ditandai dengan tidak dibenarnya mengibarkan bendera kapal karena tidak mempunyai surat tanda kebangsaan kapal.
6. Kapal yang telah dicoret atau dihapus dari daftar induk kapal diberlakukan sebagai benda bergerak.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hal-hal diatas dapat dikatakan bahwa sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini, untuk memperoleh kepastian dan perlindungan hukum maka kapal wajib didaftarkan pada kantor pendaftar dan balik nama kapal hal ini agar status kebangsaan kapal tersebut benar-benar dapat diberikan hak-haknya sebagaimana hak kebendaan lainnya

REFERENSI

- D.Y. Witanto, 2015, *Hukum Jaminan Fidusia Dalam Perjanjian Pembiayaan Konsumen*, Mandar Maju, Bandung.
- Eugenia Lilawati Mujiono, 2007, *Eksekusi Grosse Akta Hipotik Oleh Bank*, Rineka Cipta, Jakarta
- Frieda Husni Hasbullah, 2005, *Hukum Kebendaan Perdata, Hak-Hak Yang Memberikan Jaminan* (jilid 2), Indo Hill-Co, Jakarta.
- Martoto & Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran*, Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Moch Isnaeni, 2017, *Pengantar Hukum Jaminan Kebendaan*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 Tentang perkapalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal

¹⁸ *Ibid* Pasal 32 ayat 1

- Peter Mahmud Marzuki, 2014, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta.
- Rachmadi Usman, 2008, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Sinar Grafika, Jakarta.
- , 2011, *Hukum Kebendaan*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Ishaq, I., & Ridwan, M. (2023). A study of umar bin Khatab's Ijtihad in an effort to formulate Islamic law reform. *Cogent Social Sciences*, 9(2), 2265522.
- Muannif, R., Yatini, Y., Ahmad Arif, Z., Rasta Kurniawati Br, P., Rina, S., Sariyah, S., Ontran Sumantri Riyanto, R., Asman, A., Dewi Pika Lbn Batu, B., & Firmansyah, F. (2021). *Ham Ditinjau Dari Berbagai Perspektif Hukum*. Nuta Media.
- Ridwan, M. (2022). Hukum Islam antara Positivisme dan Idealisme. *Jurnal Indragiri Penelitian Multidisiplin*, 2(3), 147–154.
- Ridwan, M., & Suhar, A. M. (2023). Ideal Formulation of Human Rights Regulation in Indonesia. *Ilomata International Journal of Social Science*, 4(4), 537–547.
- Ridwan, M., Suhar, A. M., Ulum, B., & Muhammad, F. (2021). Pentingnya Penerapan Literature Review pada Penelitian Ilmiah. *Jurnal Masohi*, 2(1), 42–51.
- R. Subekti & R. Tjitrosudibio, 2006, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Rony Hanitijo Soemitro, 2011, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Palayaran