

ANALISIS YURIDIS TERHADAP PROSES PENDAFTARAN KAPAL UNTUK MEWUJUDKAN KEPASTIAN HUKUM STATUS KAPAL PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM

Nurul Aliatul Hana, Parameshwara, Fadlan

Universitas Batam

Email: nurulhana0880@gmail.com parameshwara@univbatam.ac.id

fadlan@univbatam.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan pendaftaran kapal untuk mewujudkan kepastian hukum status kapal, faktor yang menjadi hambatan atau kendala pada saat proses pendaftaran kapal di KSOP Batam. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif empiris atau sosiologis (*applied law research*) ini yang pada dasarnya merupakan penggabungan dengan pendekatan normatif (*legal research*) yaitu penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif (kodifikasi, Undang-Undang atau kontrak) secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat dan agar memperoleh data primer melalui penelitian lapangan (*research*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pengaturan hukum 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 sampai dengan 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 adalah agar setiap kapal selalu dapat diidentifikasi sepanjang umur operasinya, karena itu setiap perubahan atas nama, kepemilikan, ukuran dan spesifikasinya, tanda-tanda lain dari kapal harus secara jujur dilaporkan kepada pejabat pendaftaran kapal ditempat kapal didaftarkan.

Kata Kunci: *Pendaftaran, Kapal, KSOP*

Abstract

This study aims to find out and analyze the implementation of ship registration to realize legal certainty on ship status, factors that become obstacles or obstacles during the ship registration process at KSOP Batam. This research uses empirical or sociological normative research methods (applied law research) which is basically a combination with a normative approach (legal research), namely legal research regarding the application or implementation of normative legal provisions (codification, laws or contracts) in action on every

certain legal event that occurs in society and in order to obtain primary data through field research (research). The results of the study show that legal arrangements for ship registration in Indonesia are contained in several laws and regulations, namely the Criminal Code, Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, especially in Part Six which regulates the Legal Status of Ships from Article 158 to Article 161. Besides that, regulated in several implementing regulations, namely Government Regulation Number 51 of 2002 concerning Shipping and Minister of Transportation Regulation Number PM 13 of 2012 concerning Ship Registration and Nationality. In general it can be said that ship registration is so that every ship can always be identified throughout its operational life, therefore any changes to the name, ownership, size and specifications, other signs of the ship must be honestly reported to the ship registration official at the place where the ship is registered.

Keywords: Registration, Ship, KSOP

Diserahkan: 10-11-2022

Diterima: 15-11-2022

Diterbitkan: 23-12-2022

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari darat dan lautan atau perairan yang lebih luas. Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang (Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Perairan Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah Nusantara yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut) dan juga berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran sudah tidak sesuai dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan Undang-Undang yang baru yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pelayaran merupakan satu kesatuan system yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, sarta perlindungan lingkungan maritime. 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.

Demikian pentingnya peranan transportasi laut bagi negara Indonesia untuk menghubungkan pulau-pulau yang ada di wilayah Indonesia, maka pelayaran merupakan salah satu bidang transportasi laut disamping mempunyai karakteristik juga

memiliki tugas yang lebih penting, yaitu tugas penyelenggaraan keteraturan kunjungan kapal-kapal yang berlayar di wilayah Indonesia maupun Internasional. Bidang transportasi laut yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam mempersatukan seluruh wilayah Indonesia termasuk lautan Nusantara sebagai satu kesatuan wilayah Nasional.

Menyadari pentingnya peran serta transportasi laut tersebut, angkutan laut sebagai salah satu modal transportasi di perairan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.

Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan nasional dan daerah-daerah dengan keteraturan kunjungan kapal sehingga dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan dan kegiatan pembangunan umumnya. Laut Nusantara sebagai lahan usaha kelautan yang mengharuskan pengutamakan pelayanan Nusantara Nasional yang mampu menjamin tersedianya pelayanan transportasi laut yang baik dan aman sekaligus menciptakan lapangan pekerjaan (Wohky Sypit, 1998).

Pembangunan ekonomi sangat membutuhkan adanya sistem transportasi atau jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan kata lain kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula.

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang memberi prioritas utama pada pembangunan ekonomi di samping bidang-bidang lainnya. Salah satu transportasi yang dapat menunjang kegiatan ekonomi adalah dengan menggunakan transportasi laut, karena dengan menggunakan transportasi laut dapat menekan biaya dan dapat mengangkut barang jumlah yang besar dalam sekali pengiriman. Kapal laut menunjukkan karakteristiknya sebagai benda bergerak yang berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, sehingga kehendak pembentuk Undang-Undang menempatkannya sebagai objek jaminan Hipotik, telah menyamakan kapal laut dengan tanah atau bangunan-bangunan. Rumusan tentang “Kapal” menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditentukan pada Pasal 1 Angka 30, sebagai berikut: “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 payung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.” Beberapa unsur pokok pada pengertian kapal tersebut ialah:

1. Kapal adalah kendaraan air (laut);
2. Kapal digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya;
3. Kapal ditarik atau ditunda termasuk kendaraan berdaya apung dinamis, kendaraan di bawah air, alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Dalam proses pengiriman barang menggunakan transportasi laut banyak mengandung resiko dan menyangkut hubungan internasional untuk mewujudkan ketertiban lalu lintas pelayaran internasional, maka setiap kapal yang berlayar di laut harus memiliki identitas yang jelas (aspek status hukum kapal) memenuhi syarat yang di layarkan (aspek keselamatan), dijalankan oleh orang yang memiliki kompetensi untuk melayarkan kapal (aspek pengawakan). Kapal yang dapat memenuhi persyaratan ini disebut “laik laut”. Adapun identitas kapal secara fisik diperlihatkan dengan bendera kebangsaan kapal. Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (KHI 1982/UNCLOS 1982) yang diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 mengatur:

1. Setiap negara yang berpantai atau tidak berpantai dapat menjadi negara bendera atau *flag state* (pasal 90);
2. Harus ada hubungan yang sungguh-sungguh antar negara bendera dengan kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan, karena itu harus menetapkan persyaratan pendaftaran dan pemberian kebangsaan pada kapal. Pasal.91 ayat (1);
3. Negara bendera harus memberikan kepada kapal dokumen yang memberikan hak untuk mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan kapal Pasal 91 ayat (1);
4. Kapal hanya boleh berlayar dibawah bendera satu negara saja, kecuali ditentukan secara khusus dalam konvensi ini atau suatu perjanjian internasional Pasal.92 ayat (1);
5. Perubahan atau penggantian bendera kebangsaan kapal hanya boleh dilakukan berdasarkan perpindahan pemilikan yang nyata atau perpindahan pendaftaran Pasal 92 ayat (1);
6. Kapal yang berlayar dibawah bendera 2 (dua) negara atau lebih dan menggunakannya berdasarkan kemudahan dapat dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan Pasal 92 ayat (2);
7. Setiap negara bendera harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi, dan pengawasannya dalam bidang administratif teknis dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan. (Pasal.94).

Indonesia sebagai negara berdaulat dan anggota masyarakat internasional, berkewajiban untuk memelihara tata tertib pelayaran internasional antara lain dengan memberikan identitas bagi kapal-kapalnya dan mendaftarkannya dengan cermat. Identitas kapal Indonesia secara fisik diperlihatkan dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal dan bukti kebangsaan kapal dituangkan dalam surat tanda kebangsaan kapal Indonesia.

Disamping itu, mengingat keadaan kondisi perekonomian Indonesia sekarang ini masyarakat atau konsumen cenderung memilih kapal laut, karena sarana transportasi tersebut dapat menghubungkan seluruh wilayah perairan baik Nasional maupun

Internasional dan juga mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang cepat, lancar, aman dan dapat menjangkau seluruh wilayah Indonesia serta mancanegara dengan biaya yang terjangkau oleh sebagian besar masyarakat Indonesia.

Untuk berlayar di laut sebuah kapal harus menunjukkan identitas kapalnya agar memperoleh perlakuan yang baik dari para petugas yang berwenang dan merupakan keharusan bagi sebuah kapal Indonesia mengibarkan bendera kebangsaan sebagai identitas kapalnya, sebagaimana diatur Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan pertimbangan tersebut, bagi Pengusaha atau pemilik kapal yang akan mengoperasikan kapalnya berlayar kelaut dengan bebas dan aman, maka perlu mengibarkan bendera kebangsaan kapalnya sehingga mendapat perlakuan yang baik dari kapal-kapal pengawas pantai dari suatu negara maupun perlakuan yang baik dari pelaut asing.

Secara umum diketahui bahwa kebangsaan adalah hubungan hukum antara manusia (seseorang) sebagai subjek hukum dengan negaranya, namun karena sifatnya yang khusus maka kapal juga harus mempunyai kebangsaan agar ada kepastian tentang hukum Negara mana yang berlaku diatas kapal tersebut, dengan demikian dapat pula diartikan bahwa kebangsaan kapal adalah hubungan hukum antara kapal dengan negaranya, maka kapal Indonesia merupakan bagian wilayah hukum dari Negara Indonesia dan demikian diatas kapal tersebut berlaku Hukum Indonesia, dimanapun kapal tersebut berada. Surat Bukti Kebangsaan memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dibawah bendera dari negara yang kebangsaannya dipunyai oleh kapal, sehingga kapal-kapal laut yang memegang tanda Kebangsaan Indonesia itu adalah Kapal Laut yang berbangsa Indonesia.

Kebangsaan suatu kapal laut Indonesia dibuktikan dengan “Surat bukti Kebangsaan”, berupa Surat Laut dan Pas Kapal atau Surat tanda kebangsaan lainnya yang dikeluarkan oleh pejabat Negara yang di tunjuk untuk itu. Surat bukti kebangsaan itu memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dibawah bendera dari Negara yang kebangsaannya dipunyai oleh kapal. Untuk mendapat surat tanda kebangsaan kapal sebagai bukti kebangsaan Indonesia sesuai dengan Pasal 311 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Pendaftaran Tongkang Delta Cakra 36 milik PT. Delta Cakra Samudra harus memenuhi syarat-syarat, salah satu syarat diantaranya, yaitu “Grosse Akta Pendaftaran Kapal” yang dikeluarkan oleh pejabat pendaftaran dan pencatat baliknama kapal-kapal sebagaimana di atur dalam Undang-Undang Hukum Dagang dan Peraturan Pendaftaran Kapal (*Regiling Van de teboekstelling Van Schapen*).

Standar Operasional Prosedur (SOP) Pendaftaran Kapal (Akta Pendaftaran Kapal, Akta Baliknama Kapal, Akta Hipotek Kapal, Akta Pengalihan Hipotek Kapal dan Grosse Akta Pengganti) memiliki dasar hukum yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Peraturan

Dirjen Hubla Nomor HK.103/2/19/DJPL-16 tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal.

Untuk mendapatkan surat bukti kebangsaan kapal Indonesia sesuai dengan 311 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) tentang kapal-kapal laut dan muatannya harus memenuhi syarat-syarat, salah satu syarat diantaranya, yaitu” Grosse Akta Pendaftaran Kapal”, yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah terdaftar. Di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau tempat pertama kali kapal itu didaftarkan dan Pendaftaran kapal dilakukan di tempat yang ditetapkan oleh Menteri. Berdasarkan uraian tersebut, maka akan timbul beberapa permasalahan yang sepatutnya dikupas dan dibahas dengan melakukan suatu rangkaian penelitian berupa jurnal berjudul “Analisis Yuridis Terhadap Proses Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam”.

Dari permasalahan dan judul yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan pendaftaran kapal untuk mewujudkan kepastian hukum status kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam?
2. Apa hambatan atau kendala pada saat proses pendaftaran kapal untuk mewujudkan kepastian hukum status kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam?

METODE PENELITIAN

Penelitian hukum dengan cara meneliti bahan kepustakaan (data sekunder) yang dapat dinamakan penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan (Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010). Terkait dalam penulisan penelitian di samping adanya penelitian hukum normatif, penulis menghubungkannya dengan penelitian hukum sosiologis atau empiris yang mana terutama meneliti data primer seperti bahan yang mengikat perundang-undangan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa spesifikasi penelitian yang akan dilakukan Penulis adalah penelitian hukum normatif dan empiris yang akan dilanjutkan dengan pendekatan deskriptif analitis. Pendekatan deskriptif analitis adalah pendekatan yang digunakan untuk memberikan gambaran dan memaparkan obyek penelitian berdasarkan kenyataan yang ada secara kronologis dan sistematis.

Penelitian merupakan cara mencari kebenaran melalui metode ilmiah, yaitu prosedur mendapat pengetahuan yang disebut ilmu (Jujun S. Suriasumantri 2009,). Metode ilmiah adalah cara mencari kebenaran yang tidak hanya didasarkan kepada alasan induktif atau deduktif saja, tetapi bersifat menyeluruh atau gabungan antara berpikir induktif dan berpikir deduktif (Farouk Muhammad dan H. Djaali 2005). Pada hakikatnya penelitian mempunyai fungsi menemukan, mengembangkan atau menguji kebenaran suatu pengetahuan (Rianto Adi, 2005).

Dengan demikian penelitian dapat diartikan sebagai rangkaian kegiatan secara sistematis dan dilakukan dengan berbagai pendekatan, serta terencana untuk mengkaji,

mempelajari atau menyelidiki suatu permasalahan, sehingga diperoleh pengetahuan teoritik yang dapat memperkaya khasanah ilmu dan/atau digunakan untuk pemecahan permasalahan yang sedang dihadapi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Pendaftaran Kapal untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Batam

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.

Satu hal yang sangat mendasar dalam hukum jaminan hipotik 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 kubik (Pasal 314 KUH Dagang) atau yang setara dengan kapal yang berukuran tonase kotor 7 atau GT.7 (Pasal 158 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

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 (Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran). Di samping itu kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

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:

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

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.

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. 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 mewakilkan 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.

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 Baliknama 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.

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. uh 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 (Pasal 13 ayat 4 Permenhub Nomor PM. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal):

- 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 (Pasal 41 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002, Tentang Perkapalan):

- 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.

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

- 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 ditutuh (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.

2. Faktor yang Menjadi Hambatan dan Kendala Pada Saat Proses Pendaftaran Kapal Pada KSOP Batam

Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di Pelabuhan (Soegeng. Wartini, 2018.).

Berdasarkan Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 76 Tahun 2018 yang menjelaskan bahwa petugas status hukum dan sertifikasi kapal-lah yang mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, *hipotek* dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar dan melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

Kewenangan syahbandar dalam pembebanan dan pembuatan akta hipotek kapal laut merupakan kewenangan atributif yang diperoleh langsung dari Undang-Undang. Dalam hal ini kewenangan tersebut diperoleh berdasarkan Pasal 60 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang pada pokoknya menyebutkan bahwa pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.

Pembebanan hipotik atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotik kapal oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balikhnama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan. Hal ini menjadi kendala dilapangan dikarenakan kapal yang dijadikan jaminan dalam pembeban hipotik tidak sedang berada di wilayah Kantor Kesyahbandaran Dan Ototitas Pelabuhan Kota Batam, sehingga kepastian keberadaan atas kapal yang dijadikan jaminan dalam perjanjian kredit sulit untuk dibuktikan secara materil.

Pembuatan akta hipotik kapal berdasarkan permohonan dari pemilik kapal dan penerima hipotik (kreditor) atau penerima hipotik secara sendiri atas kuasa pemilik kapal. Bentuk kuasa dari pemilik kapal harus dibuat di hadapan notaris yang disebut dengan Surat Kuasa Memasang Hipotik. Permohonan yang diajukan tersebut wajib dilengkapi dengan perjanjian kredit dan asli *grosse* akta pendaftaran kapal atau *grosse* akta balikhnama kapal.

Notaris dan/atau kuasanya sebelum membuat akta SKMH atas Kapal terlebih dahulu akan melakukan klarifikasi terhadap keaslian *grosse* akta pendaftaran kapal pada kantor pelabuhan tempat kapal didaftarkan. Maksud pengecekan tersebut disamping untuk mengetahui keaslian *grosse* akta pandaftaran kapal juga untuk mengetahui apakah atas kapal tersebut sedang dibebani dengan hipotik atau hak jaminan lainnya. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balikhnama Kapal berdasarkan asas publisitas dari pendaftaran kapal, wajib memberikan keterangan ataupun menunjukkan apa yang dimintakan oleh notaris berkaitan dengan akta pendaftaran kapal.

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balikhnama Kapal setelah menerima permohonan beserta dokumen kelengkapan yang di perlukan, akan melakukan penelitian kelengkapan persyaratan dalam waktu paling lama 5 (lima) hari kerja sejak dokumen permohonan diterima secara lengkap. Apabila kelengkapan persyaratan pembebanan

hipotik atas kapal telah terpenuhi, maka Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal membuat akta hipotik kapal.

Berdasarkan hal yang termuat dalam akta hipotik kapal sebagaimana tersebut di atas, maka kepada pemberi dan penerima hipotik kapal dapat memperjanjikan hal-hal lain yang dianggap perlu untuk dimuat dalam akta hipotik kapal. Dalam praktik perjanjian yang dapat dibuat adalah sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 1178 ayat (2) KUH Perdata yakni janji untuk menjual atas kekuasaan sendiri (*parate* eksekusi). Jika diperjanjikan demikian dalam akta hipotik kapal maka dalam hal debitor atau pemberi hipotik kapal wanprestasi, kreditor atau penerima hipotik berhak untuk mengeksekusi benda jaminan melalui penjualan di muka umum atau melalui lelang. Namun yang menjadi kendala dalam mengeksekusi kapal yang dijadikan benda jaminan keberadaan selalu bergerak dari perairan pulau satu ke perairan pulau yanglainnya bahkan mungkin berada diluar perairan wilayah Republik Indonesia sehingga menyulitkan untuk dilakukan eksekusi.

Dalam pembebanan hipotik kapal, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal adalah pejabat yang ada pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan Kelas I yang ditetapkan sebagai tempat pendaftaran kapal. Termasuk juga yang berada di Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dalam hal ini Pegawai Pembantu Pendaftar dan Baliknama Kapal di Kantor Syahbandar dan Otoritas pelabuhan Kelas I, terkait dengan pembebanan hipotik kapal peran dari Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal sangat penting yaitu sebagai pejabat yang diberi wewenang untuk membuat Akta Hipotik Kapal. Kedudukan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal oleh undang-undang termasuk sebagai pejabat umum yang karena jabatannya berwenang membuat akta otentik di luar kewenangan yang ada pada notaris.

KESIMPULAN

Kapal yang laik laut untuk melakukan pengangkutan harus berada dalam keadaan yang memenuhi peraturan-peraturan yang berlaku untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar dari syahbandar meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal, maka setiap kapal harus memenuhi seluruh peraturan yang berlaku mengenai keselamatan berdasarkan ketentuan nasional maupun Konvensi Internasional yang telah diratifikasi oleh Indonesia.

Pengaturan hukum 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 sampai dengan 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 adalah agar setiap kapal 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. Pembebanan hipotik atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotik kapal oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan. Yang menjadi kendala dilapangan dalam proses pendaftaran hipotik kapal adalah kapal yang dijadikan jaminan dalam pembeban hipotik tidak sedang berada di wilayah Kantor Kesyahbandaran Dan Ototitas Pelabuhan dimana kapal tersebut terdaftar, sehingga kepastian keberadaan atas kapal yang dijadikan jaminan dalam perjanjian kredit sulit untuk dibuktikan secara materil.

BIBLIOGRAFI

- Ali, Mahrus, 2012, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Andi Hamzah, Jur, 2016, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Badudu J.S dan Zain, Sutan Mohammad, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1996.
- Dimiyati, Khudzaifah, 2015, *Metodologi Penelitian Hukum (Buku Pegangan Kuliah)*, Surakarta: UMS.
- Erickson dan Nosanchuk, *Memahami Data Statistik Untuk Ilmu Sosial*, Jakarta : LP3ES, 1996.
- Idham Dr. H, S.H., M.Kn. *Postulat dan Konstruksi Paradigma Politik Hukum Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap (PTSL) Guna mewujudkan Negara Berkesejahteraan*. Penerbit PT. Alumni, Bandung, 2019.
- Idham, *Bahan Ajar Metodologi Penelitian Hukum, Perkuliahan Pada Program Studi Magister Ilmu Hukum-UNIBA, Batam, 12 Januari 2020; Pukul. 19:35 WIB.*
- Idham, Dr. H. S.H., M.Kn., *Dimensi Paradigma Politik Hukum Pelaksanaan Konsolidasi Tanah di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil Guna Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat*, Penerbit PT. ALUMNI, Bandung, 2018.
- Idham, Dr. H., S.H., M.Kn. *Konsolidasi Tanah Perkotaan Dalam Perspektif Otonomi Daerah Untuk Mewujudkan Kemampuan Fungsi Lingkungan Hidup*, Penerbit PT. ALUMNI, Bandung, 2004.
- Idham, Dr. H., S.H., M.Kn. *Paradigma Politik Hukum Pendaftaran Tanah dan Konsolidasi Tanah Dalam Perspektif Free Trade Zone (FTZ) di Kota Batam*. Penerbit PT. Alumni, Bandung, 2016.
- Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang:Bayumedia Publishing, 2006.
- Jonathan, Sarwono, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, (Bandung : Mandar Maju, 1994.
- Martono, Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Emperes*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian hukum, Jakarta,;* Kencana Prenada, 2010.
- Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- Ratna, Nyoman Kutha, 2010, *Metodologi Penelitian Kajian Budaya dan Ilmu-Ilmu Sosial Humaniora Pada Umumnya*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Tesis dan Disertasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014.

- Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta : Universitas Indonesia Press, 2006.
- Soewarno Handayaniingrat, Pengantar Studi dan Administrasi, (Jakarta: Haji Masagung, 1988.
- Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995.
- Sudikno Mertokusumo, Hukum Acara Perdata Indonesia, Liberty, Yogyakarta, 1998.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Bandung: IKAPI, 2011) Cet. Ke-13.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, Bandung, 2013.
- Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. PT RinekaCipta: Jakarta; 2010.
- Tanya, Benard L 2011, Penegakan Hukum dalam Terang Etika, Yogyakarta: Genta Publishing.
- Wohky Sypit, Penuntun KeselamatanMaritim dan Perlindungan Lingkungan, Penerbit: Administrator Pdabuhan Ambon, Depatemen Perhubungan, Tahun 1998.
- Dina Sunyowati. 2012. *Pengaturan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Laut di Indonesia*. Fakultas Hukum, Universitas Airlangga. journal.lib.unair.ac.id/index.php/YRDK/article/download/574/573.
- Hacrani & Hafizatul Ulum. *Kewenangan Syahbandar dalam Pembebanan dan Pembuatan Akta Hipotik Kapal Laut*. UnizarLawReview. Volume 4 Issuee 1. E-ISSN: 2620-3839. 2021.
- Herman Fikri Tegoeh. *Pemberian Status Hukum Terhadap Kapal Yang Berkebangsaan Indonesia*. Justicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum. Vol. 04 No. 02. November 2019.
- Jasruddin, Zulfikar Putra & Syarif Butuni. 2020. *Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan*. Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan. Vol.5 No.2.
- Nurhan. Analisis Yuridis Tugas Pokok dan Fungsi Kesyahbandaran dalam Proses Pendaftaran Akta Hipotik Kapal. Universitas Islam Indragiri.
- Rachmatika Lestari, Apri Rotin Djusfi & Phoenna Ath Thariq. 2020. *Tinjauan Yuridis Kewenangan Pengelolaan Dan Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Balohan Sabang*. Jurnal Ius Civile Vol.4 No.1.
- Sri Endang Rayung Wulan & Syahrial. 2020. *Pengawasan Hukum Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan Dan Ketertiban Penumpang Speed Boat Di Pelabuhan Tarakan*. Jurnal De Facto Vol.7 No.1.
- Sri, Wartini. (2017), The Role Of The Coastal States To The Protection Of Marine Environment In Joint Development Agreement, *Indonesian Journal Of International Law*, 14 (4). DOI: 10.17304/Ijil.Vol14.4.701, h. 2.
- Thomas, Jefferson. (2011), Deen K. Chatterjee (ed.), *Encyclopedia of Global Justice*, Springer Science Business Media B.V, h. 5, DOI: 10.1007/978-1-4020-9160-5.

Yoyon, Darusman M. (2018). *Pengaruh UNCLOS Internasional Tahun 1982 Terhadap Wilayah Laut Indonesia (The Influence of the 1982 International Convention on the Law of the Sea against the Indonesian Ocean Territory)*, Jurnal Cita Hukum (Indonesian Law Journal) 6 (2). DOI: 10.15408/jch.v6i2.8687.

First publication right:

[Jurnal Syntax Fusion: Jurnal Nasional Indonesia](#)

This article is licensed under:

