

DISERTASI

**PEMBAHARUAN HUKUM LEMBAGA JAMINAN HIPOTEK
KAPAL**



FANI MARTIAWAN KUMARA PUTRA

NIM. 031217017323

**PROGRAM STUDI DOKTOR ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA**

2017

PEMBAHARUAN HUKUM LEMBAGA JAMINAN HIPOTEK KAPAL

DISERTASI

Diajukan Untuk Memperoleh Gelar Doktor Ilmu Hukum
Pada Program Studi Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Airlangga
dan Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Doktor Terbuka
Pada Hari Selasa, 24 Oktober 2017
Pukul 10.00 WIB – Selesai

Oleh:

FANI MARTIAWAN KUMARA PUTRA

031217017323

**PROGRAM STUDI DOKTOR ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2017**

LEMBAR PENGESAHAN

PEMBAHARUAN HUKUM LEMBAGA JAMINAN HIPOTEK KAPAL

Oleh:
Promotor

Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.
NIP. 19650419 199002 1 001

Ko Promotor

Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum
NIP. 19640107 198903 2 001

Mengetahui

**Ketua Program Studi Doktor Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Airlangga**

Prof. Dr. Sri Hajati, S.H., M.S.
NIP. 19501212 197412 2 001

PENETAPAN PANTIA PENGUJI TAHAP I

Disertasi ini telah diuji pada Ujian Akhir Tahap I (Tertutup)

Pada: Hari Senin, 25 September 2017, Pukul 09.00 – 10.57 WIB.

Panitia Penguji:

- Ketua : Prof. Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., M.Hum.
Promotor : Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.
Ko Promotor : Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.
Anggota : 1. Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H.
2. Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.
3. Prof. Dr. Lucianus Budi Kagramanto, S.H., M.M., M.H.
4. Dr. Trisadini Prasastinah Usanti, S.H., M.H.

Ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga

Nomor : 439/UN3.1.1/KD/2017

Tanggal : 25 September 2017

PENETAPAN PANTIA PENGUJI TAHAP II

Disertasi ini telah diuji pada Ujian Akhir Tahap II (Terbuka)

Pada: Hari Selasa, 24 Oktober 2017, Pukul 10.00 WIB – Selesai.

Panitia Penguji:

- Ketua : Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.
- Promotor : Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.
- Ko Promotor : Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.
- Anggota : 1. Prof. Dr. Sri Hajati, S.H., M.S. (Sekretaris)
2. Prof. Dr. L. Budi Kagramanto, S.H., M.H., M.M.
3. Nurul Barizah, S.H., LL.M., Ph.D.
4. Dr. Agung Sujatmiko, S.H., M.H.
5. Dr. Trisadini Prasastinah Usanti, S.H., M.H.
6. Dr. Mas Rahmah, S.H., M.H., LL.M.
7. Dr. Lina Hastuti, S.H., M.H.

Ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga

Nomor : 470/UN3.1.3/KD/2017

Tanggal : 17 Oktober 2017

PERNYATAAN ORISINALITAS DISERTASI

Nama : Fani Martiawan Kumara Putra
NIM : 031217017323
Program Studi : Doktor Ilmu Hukum
Judul Disertasi : Pembaharuan Hukum Lembaga Jaminan Hipotek Kapal
Alamat : Jl. Kedung Sroko No. 107, Surabaya.
No. Telepon / e-Mail : 08993625622 / fanimartiawan@gmail.com

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Disertasi yang ditulis ini adalah orisinal, baru, dan berbeda dengan penelitian Disertasi yang telah ada terdahulu. Pernyataan ini dibuat tanpa paksaan dari pihak manapun. Apabila suatu saat ditemukan bahwa pernyataan ini tidak benar, peneliti bersedia membuktikan kebenarannya dan juga bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Selasa, 24 Oktober 2017
Yang membuat pernyataan,



Fani Martiawan Kumara Putra
NIM. 031217017323

UCAPAN TERIMA KASIH

Assalamualaikum, Wr. Wb.

Syukur Alhamdulillah terimakasih diucapkan atas kehadiran Allah SWT, karena hanya dari Nya segala rahmat, taufiq dan hidayah yang diberikan kepada saya sebagai peneliti, sehingga penelitian Disertasi di Program Studi Doktor Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, ini dapat terselesaikan dengan baik. Tentunya dalam proses penyelesaian Disertasi dan studi ini, beragam pihak telah memberikan dukungan, arahan serta dorongan semangat yang begitu besar kepada peneliti, oleh karena itu ingin peneliti sampaikan banyak terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. **Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.** sebagai **Promotor** yang telah menunjukkan kebijaksanaan dan kesederhanaan yang luar biasa, membuat jiwa akademik ini memfokuskan diri pada bidang keilmuan Hukum Perdata karena idealisme keilmuannya, dan menjadikan beliau sebagai sosok panutan, seorang guru terbaik yang jasanya tidak akan pernah lenyap untuk diingat;
2. **Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.** sebagai **Ko Promotor** juga sebagai Ibu akademik yang telah menunjukkan suatu kesabaran yang sangat luar biasa, kepedulian yang besar, juga dukungan moral kehidupan yang sangat berarti selama proses studi di S3 FH UNAIR;
3. **Prof. Dr. Moch. Isnaeni, S.H., M.S.** sebagai Bapak akademik yang tidak hanya memberikan dukungan akademik keilmuan yang luar biasa besar dan sangat berarti, namun juga memberikan cermin kehidupan agar diri ini tidak

hanya mengasah otak namun juga membentuk watak, untuk belajar hidup dan belajar dari kehidupan, yang kian terus menuntut rasa syukur;

4. **Prof. Dr. Moh. Nasih, S.E., M.T., A.K., CMA.** sebagai Rektor Universitas Airlangga beserta jajarannya, yang telah memberikan waktu studi dan fasilitas untuk menempuh serta menyelesaikan pendidikan Program Studi Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya;
5. **Prof. Dr. Drs. Abd. Somad, S.H., M.H.** sebagai Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, atas keramahan, kebijakan dan kebijaksanaannya selama proses studi di S3 FH UNAIR;
6. **Prof. Dr. Sri Hajati, S.H., M.H.** sebagai Ketua Program Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Airlangga Surabaya, disampaikan terimakasih untuk segala kebijakan dan kebijaksanaannya selama proses studi di S3 FH UNAIR;
7. Tim Penguji Ujian Kualifikasi, yaitu: **Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.** (Penasehat Akademik); **Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.**; **Prof. Dr. Moch. Isnaeni, S.H., M.S.**; **Prof. Dr. Lucianus Budi Kagramanto, S.H., M.M., M.H.**; **Prof. Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., M.Hum.**; (alm) **Prof. Dr. Eman Ramelan, S.H., M.S.**; **Koesrianti Saifudin, S.H., LL.M., Ph.D.**, yang telah berkenan untuk meluangkan waktu, menghadiri dan menguji Kualifikasi (Pra Proposal) Disertasi, serta memberikan masukan, saran, kritik yang baik dan membangun, untuk Disertasi ini menjadi lebih baik lagi;
8. Tim Penguji Ujian Proposal, yaitu: **Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.** (Promotor); **Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.** (Ko

Promotor); **Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.; Prof. Dr. Moch. Isnaeni, S.H., M.S.; Prof. Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., M.Hum.; Dr. Trisadini Prasastinah Usanti, S.H., M.H.; Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H.**, yang telah berkenan untuk meluangkan waktu, menghadiri dan menguji Proposal Disertasi, serta memberikan masukan, saran, kritik yang baik dan membangun untuk Disertasi ini menjadi lebih baik lagi;

9. Tim Penguji Ujian Kelayakan, yaitu: **Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.** (Promotor); **Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.** (Ko Promotor); **Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.; Prof. Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., M.Hum.; Prof. Dr. Lucianus Budi Kagramanto, S.H., M.M., M.H.; Dr. Trisadini Prasastinah Usanti, S.H., M.H.; Dr. Agung Sujatmiko, S.H., M.H.**, yang telah berkenan untuk meluangkan waktu, menghadiri dan menguji Kelayakan Disertasi, serta memberikan masukan, saran, kritik yang membangun, untuk Disertasi ini menjadi lebih baik lagi;
10. Tim Penguji Ujian Tahap I (Tertutup), yaitu: **Prof. Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., M.Hum.**(Ketua Penguji); **Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.** (Promotor); **Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.** (Ko Promotor); **Prof. Dr. Herowati Poesoko, S.H., M.H.; Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.; Prof. Dr. Lucianus Budi Kagramanto, S.H., M.M., M.H.; Dr. Trisadini Prasastinah Usanti, S.H., M.H.**, yang telah berkenan untuk meluangkan waktu, menghadiri dan menguji pada Ujian Disertasi Tahap I (tertutup), serta memberikan masukan, saran, kritik yang membangun, untuk Disertasi ini menjadi lebih baik lagi;

11. Tim Penguji Ujian Tahap II (Terbuka), yaitu: **Prof. Dr. Drs. Abd. Shomad, S.H., M.H.** (Ketua Penguji); **Prof. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H.** (Promotor); **Dr. Aktieva Tri Tjitrawati, S.H., M.Hum.** (Ko Promotor); **Prof. Dr. Sri Hajati, S.H., M.S.** (Sekretaris); **Prof. Dr. L. Budi Kagramanto, S.H., M.H., M.M.**; **Nurul Barizah, S.H., LL.M., Ph.D.**; **Dr. Agung Sujatmiko, S.H., M.H.**; **Dr. Trisadini Prasastinah Usanti, S.H., M.H.**; **Dr. Mas Rahmah, S.H., M.H., LL.M.**; **Dr. Lina Hastuti, S.H., M.H.**, yang telah berkenan untuk meluangkan waktu, menghadiri, menguji, juga menyanggah pada Ujian Disertasi Tahap II (terbuka), serta memberikan masukan, saran, kritik yang membangun, untuk Disertasi ini menjadi lebih baik lagi;
12. Segenap Dosen pada Program Studi Doktor Ilmu Hukum Universitas Airlangga Surabaya untuk ilmu dan pengalaman yang tak ternilai, beserta jajaran Tata Usaha khususnya bagian Sekretariat Program Studi Doktor Ilmu Hukum untuk detail arahan dan informasi studi yang sistematis;
13. **Soebagijo Adi Soelistijo, dr., Sp.PD-KEMD, FINASIM, FACP** dan **Kurniawati Martiana, dr.** dua orang tua tercinta yang telah memberikan segala bentuk dukungan terbesar, dengan segala daya dan upaya nya yang sepuh hati, juga doa yang tidak pernah ada putusnya;
14. **Dyah Kusuma Arnovita, dr., Sp.M.** dan **Ashraf Madarta**, isteri dan anak pertama, yang telah menghiasi hari dalam selimut suka, duka, canda dan tawa, bersama belajar hidup dan belajar dari kehidupan, merangkai semangat dan menutup cela pada layar harapan yang telah dikembangkan, untuk hadapi

arus ombak yang akan terus melakukan hempasannya saat kita berlayar pada samudra kehidupan. Semoga setiap malam kalian adalah Lailatul Qadar;

15. **Sudjarno W, dr., Sp.M (KVR)** dan **Venny Alwita, Amd.RO**, Papa dan Mama mertua yang telah memberikan dukungan, pengertian dan kasih sayang yang besar untuk terus belajar dan menjadi pribadi yang lebih baik;
16. **Zaki Nugraha Kumara Putra, dr.** dan **Nurul Imaniati, dr., MARS.**, kakak kandung dan kakak ipar yang atas keteguhan dan perjuangannya dalam bertahan hidup, kian menunjukkan makna apa itu bersyukur, berjuang, bersabar, dan berkeluarga;
17. **Yhoga Beatlisvioka Pryanka, Sekar Ratna Arnovita, Galang Fauzan, Kornelis Agung, S.H., Dony Ismawan, S.H., Karina Shandy P, S.H.**, adik-adik yang mana membuat peneliti ingin terus memberikan inspirasi pada mereka dengan cara terus mengasah otak, mengembangkan keilmuan, mencetak hal baik dalam instansi, menegakkan idealisme, dan berbuat baik juga bermanfaat bagi sesama.
18. **Dr. M Ilham Agang, S.H., M.H.; Dr. M. Ilham Arisaputra, S.H., M.Kn.; Dr. Ninis Nugraheni, S.H., M.H.; Dr. Aan Efendi, S.H., M.H.; Dr. Lucky Dafira N, S.H., M.H.; Dr. Ghansham Anand, S.H., M.Kn.**, dan semua kawan PDIH FH UA, terimakasih atas kebersamaan, dan dukungan moral yang telah diberikan;
19. **Asosiasi Pengajar Hukum Keperdataan (APHK)** yang telah membuka wawasan keilmuan ini menjadi jauh lebih luas, serta memberikan kesempatan kepada peneliti untuk menjadi Pengurus APHK periode 2017-2020;

20. Rekan redaksi Jurnal Perspektif, **Besse Sugiswati, S.H., M.H.; Shanti Wulandari, S.H., M.Kn.; Desy Nurkristia Tejawati, S.H., M.Kn.; Ria Tri Vinata, S.H., LL.M.; Nur Khalimatus, S.H., M.H.; Fries Melia, S.H., M.H.; R. Besse Kartoningrat, S.H., M.H.; Hanung Widjangkoro, S.H., M.H.; Djupri, S.E.; dan Bu Kartimah**, terimakasih atas pemberian kelonggaran pada kapabilitas peneliti dalam mengerjakan kewajiban di Perspektif yang terkadang terhalang kegiatan Akademik di S3 FH UNAIR
21. Jajaran pimpinan Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya, Sejawat Dosen, Staff Tata Usaha, beserta teman-teman mahasiswa, yang telah memberikan kesempatan, pengertian, semangat dan dukungan pada peneliti untuk menyelesaikan Program Studi Doktor Ilmu Hukum ini;

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala amal kebaikan kalian, semoga pula Disertasi ini berguna bagi Bangsa dan Negara Indonesia. Mohon maaf bila ada kekurangan dalam Disertasi ini, Terimakasih.

Wassalamualaikum, Wr. Wb.

Surabaya, Oktober 2017,

Fani Martiawan Kumara Putra

RINGKASAN

Pada prinsipnya untuk utang-piutang yang disertai dengan jaminan, maka terdapat 2 (dua) bentuk perjanjian, pertama adalah perjanjian utang piutang (yang berkedudukan sebagai perjanjian pokok) dan kedua adalah perjanjian jaminan (yang berkedudukan sebagai perjanjian aksesoir atau tambahan). Prinsip dan pengaturan Hukum jaminan awal mulanya diatur dalam *Burgerlijk Wetboek* (BW). Hingga kini BW masih merupakan *Wetboek* (Undang-Undang) dan bukan hanya *Rechtboek* (Buku Hukum). BW tetap menjadi landasan atas prinsip-prinsip Hukum Jaminan, khususnya bagi lembaga jaminan Hipotek Kapal, hal ini penting untuk diperhatikan dan dipahami, agar supaya pada pengaturan lembaga jaminan Hipotek kapal yang akan datang, tidak akan lepas dari paradigma hukum BW, tetap sejalan dan terarah dengan prinsip-prinsip dasar Hukum Jaminan, yang mana pada umumnya juga diterapkan dan tidak disimpangi oleh lembaga jaminan yang lain (Gadai, Hak Tanggungan, Fidusia).

Hipotek pada masa BW dijadikan lembaga jaminan untuk tanah, dan oleh WvK diatur bahwa Hipotek juga dapat dijadikan objek jaminan kapal terdaftar. Lembaga jaminan untuk Hipotek merupakan bagian atas sub dari sub-sub sistem Hukum Perdata. Dengan kata lain Hipotek merupakan bagian dari Sistem Hukum Jaminan Kebendaan. Hukum Jaminan Kebendaan merupakan sub dari sistem Hukum Jaminan. Hukum Jaminan merupakan sub dari sistem Hukum Benda. Hukum Benda merupakan sub dari sistem Hukum Perdata. Kesenambungan sistem

yang berurutan ini membawa konsekuensi harus sejalan semua norma, asas, dalam setiap Undang-Undang yang mengatur hak jaminan kebendaan itu.

Pasal 314 ayat (1) WvK menegaskan bahwa kapal-kapal Indonesia yang isi kotornya berukuran paling sedikit 20m³ (dua puluh meter kubik) dapat dibukukan dalam register kapal. Redaksi keseluruhan Pasal 314 WvK adalah kapal baik itu yang masih dalam pembuatan atau telah jadi asalkan telah terdaftar, tidak berlaku Pasal 1977 BW, tidak dapat dijadikan objek jaminan Gadai, melainkan dapat dijadikan objek jaminan Hipotek. Artinya kapal laut, kapal nelayan dan kapal yang berlayar di perairan sungai dan danau dapat dijadikan objek jaminan Hipotek, hal ini didasari oleh Pasal 6 ayat (1) PERMENHUB Pendaftaran Kapal yang menegaskan bahwa pendaftaran hak milik atas kapal dibedakan dalam 3 (tiga) kategori: (a). kapal laut; (b). kapal nelayan; dan (c). kapal yang berlayar di perairan sungai dan danau. Sementara untuk kapal yang tidak terdaftar, manakala akan dijadikan objek jaminan, maka lembaga jaminan yang digunakan adalah Fidusia, mengingat sebenarnya dapat dijadikan objek jaminan Gadai namun usaha pelayarannya akan terhenti karena adanya asas *inbezitstelling*.

Pembebanan Hipotek atas kapal didahului dengan perjanjian utang-piutang, Pasal 1171 BW mengamanahkan apabila pembebanan Hipotek, diberikan melalui akta otentik, dan kuasa untuk memberikan Hipotek juga dibuat dengan suatu akta otentik. Kuasa ini dikenal dengan istilah Surat Kuasa Memasang Hipotek (SKMH). SKMH dibuat oleh Notaris. Setelah pembuatan SKMH, maka para pihak, dapat juga pihak kreditor secara mandiri mendaftarkan Hipotek kapal

tersebut pada P3BK. P3BK akan membuat Akta Hipotek kapal dan mengeluarkan *Grosse* Akta Hipotek kapal yang diberikan kepada pihak kreditor.

Kegunaan SKMH saat ini ditujukan untuk hal-hal lain terkait kepastian dan perlindungan hukum para pihak khususnya kreditor. SKMH bukanlah kewajiban, kendati demikian SKMH tetap digunakan dalam penjaminan Hipotek kapal, bahkan SKMH dicantumkan dalam salah satu kolom Akta Hipotek, yang mana artinya apabila SKMH dibuat, maka pihak P3BK hanya tinggal mencantumkan nomornya saja. Memperhatikan form Akta Hipotek Kapal dan *Grosse* Akta Hipotek Kapal yang terdapat pada Contoh 10 dan 11 Lampiran II PERMENHUB Pendaftaran Kapal, menjadi jelas mengapa pembuatan SKMH dalam pembebanan Hipotek kapal lebih diutamakan, hal ini karena substansi dari SKMH jauh lebih melindungi kepentingan para pihak terkait dalam pembebanan Hipotek.

Keterkaitan antara SKMH, Akta Hipotek dan *Grosse* Akta Hipotek ini menunjukkan bahwa dalam teori dan prakteknya terlihat adanya **beberapa hal yang pada prinsipnya adalah salah dan menyimpangi prinsip publisitas juga prinsip eksekusi yang mudah dan pasti. Temuan dalam Disertasi ini**, SKMH merupakan surat kuasa yang merupakan perwakilan langsung (*direct representation*). SKMH juga harus dimaknai sebagai *lastgeving*. *Lastgeving* lebih bersifat “perintah”, oleh karenanya memaknai SKMH sebagai surat kuasa yang bersifat *lastgeving* akan berimplikasi setelah dibuatnya SKMH di Notaris bersama debitor, timbul kewajiban si kreditor untuk segera mendaftarkan Hipotek pada P3BK sebagaimana kegunaan SKMH, dan isi dari SKMH tersebut. SKMH juga harus mengacu pada prinsip *vervaltermijn*, dimana ada batas waktu untuk

keberlakuan SKMH tersebut, akibatnya manakala lewat jangka waktu tersebut, SKMH sudah tidak dapat dipakai dan tidak mempunyai kekuatan hukum, sehingga pihak yang membutuhkan harus membuatnya lagi dihadapan Notaris.

Saat ini P3BK dan Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal itu bukanlah merupakan seorang yang mempunyai kompetensi tinggi dan profesional. Buktinya dari akta Hipotek dan *Grosse Akta Hipotek*, eksistensi kedua produk tersebut saat ini sangat menunjukkan bahwa pembuatnya tidak mempunyai keahlian dan pengetahuan yang mendalam di bidang tersebut. Keadaan ini salah, P3BK merupakan aparatur penting dalam pembebanan Hipotek kapal, karena produk hukum nya adalah dokumentasi penting bagi Hipotek kapal. Temuan dalam Disertasi ini P3BK dituntut untuk meningkatkan kompetensi dan profesionalisme dalam bekerja di bidang hukum yang melingkupi segala aspek Hipotek. Kualifikasi (persyaratan) bagi mereka yang dapat menjadi P3BK dan Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal harus dirubah. Paling tidak yang menempati posisinya harus merupakan orang yang profesional di bidang hukum dan telah menempuh pendidikan tinggi, juga beberapa pelatihan yang terkhusus pada profesinya nanti, mengingat profesi yang akan dilakukannya sangat berkaitan dengan aspek hukum (pembuatan akta dan klausula-klausula), bahkan nantinya P3BK harus siap terhadap tuntutan pelayanan *online*.

Praktik pembebanan Hipotek dengan menyimpangi ketentuan Pasal 1175 BW telah dilakukan semenjak Hipotek masih digunakan sebagai lembaga jaminan untuk tanah dengan ketentuan yang bernama *Bouw Hypotheek*. Hipotek kapal saat ini sangat membutuhkan model penjaminan yang seperti ini. Keadaan ini dapat

saja diberikan normanya, **namun demikian sudah barang tentu akan menyimpangi prinsip *Bechikkingbevoegd* atau *Nemo Plus* dalam Hukum Jaminan. Temuan dalam Disertasi ini**, Hipotek *doorlopend* merupakan embrio dari dilaksanakannya *Bouw Hypotheek* yang pada hakekatnya menyimpangi Pasal 1175 BW. Hipotek *doorlopend* akan membuka pintu dapat dibentuknya pengaturan Hipotek atas kapal yang masih dalam pembangunan. Untuk memberikan perlindungan kreditor digunakan prinsip kepemilikan kapal yang sedang dalam pembangunan, prinsip ini dapat digunakan untuk lebih melindungi kreditor yang menyetujui kapal yang masih dalam pembangunan sebagai objek jaminan yang dibebankan kepadanya. Prinsip ini akan mampu menghilangkan beban resiko besar pada kedudukan kreditor karena akan secara langsung melibatkan dan mengikat pihak ketiga, yaitu pihak pembangun kapal (*shipbuilder*) dalam perjanjian utang-piutang dan jaminannya.

Pada pengaturan jaminan Hipotek di Indonesia terlihat adanya 8 (delapan) jenis kreditor privilege yang pembayarannya harus didahulukan daripada kreditor Hipotek sebagai kreditor preferen. Ketentuan ini membawa kedudukan kreditor Hipotek kapal sebagai kreditor preferen menjadi sangat rentan, sifat preferensi kreditor disini menjadi tidak lagi nampak. **Hal ini salah dan tidak sesuai prinsip preferensi dalam Hukum Jaminan. Temuan dalam Disertasi ini**, adalah dengan menggunakan prinsip keadilan bagi seluruh kreditor. Prinsip ini juga mengarah pada pembayaran para kreditor dengan santunan asuransi manakala kapal yang dijaminakan itu musnah, dan *Banker's Clause* yang mengikat pihak asuransi dan kreditor pemegang jaminan Hipotek akan masih dapat diberlakukan.

Sita eksekusi atas Hipotek kapal tidak akan dapat dilangsungkan bilamana kapal tersebut sedang berlabuh ke luar negeri dan sudah melewati batas yurisdiksi Indonesia, hal ini dikarenakan tidak ada dasar hukum yang mengikat mengenai penahanan (dalam rangka sita eksekusi) kapal laut yang sedang berlabuh di luar yurisdiksi Indonesia. **Hal ini menjadi salah satu masalah terbesar Hipotek kapal, dan tidak mampu memenuhi prinsip eksekusi yang mudah dan pasti dalam Hukum Jaminan. Temuan dalam Disertasi ini,** adalah harus diberlakukan prinsip eksekusi yang bersifat transnasional. Asalkan aturan Hipotek kapal di Indonesia seimbang dan mutakhir dengan Negara lain, maka norma dan keabsahan penahanan kapal tersebut tidak perlu menjadi masalah. Demikian maka pemutakhiran aturan Hipotek kapal mengenai penahanan kapal tersebut dapat dilakukan dengan cara mengharmoniskan aturan yang penting dalam konvensi *Arrest of Ships* 1999 kedalam aturan perundang-undangan di Indonesia disertai dengan prinsip eksekusi yang bersifat transnasional.

Pengaturan pendaftaran kapal perikanan menandakan bahwa kapal perikanan dengan ukuran dibawah 2 GT (dua *gross tonnage*) pun dapat dapat didaftarkan guna diterbitkan Buku Daftar Kapal Perikanan Indonesia dan mendapatkan Surat Tanda Kebangsaan. Manakala sudah terdaftar, meskipun sebagai kapal perikanan, kapal tersebut seharusnya kemudian dapat dijaminakan menggunakan Hipotek kapal walaupun bobotnya kurang dari 7GT (*gross tonnage*), **hal ini menyebabkan tumpang tindih aturan Hipotek untuk kapal perikanan, dan tidak ada kepastian hukum antara kreditor juga debitor dalam hal Hipotek Kapal Perikanan. Temuan dalam Disertasi ini,** adalah

menerapkan prinsip diberlakukan secara *mutatis mutandis*. Digunakan prinsip diberlakukan secara *mutatis mutandis*, karena sangat diperlukan perubahan agar aturan Hipotek dalam PERMENHUB Pendaftaran Kapal dapat diberlakukan untuk kapal perikanan disamping segala ketentuan mandiri nya. Perubahan yang perlu dilakukan adalah memberikan batasan bagi kapal perikanan agar dapat dijadikan objek jaminan Hipotek, minimal kapal tersebut mempunyai bobot volume 7GT (tujuh *gross tonnage*). Artinya terkhusus pada kapal perikanan, Hipotek kapal perikanan bukanlah untuk kapal yang terdaftar saja, namun kapal yang mempunyai bobot minimal 7 GT (tujuh *gross tonnage*). Penjualan lelang kapal perikanan dengan ukuran kecil sangat berpotensi mengalami hambatan mencari pembeli, dan berujung pada kerugian kreditor.

Prinsip yang ditemukan dalam Disertasi ini perlu di implementasikan, beberapa prinsip perlu di harmoniskan terlebih dahulu dari konvensi *Arrest of Ships* 1999 dan Konvensi *Maritime Liens and Mortgage* 1993 baru kemudian dilakukan pembaharuan hukum. Pembaharuan hukum yang dibutuhkan untuk lembaga jaminan Hipotek adalah hingga paradigmanya harus sesuai dan tidak bertentangan dengan prinsip dasar dalam BW dan WvK lagi, demikian pembaharuan itu melingkupi norma, regulasi, teknis dan prosedur, aparatur, perangkat, dan dokumentasinya. Bentuk pembaharuan yang harus dicapai adalah harus sekaligus mencapai unifikasi pengaturan Hipotek kapal dalam suatu perundang-undangan tersendiri. Pembaharuan hukum yang seperti ini adalah harapan dan urgensi dari politik hukum jaminan Hipotek di masa mendatang, tersedianya lembaga jaminan yang tangguh pada bidang transportasi laut, dan

sesuai dengan iklim Indonesia sebagai negara maritim yang saat ini sedang mengedepankan pembangunan dan pengembangan aspek-aspek maritim khususnya bidang transportasi laut. Pembangunan dan pengembangan aspek-aspek maritim khususnya bidang transportasi laut menjadi urgensi dan sedang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini melalui Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang mana terdokumentasikan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/100/19/DJPL-15 Tentang Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019. Bagaimanapun dalam mengembangkan sistem transportasi laut, tidak akan lepas dari aspek hukumnya, oleh karenanya, harus juga diperbaiki sistem hukum pelayaran di Indonesia yang ada dalam tingkat Nasional, karena pembangunan tidak akan berjalan lancar manakala tidak didampingi dengan aspek hukum yang baik, sehingga demikian akan ada harapan untuk mengembangkan dunia pelayaran yang lebih baik melalui apa yang sudah dijalankan dan dikembangkan saat ini.

SUMMARY

In principle, for debts accompanied by a guarantee, there are 2 (two) agreements, the first is the agreement of the debt (which is the principal agreement) and the second is the security agreement (which is the asesoir or additional agreement). The principles and regulation of security law are set for the first time in Burgerlijk Wetboek (BW). Until now BW is still a Wetboek (Act) and not just a Rechtboek (Book of Law). BW remains the cornerstone of the principles of the Security Law, particularly for the Mortgage, it is important that the future Mortgage regulation will not be separated from the BW legal paradigm, stay in line and directed with the principles of the Security Law, which in general are also applied and to other security institutions.

Article 314 paragraph (1) of WvK affirms that Indonesian ships whose gross contents are at least 20m3 (twenty cubic meters) can be recorded in ship registers. The whole edict of Article 314 WVK is that good ship which is still in the making or has become so long as it has been registered, not applicable to Article 1977 BW, can not be used as the object of Pawn Guarantee, but can be used as Mortgage guarantee object. This means that ships, fishing vessels and inland vessels may be subject to Mortgage, this is based on Article 6 paragraph (1) PERMENHUB Ship Registration confirming that the registration of vessel ownership is distinguished in 3 (three) categories: (a). ship; (b). fishing ship; and (c). inland ships. As for the ship that is not registered, when will be made the object of a guarantee, then the insurance agency used are fiduciary, given the

actual object can be used as collateral but the attempt the voyage will be stalled because of the inbezitstelling principle.

Mortgage imposition on the ship preceded by agreements debts, Article 1171 BW regulate when loading Mortgages, given through a deed is authentic, and the power to give mortgages is also made with an authentic deed. This power is known as SKMH. SKMH is made by Notary. After SKMH, the creditor may also independently register the ship Mortgage on P3BK. P3BK will issued a Deed Mortgage, Mortgage Deed Grosse that will be given to creditor.

*The connection between SKMH, Mortgage Deed and Mortgage Deed Grosse shows that in theory and practice seen **some things that in principle is wrong and deviate the publicity principle, also the principle of easy and certainly execution. The findings in this dissertation, SKMH is a direct representation and should be interpreted as lastgeving (command), therefore the implications after SKMH made on the deed along with the debtor, the creditor's liability arises immediately to register the Mortgage on P3BK. SKMH should also refer to the vervaltermijn principle (expired period) just like SKMHT, therefore SKMH holder will soon register the Mortgage to P3BK.***

Currently P3BK and it assistant were not the one who has a high competence and professionalism. The proof are the deed Mortgage and Mortgage Deed Grosse, the existence of these two products is currently show that the author does not have the expertise and deep knowledge. This situation is wrong, P3BK is an important apparatus in the loading of Mortgage, because its legal product is important documentation for Mortgage. The findings in this dissertation P3BK

required to improve the competence and professionalism in working in the field of law which encompasses all aspects of the mortgage. Qualifications (requirements) for those who can become P3BK and Registrar Submitter must be changed. At least that his position should be the people who are and have been through higher education, as well as some training especially those in the profession later, given the profession to be doing is related to legal aspects (deed and clauses), and even later P3BK should be ready for the demands of online services.

*Deviating the provisions of Article 1175 BW has been made since the Mortgage is still used as a security for land with the provisions named Bouw Hypotheek. Mortgage vessels today are in dire need of a security model like this. This situation can be given a new norm, **but of course it will deviate the Nemo Plus Principle in Security Law. The findings in this dissertation**, Mortgage doorlopend is an embryo to deviate Article 1175 BW. Doorlopend mortgage will open the door to the creation of a mortgage regulation on a ship under construction. In order to provide creditor protection, the under construction ship owner principle is used, this principle may be used to further protect creditors who consent to the vessel under construction as the object of Mortgage. This principle will be able to eliminate a major risk burden on the creditor position, because it will directly involve and bind a third party (shipbuilder) in the agreement and the insurance debts.*

There appears eight (8) types of privileged creditors payment of which should take precedence over Mortgage holder as a preferred creditor. This

*provision takes the position of a preferred creditor becomes extremely vulnerable, the nature of creditor preferences here becomes no longer visible. **It is wrong and preference principle in security law is deviated. The findings in this dissertation,** is to use the principle of justice for all creditors. This principle also leads to the payment of creditors with insurance benefits secured when the ship was destroyed.*

*Seizure on the ship's mortgage will not be allowed when the vessel is anchored abroad and has crossed the boundary of Indonesian jurisdiction, this is because there is no legal binding ground on detention (in order to seize the execution) of ships being docked outside the jurisdiction of Indonesia. **This has become one of the biggest Ship Mortgage problems, and unable to meet the easy and certainly execution principle in security law. The findings in this dissertation,** is to be applied the principle of transnational execution. As long as the regulation are balanced and sophisticated with another State, the norms and legality of the arrest of the vessel shall be no problem. Thus, the updating of the rules regarding the containment vessel ship mortgages can be done in a way to harmonize the rules are important in Arrest of Ships Convention 1999 into rules of law in Indonesia along with the principle of transnational execution.*

*Fishing vessel registration regulation indicate that a fishing vessel with size below 2 GT (two gross tonnage) can also be registered in order issued Fishing Vessel Register of Indonesia and get a Certificate of Nationality. When you've registered, although as a fishing vessel, the vessel should then be able to use the mortgage collateral vessels although weighed less than 7GT (gross tonnage), **it***

causes overlapping mortgage rules for fishing boats, and there is no legal certainty among creditors also debtors in the case of Fishing Vessel Mortgage. The findings in this dissertation, is to apply the principle applied mutatis mutandis. Mutatis mutandis, Mortgage rules in Permenhub Vessel Registration may be applied to a fishing vessel. Changes that need to do is to provide limits for fishing vessels to be made the object of Mortgage, the vessel has a minimum weight 7GT volume (seven gross tonnage). That is especially those on fishing boats, fishing boats Mortgage is not registered for the ship, but the ship which has a weight of at least 7 GT (gross seven tonnage). Auction sale of small fishing vessels will be difficult to find buyers, and leads to creditor losses.

Principles found in this dissertation needs to be implemented, some of the principles necessary to be harmonized first in advance of the convention Arrest of Ships 1999, and the Convention on Maritime Liens and Mortgage 1993 and legal reform is the next step. The legal reform required for the Mortgage is that its paradigm must be appropriate and not contrary to the basic principles in BW and WvK anymore, such reform encompasses the norms, regulations, technical and procedures, apparatus, tools and documentation. The form of renewal that must be achieved is to simultaneously achieve unification of ship Mortgage regulations in a separate legislation. Legal reform as it is the hope and the urgency of political mortgages security law in the future, the availability of security institutions is strong in the field of maritime transport, and in accordance with the climate of Indonesia as a maritime country that currently promoting the construction and development aspects of maritime particular field water

transportation. The development of maritime aspects especially in the field of sea transportation is an urgency and is being undertaken by the current Government of Indonesia through the Ministry of Transportation, the Ministry of Industry and the Directorate General of Sea Communications, as documented in the Decision of the Director General of Sea Transportation Number UM.008 / 100/19 / DJPL-15 About Strategic Plan (RENSTRA) Directorate General of Sea Transportation Year 2015-2019. However, in developing the marine transportation system, it will not be separated from the legal aspect, therefore, it should also be improved on the existing legal system of shipping in Indonesia at the national level, since development will not run smoothly when not accompanied by good legal aspects, so there will be hope to develop a better shipping world through what has been done and developed today.

ABSTRACT

This research aims to find, strengthen and analyze the new principles required in the renewal of the ship's Mortgage security law in Indonesia. Ship mortgage require legal reform, as some of the current regulation are deviated from or unable to comply with the basic principles of security law, nor are they capable of providing legal certainty and protection to the parties. This research is normative legal research, with conceptual, statute, and comparative approach. Comparative approach done by comparing laws in the Netherlands. The findings of this Dissertation are First, SKMH needs to be interpreted as lastgeving and also need vervaltermijn principle to be applied in it. Second, the principle of structured creditors and equity for all creditors must be implemented to restore the preferences of the mortgage holder. Third, the Mortgage regulation of the vessel shall be applied mutatis mutandis to the fishing vessel, by first being given the norm of fishing vessel limits that can be mortgaged. Fourth, the principle of transnational execution must be specifically implemented on the ship's Mortgage in order to execute and/or restrict ship containment beyond its jurisdictional limits. Fifth, the principle of doorlopend Mortgage and ownership principles must be implemented so that vessels under construction can be Mortgaged, and can still meet all the basic principles of the security law, in particular the Nemo Plus principle. Implementation of all the above principles is done by legal reform, and for some principles there must be harmonization of the law in advance with the convention of vessel detention and maritime liens. Legal reform covers all aspects to its apparatus. The required legal reforms are up to the paradigm to be appropriate and not contradictory to the basic principles in BW and WvK anymore, such renewal encompasses the norms, regulations, technical and procedures, apparatus, tools and documentation. Legal reform should also simultaneously afford the legal unification of ship's Mortgage security law.

Keywords: Mortgage, Legal Reform, Harmonization

DAFTAR TABEL

Tabel 1: Kreditor Privilege dalam Hal Pelayaran	239
---	-----

DAFTAR PERUNDANG-UNDANGAN

KONSTITUSI

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

KETETAPAN MPR

Ketetapan MPR Nomor IV/MPR/1987 Tentang Garis Besar Haluan Negara (GBHN).

UNDANG-UNDANG

Burgerlijk Wetboek (Staatsblad Nomor 23 Tahun 1847).

Wetboek van Koophandel (Staatsblad Nomor 23 Tahun 1847).

Herziene Indonesische Reglement (Staatsblad Nomor 16 Tahun 1848 dan diperbaharui melalui Staatsblad Nomor 44 Tahun 1941).

Indische Staatsregeling (Staatsblad Nomor 415 Tahun 1925).

Algemeene regelen voor het visschen naar Parelschelpen, Parelmoerschelpen, Teripang en Sponsen binnen de afstand van niet meer dan drie Engelsche zeemijlen van de kusten van Nederlandsch Indie, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 157 Tahun 1916.

Visscherij Bepalingen ter Bescherming van den Vischsstand, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 396 Tahun 1920.

Algemeene regelen voor de jacht op walvisschen binnen den afstand van drie zeemijlen van de kusten van Nederlandsch Indie, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 145 Tahun 1927.

Algemeene Regeling voor de Visscherij binnen het zeegebied van Nederlandsch Indie, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 144 Tahun 1927.

Regeling van de Teboekstelling van Schepen, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 48 Tahun 1933, dan telah diubah terakhir dengan Staatsblad Nomor 1 Tahun 1938 (Peraturan tentang Pendaftaran Kapal).

Undang-Undang Nomor. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043).

Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 46, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3299).

- Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3493).
- Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3632).
- Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 168, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3889).
- Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012).
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4433).
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).
- Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073).
- Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076).
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234).
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2011 Tentang Rumah Susun Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1996 Tentang Pemilikan Rumah Tempat Tinggal Atau Hunian Oleh Orang Asing Yang Berkedudukan di Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 108, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5252).

PERATURAN PEMERINTAH

- Ordonansi Perkawinan Indonesia Kristen (Huwelijke Ordonantie Christen Indonesiers – H.O.C.I.) yang diberlakukan melalui Staatsblad No. 74 Tahun

1933. Ordonansi Perkawinan Campuran (Regeling op de Gemengde Huwelijken) yang diberlakukan melalui Staatsblad No. 158 Tahun 1898.

Zeebrieven en Scheepspassen Besluit, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 78 Tahun 1934 (Besluit tentang Surat Laut dan Pas Kapal).

Zeebrieven en Scheepspassen Ordonantie, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 492 Tahun 1935 (Ordonansi tentang Surat Laut dan Pas Kapal).

Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 442 Tahun 1939.

Gouvernementsbesluit Tertanggal 18 Maret Nomor 12 Tahun 1947, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 53 Tahun 1947, dan telah dirubah menjadi Gouvernementsbesluit Tertanggal 14 Juli Nomor 4 Tahun 1948, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 152 Tahun 1948.

Gouvernementsbesluit Tertanggal 18 Maret Nomor 12 Tahun 1947, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 53 Tahun 1947, dan telah dirubah menjadi Gouvernementsbesluit Tertanggal 14 Juli Nomor 4 Tahun 1948, yang diundangkan melalui Staatsblad Nomor 152 Tahun 1948.

Peraturan Pemerintah No. 10 Tahun 1961 Tentang Pendaftaran Tanah.

Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan (Lembaran negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran negara Republik Indonesia Nomor 4227).

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227).

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108).

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208).

PERATURAN PRESIDEN

Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005 Tentang Pengesahan International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 58).

KEPUTUSAN PRESIDEN

Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1973, Tentang Organisasi Sekretariat Pengendalian Operasional Pembangunan Bina Graha.

PERATURAN MENTERI

Peraturan Menteri Agraria No. 10 Tahun 1961, Tentang Penunjukan Pejabat Yang Dimaksudkan Dalam Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1961 Tentang Pendaftaran Tanah Serta Hak Dan Kewajibannya (Tambahan Lembaran Negara Nomor 2344).

Peraturan Menteri Agraria No. 15 Tahun 1961 Tentang Pembebanan dan Pendaftaran Hipotek dan Credietverband (Tambahan Lembaran Negara Nomor 2347).

Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 7 Tahun 1996 tentang Persyaratan Pemilikan Rumah Tempat Tinggal Atau Hunian Oleh Orang Asing.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 26 Tahun 2006 Tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan atau Penggantian Bendera Kapal.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.27/MEN/2009 Tentang Pendaftaran dan Penandaan Kapal Perikanan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 733).

Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.30/MEN/2012 Tentang Usaha Perikanan Tangkap Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 81).

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 23/PERMEN-KP/2013 Tentang Pendaftaran dan Penandaan Kapal Perikanan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1072).

Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 26/PERMEN-KP/2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor PER.30/MEN/2012 Tentang Usaha Perikanan Tangkap Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1146).

KEPUTUSAN MENTERI

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 14 Tahun 1996 Tentang Penyederhanaan Tata Cara Pengadaan dan Pendaftaran Kapal.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 1 Tahun 2002 Tentang Penyempurnaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 14 Tahun 1996 Tentang Penyederhanaan Tata Cara Pengadaan dan Pendaftaran Kapal.

PERATURAN BANK INDONESIA

Peraturan Bank Indonesia Nomor 16/17/PBI/2014 Tentang Transaksi Valuta Asing Terhadap Rupiah Antara Bank Dengan Pihak Asing (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 213, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5582).

PERATURAN KAPOLRI

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor DKP 47/34/4 Tanggal 15 Juli 1976 Tentang Pemberian Ijin Untuk Menghipotekkan Kapal-Kapal Indonesia di Luar Negeri Kepada Perudahaan-Perusahaan Pelayaran Nasional.

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor DKP 47/1/1 Tanggal 17 Februari 1977 Tentang Pemilik Dari Setiap Kapal Yang Dijadikan Jaminan Baik Di Luar Maupun Di Dalam Negeri Tanpa Dibuatkan Akte Hipotek Kapal Diwajibkan Segera Melaporkan Kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Cq Kepala Direktorat Perkapalan dan Pelayaran.

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor DKP 47/1/3 Tanggal 27 Juni 1977 Tentang Protap Pelaksanaan Penghipotekkan Kapal Di Luar Negeri.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/100/19/DJPL-15 Tentang Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015-2019

SURAT EDARAN

Surat Edaran Mahkamah Agung (SEMA) Nomor 3 Tahun 1963

KONVENSI

Arrest of Ships 1952.

International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1967.

International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993.

Arrest of Ships Convention 1999.

PERATURAN ASING

Nieuw Burgerlijk Wetboek

Dutch Code of Civil Procedure (Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering)

Dutch Commercial Code (Wetboek van Koophandel)

Act on The Public Registers and Royal Decree on Registered Vessels 1992

Dutch Fisheries Act 1963

Dutch Kadaster Wet

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
UCAPAN TERIMA KASIH	vi
RINGKASAN	xii
SUMMARY	xx
ABSTRACT	xxvi
DAFTAR TABEL	xxvii
DAFTAR PERUNDANG-UNDANGAN	xxviii
DAFTAR ISI	xxxiv

BAB I**PENDAHULUAN**

1. Latar Belakang Masalah	1
2. Rumusan Masalah	16
3. Tujuan Penelitian	16
4. Manfaat Penelitian	16
5. Kerangka Konseptual	17
5.1 Hukum Jaminan	17
5.2 Kapal	23
5.3 Hipotek Kapal	25
5.4 Pembaharuan Hukum	29
5.5 Harmonisasi Hukum	32
6. Orisinalitas Penelitian	37
7. Metode Penelitian	39
7.1 Tipe Penelitian	39
7.2 Pendekatan Masalah	40
7.3 Bahan Hukum	41
7.3.1 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum	45

7.3.2	Analisa Bahan Hukum	46
8.	Pertanggungjawaban Sistematika Penelitian	46

BAB II KARAKTERISTIK HIPOTEK KAPAL DALAM SISTEM HUKUM JAMINAN

1.	Hukum Benda Dalam BW Sebagai Landasan Hukum	
	Jaminan	49
1.1	Prinsip Pengaturan Hukum Benda	55
1.2	Perkembangan Pembagian Benda Saat Ini	62
1.3	Lembaga Jaminan Kebendaan Sebagai Pendukung	
	Piutang	74
1.4	Prinsip Hukum Jaminan Kebendaan	79
1.4.1	Perjanjian Jaminan Kebendaan Sebagai	
	Perjanjian <i>Accessoir</i>	82
1.4.2	Benda Sebagai Objek Jaminan Kebendaan	90
1.4.3	Keterkaitan Antara Objek Jaminan Dengan	
	Kepemilikan Asing	98
2.	Jaminan Hipotek Kapal Dalam Sistem Hukum Jaminan	
	Kebendaan	104
3.	Alur Perkembangan Lembaga Jaminan Hipotek	109
3.1	Kapal Sebagai Objek Jaminan Hipotek	114
3.1.1	Pengaturan Lembaga Jaminan Hipotek	
	Pada Periode Saat Ini	122
3.1.2	Implikasi Pendaftaran Terhadap Kedudukan	
	Hukum Kapal	135
3.1.3	Kapal Tidak Terdaftar dan Implikasi	
	Penjaminannya	141
3.2	Alur Pembebanan Hipotek Atas Kapal	145
3.2.1	Tahap Pembuatan SKMH	148
3.2.2	Tahap Pendaftaran Melalui P3BK	154
3.2.3	Pemasangan Hipotek Lebih Dari Sekali	159

3.2.4	Pengalihan Hipotek	161
3.2.5	Tahap Pencoretan (<i>Roya</i>) Hipotek	162
3.3	Pembebanan Hipotek Atas Kapal Yang Masih	
	Dalam Pembangunan	166
3.4	Prinsip Eksekusi Objek Jaminan Hipotek Kapal.....	167
3.4.1	Eksekusi Hipotek Kapal Melalui Titel	
	Eksekutorial	169
3.4.2	Eksekusi Hipotek Kapal Melalui Parate	
	<i>Executie</i>	173
3.4.3	Penjualan di Bawah Tangan	177

BAB III PRINSIP HUKUM JAMINAN HIPOTEK KAPAL SEBAGAI DASAR PEMBAHARUAN PENGATURAN HIPOTEK KAPAL DI INDONESIA

1.	Eksistensi SKMH, Akta Hipotek Kapal dan <i>Grosse</i>	
	Akta Hipotek Kapal	180
1.1	Lastgeving dan Prinsip <i>Vervaltermijn</i> Pada SKMH	189
1.2	Peningkatan Kompetensi dan Professionalitas	
	P3BK dan Pegawai Pembantu Pendaftaran dan	
	Baliknama Kapal	200
2.	Hipotek Pada Kapal Yang Masih Dalam Pembangunan	206
2.1	Urgensi Ditinggalkannya Pasal 1175 BW	206
2.2	Hipotek <i>Doorlopend</i> dan Prinsip Kepemilikan	
	Kapal Yang Masih Dalam Tahap Pembangunan.....	214
3.	Pengaturan Kreditor Pemegang <i>Privilege</i> Terhadap	
	Kreditor Pemegang Hipotek Kapal Berdasarkan	
	Undang-Undang Pelayaran	225
3.1	Prinsip Keadilan Bagi Seluruh Kreditor dalam	
	Jaminan Hipotek Kapal di Indonesia	242

3.2 Arah Prinsip Keadilan Terhadap Pembayaran Santunan Asuransi Atas Objek Hipotek Kapal Yang Terkena Musibah	253
4. Prinsip Eksekusi Yang Bersifat Transnasional Untuk Lembaga Jaminan Hipotek Kapal Guna Penyelesaian Problematika Eksekusi Kapal Yang Sedang Bersandar di Luar Wilayah Indonesia	259
5. Konsekuensi Atas Eksistensi Peraturan Khusus Mengenai Kapal Perikanan Terhadap Penjaminan Kapal Perikanan	270
5.1 Tumpang Tindih Pengaturan Hipotek Kapal Perikanan	276
5.2 Prinsip Diberlakukan Secara <i>Mutatis Mutandis</i> Sebagai Upaya Menselaraskan Aturan Hipotek Kapal Perikanan	281

BAB IV IMPLEMENTASI PRINSIP HUKUM JAMINAN HIPOTEK KAPAL DALAM PENGATURAN HIPOTEK KAPAL DI INDONESIA

1. Praktik Pendaftaran dan Penjaminan Kapal di Negara Belanda	287
1.1 Pendaftaran Kapal	289
1.2 Pembebanan Hipotek	299
1.3 Pendaftaran dan Pembebanan Hipotek Pada Kapal Yang Masih Dalam Pembangunan	304
1.4 Penyitaan dan Penahanan Kapal	309
1.5 Eksekusi Objek Jaminan Hipotek Kapal	317
2. Implementasi Melalui Harmonisasi Hukum	321
2.1 <i>International Convention On Maritime Liens and Mortgages</i> 1993.....	331

2.1.1	Publisitas Guna Membatasi Beban Hak Lain Pada Kapal	334
2.1.2	Komunikasi Antar Negara dan Hukum dari Bendera Kapal	339
2.1.3	Pengakuan Piutang Maritim Lain dan Daluwarsa Piutang Maritim	342
2.1.4	Eksekusi (Penjualan Paksa) dan Bendera Sementara	345
2.2	<i>International Convention on the Arrest of Ships</i> 1999	351
3.	Penyitaan dan Eksekusi Kapal di Dalam Negeri	357
4.	Implementasi Melalui Pembaharuan Hukum	370

BAB V

PENUTUP

1.	Kesimpulan	383
2.	Saran	386

DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN

1. Lampiran PERMENHUB Pendaftaran Kapal:
 - a. Form Akta Pendaftaran Kapal Sementara;
 - b. Form *Grosse* Akta Pendaftaran Kapal Sementara;
 - c. Form Akta Pendaftaran Kapal;
 - d. Form *Grosse* Akta Pendaftaran Kapal;
 - e. Form Akta Hipotek Kapal;
 - f. Form *Grosse* Akta Hipotek Kapal;
 - g. Form Akta Pengalihan Hipotek Kapal;
 - h. Form *Grosse* Akta Pengalihan Hipotek Kapal.
2. *Grosse* Akta Hipotek Kapal Motor “RED RELIANCE” Eks. ”TUNIS”;
3. Biro Klasifikasi Kapal Indonesia Volume I;
4. Standar Operasional Prosedur (SOP) Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya – Hipotek Kapal;
5. Pembebanan Hipotek Kapal Motor Roro Ferry “SAFIRA NUSANTARA” Eks. “MORNING STAR – 10” Eks. “HAYAKAZE”
 - a. Surat Kuasa (Pihak CIMB Niaga) – Notaris;
 - b. *Grosse* Akta Baliknama Kapal SAFIRA NUSANTARA;
 - c. Perjanjian Penerbitan dan Penunjukan Agen Pemantau dan Agen Jaminan Medium Term Notes (MTN) I Jembatan Nusantara Tahun 2016 dengan Jaminan Hipotek Kapal – Notaris;
 - d. Akta Pengakuan Hutang Medium Term Notes (MTN) I Jembatan Nusantara Tahun 2016 – Notaris;
 - e. Surat Kuasa Memasang Hipotek;
 - f. Permohonan Pendaftaran Hipotek Kapal (Pihak CIMB Niaga) Kepada Syahbandar;
 - g. Pemberitahuan Pendaftaran Jaminan Hipotek (Pihak CIMB Niaga) Kepada PT Jembatan Nusantara (Debitor);
 - h. Lembar Disposisi (Catatan) Pendaftaran Hipotek, Nota Pendaftaran Hipotek, Foto Penandatanganan Akta Hipotek.