

KONSEP FICTIE VAN ONROEREND GOED TERHADAP KAPAL DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PELAYARAN

Birgita Yuhani Rullivia Karuniawaty, Magister Kenotariatan
Universitas Udayana, e-mail: birgitayuhani@gmail.com

I Made Walesa Putra, Magister Kenotariatan Universitas Udayana,
e-mail: walesa_putra@unud.ac.id

doi: <https://doi.org/10.24843/KS.2025.v14.i01.p03>

ABSTRAK

Kapal adalah benda bergerak karena sifatnya sebagaimana diatur dalam Pasal 509-510 KUHPerdara, namun dalam praktiknya sebagaimana dalam Pasal 154 -171 UU Pelayaran, kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak setelah memperoleh status hukum kapal yang meliputi pengukuran, pendaftaran dan penetapan kebangsaan kapal dengan pembebanan jaminan hipotek. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara normatif hukum positif mengenai konsep hukum berdasarkan teori fiksi hukum yang dipergunakan sehingga kapal yang adalah benda bergerak diperlakukan sebagai benda tidak bergerak (Fictie van Onroerend Goed) dalam perspektif Undang-Undang Pelayaran serta implikasi hukum terhadap perlakuan tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan teknik analisis kualitatif. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat kekaburan norma dalam intepretasi UU Pelayaran yang tidak menyebutkan secara eksplisit bahwa kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak ketika telah memperoleh penetapan status hukum kapal, serta pertentangan norma dimana menurut KUPerdara Kapal adalah benda bergerak dan dalam UU Pelayaran Kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak, terhadap kedua hal tersebut, maka penggunaan asas hukum Lex Posterior Derogat Legi Priori dan Lex Spesialist Derogate Lex Generalis menjadi jawaban, sehingga ketentuan suatu aturan hukum yang baru mengesampinkan aturan yang terdahulu dan aturan yang bersifat khusus dapat mengesampinkan aturan yang bersifat umum. Rekonstruksi dan penafsiran norma serta harmonisasi hukum diperlukan untuk menjamin perlindungan dan kepastian hukum, bagi kreditur perbankan dan lembaga pembiayaan maritim, mempermudah proses eksekusi jaminan tanpa mengganggu prinsip mobilitas kapal, sehingga ketentuan hukum nasional selaras dengan praktik hukum maritim internasional.

Kata Kunci: Kapal, Benda Bergerak, Status Hukum Kapal

ABSTRACT

Ships are movable objects due to their nature as regulated in Article 509-510 of the Civil Code, but in practice as in Article 154-171 of the Shipping Law, ships are treated as immovable objects after obtaining the legal status of the ship which includes measurement, registration and determination of the ship's nationality with the imposition of a mortgage guarantee. This study aims to normatively analyze positive law regarding the legal concept based on the legal fiction theory used so that ships which are movable objects are treated as immovable objects (Fictie van Onroerend Goed) in the perspective of the Shipping Law and the legal implications of this treatment. This study uses a normative juridical approach with qualitative analysis techniques. The method used is normative legal research with a statutory approach and a conceptual approach. The results of the study indicate that there is a lack of norms in the interpretation of the Shipping Law which does not explicitly state that ships are treated as immovable objects when they have obtained the determination of the legal status of the ship, as well as conflicting norms where according to the Civil Code Ships are movable objects and in the Shipping Law Ships are

treated as immovable objects, for both of these matters, the use of the legal principles of Lex Posterior Derogat Legi Priori and Lex Specialist Derogate Lex Generalis is the answer, so that the provisions of a new legal rule override the previous rules and special rules can override general rules. Reconstruction and interpretation of norms and legal harmonization are needed to guarantee legal protection and certainty for banking creditors and maritime financing institutions, simplify the process of executing guarantees without disrupting the principle of ship mobility, so that national legal provisions are in line with international maritime law practices.

Key Words: *Ships, Movable Objects, The Legal Status of The Ship*

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

Kapal adalah benda bergerak dengan bukti kepemilikan berdasarkan grosse akta, pengalihan kepemilikan melalui jual beli, wasiat dan hibah dengan akta otentik yang dibuat dihadapan Notaris harus didaftarkan untuk balik nama serta dibebankan hipotek sebagai jaminan yang merupakan karakteristik dari benda tidak bergerak. Ini menjadi satu hal menarik untuk dikaji dan dianalisa. Bagaimana kapal yang karena sifatnya menurut Pasal 509-510 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk selanjutnya disingkat menjadi "KUHPerdata") adalah benda bergerak, namun di dalam Pasal 60-66 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Untuk selanjutnya disingkat menjadi "UU Pelayaran") tentang lembaga penjaminan yang digunakan adalah hipotek (bagi kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia) yang digunakan untuk benda tidak bergerak. Lembaga penjaminan untuk benda bergerak adalah gadai (*pand*) sebagaimana diatur dalam Pasal 1150-1160 KUHPerdata dan kepemilikan berdasarkan Pasal 529 KUHPerdata serta *levering* (penyerahannya berdasarkan balik nama) yang diatur dalam Pasal 1459 dan 1475 KUHPerdata. Pengolongan benda atas kapal menjadi penting karena hal ini terdapat perbedaan antara benda bergerak dengan benda tidak bergerak dalam hal penguasaan (*bezit*), penyerahan (*levering*), kadaluarsa (*verjaring*) dan pembebanan.

Menurut Pasal 1 angka 36 UU 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. Dari definisi tersebut secara eksplisit menyebutkan definisi kapal yang adalah kendaraan dari segi jenis, bentuk, alat penggerak, cara mengoperasikan kapal. Di satu sisi dalam pasal 60-66 dan pasal 154-171 UU Pelayaran memperlakukan kapal yang adalah benda bergerak diperlakukan sebagai benda tidak bergerak. Dalam Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Untuk selanjutnya disebut "KUHD) yang menyebutkan bahwa:

"Kapal adalah semua alat berlayar, bagaimanapun namanya dan apa pun sifatnya".

Dalam KUHD sama dengan UU Pelayaran memperlakukan kapal sebagaimana benda bergerak sebagaimana dalam Pasal 314 KUHD yang menyebutkan bahwa :

"Kapal-kapal Indonesia yang isi kotornya berukuran paling sedikit 20 m³ dapat dibukukan dalam register kapal menurut peraturan, yang akan diberikan dengan ordonansi tersendiri.

Dalam ordonansi ini diatur juga cara peralihan milik dan penyerahan kapal yang dibukukan dalam register kapal itu atau kapal dalam pembuatan dan saham pada kapal demikian atau kapal-kapal dalam pembuatan.

Atas kapal dalam pembuatan dan saham-saham pada kapal demikian dan kapal dalam pembuatan yang dibukukan dalam register kapal dapat diadakan hipotek. Atas kapal yang tersebut dalam alinea pertama tidak dapat diadakan hak gadai. Atas kapal yang dibukukan, Kitab Undang-undang Perdata pasal 1977 tidak berlaku”.

Pembahasan mengenai kapal tentunya tidak lepas dari lingkungan maritim internasional, dimana Indonesia sebagai anggota Organisasi Maritim Indonesia sejak tahun 1961 mempunyai kewajiban meratifikasi peraturan Internasional terkait keselamatan, keamanan dan perlindungan maritim. Sehingga ketentuan peraturan yang termaktub dalam Undang-Undang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya merupakan ratifikasi dari IMO sebagaimana asas dalam Hukum Perjanjian Internasional diantaranya *Pacta Sunt Servanda* (Perjanjian Mengikat sebagai Undang-Undang, Pasal 1338 KUHPdata), Kebebasan Berkontrak dan *Equality Rights* (kesetaraan derajat).

Ketiadaan frasa “diperlakukan sebagai benda tidak bergerak” dalam KUHD dan UU Pelayaran menjadikan adanya loncatan logika yang unsistematis, dimana dalam definisi menyebutkan bahwa kapal adalah benda bergerak namun dalam normanya kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak, melalui pengukuran, pendaftaran, penetapan kebangsaan kapal dan hipotek. Ketiadaan ini menimbulkan adanya kekaburan dan pertentangan norma, dimana penggunaan konsep seolah-olah/fiksi menjadi pengisi terjemahan/interpreter yang logis dalam menemukan dan menjamin kepastian hukum. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka penulis tertarik untuk meneliti dan menuangkan dalam penelitian ini tentang Konsep *Fictie van Onroerend Goed* terhadap Kapal Dalam Perspektif Undang-Undang Pelayaran.

Urgensi penelitian ini dilatarbelakangi oleh suatu pemahaman yang sebelumnya sebatas diterima/diketahui sebagai norma, berlanjut untuk mengkaji dan menganalisa tentang sesuatu yang lebih mendalam seperti teori dan konsep hukum serta sejarah yang melatarbelakanginya, bagaimana suatu kapal yang adalah benda bergerak karena sifatnya diperlakukan sebagai benda tidak bergerak berdasarkan ketentuan Undang-Undang. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap kebutuhan praktik Hukum yang selalu berkembang dan kompleks serta sebuah pemahaman tentang sebuah teori/konsep dan latarbelakang sejarah terbentuknya suatu norma dalam peraturan perundang-undangan.

Penelitian ini memiliki kebaruan (*state of the art*) dibandingkan dengan penelitian Herman Fikri Tegoeh yang berjudul “Pemberian Status Hukum Terhadap Yang Berkebangsaan Indonesia”, bahwasannya penelitian ini secara spesifik menganalisa tentang ketentuan penetapan serta tahapan-tahapan dalam penetapan kebangsaan kapal berdasarkan UU Pelayaran. Sementara penelitian ini mengangkat isu hukum yang berbeda dan belum pernah dikaji, yaitu mengenai teori/konsep hukum yang menjadi dasar perlakuan terhadap kapal yang karena sifatnya adalah benda bergerak diperlakukan sebagai benda bergerak (karena ketentuan Undang-Undang) dalam perspektif Undang-Undang Pelayaran. Dengan demikian penelitian ini berkontribusi dalam memperluas kajian normatif dibidang Ilmu Hukum, Hukum Pelayaran dan Kenotariatan dengan membahas teori dan teori hukum sebagai dasar konstruksi hukum terhadap kapal yang diperlakukan sebagai benda tidak bergerak serta menegaskan kekaburan norma yang belum disadari secara eksplisit dalam peraturan perundang-undangan maupun dalam penelitian sebelumnya.

Selain itu penelitian ini apabila dibandingkan dengan penelitian Suryono Suwikromo yang berjudul "Proses Pendaftaran dan Kepemilikan Jaminan Hipotik Kapal Laut Bagi Dunia Usaha", bahwasannya penelitian ini secara spesifik menganalisa tentang teknis pendaftaran dan kepemilikan atas jaminan hipotik serta perlindungan hukum bagi pemilik hak jaminan hipotik kapal laut bagi dunia usaha. Sementara penelitian ini mengangkat isu hukum yang berbeda dan belum pernah dikaji, yaitu mengenai teori dan konsep hukum yang menjadi dasar perlakuan terhadap kapal yang karena sifatnya adalah benda bergerak diperlakukan sebagai benda bergerak (karena ketentuan Undang-Undang) dalam perspektif Undang-Undang Pelayaran ditinjau dari sisi latarbelakang sejarah yang menjadi dasar pemberlakuan norma tersebut dalam Undang-Undang Pelayaran.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas yang menjadi rumusan masalah adalah:

1. Teori dan konsep hukum apakah yang menjadi dasar perlakuan terhadap kapal yang adalah benda bergerak diperlakukan sebagai benda tidak bergerak dalam perspektif UU Pelayaran?
2. Bagaimana korelasi hukum antara UU Pelayaran dengan Peraturan *International Maritime Organization* (IMO) dalam kaitannya terhadap kapal sebagai benda tidak bergerak?

1.3. Tujuan Penulisan

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengkaji dan menganalisa Teori dan Konsep Hukum yang menjadi dasar pemberlakuan ketentuan tersebut serta pengaturan normatif terhadap kapal yang diperlakukan sebagai benda tidak bergerak karena ketentuan Undang-Undang dalam UU Pelayaran dengan menilik latarbelakang sejarah maupun perjanjian internasional yang menjadi landasan hukum dalam penentuan norma tersebut. Sehingga selanjutnya dalam membangun suatu konstruksi argumentasi hukum tentang kapal yang diperlakukan sebagai benda tidak bergerak berdasarkan ketentuan Undang-Undang telah didapatkan landasan/fondasi hukum yang kuat dari sisi Teori dan Konsep serta sejarah hukum (tidak hanya secara normatif/*dogmatig*)

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan fokus kajian analisis kepustakaan berdasarkan pada bahan hukum primer maupun sekunder yang membahas asas-asas, teori dan konsep dalam ilmu hukum. Adapun metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan *statute approach* serta *analytical conceptual approach*.¹ "Sumber bahan hukum didapat dengan menggali bahan hukum berdasarkan bahan hukum primer yang bersumber dari peraturan perundang-undangan. Teknik penelusuran bahan hukum menggunakan teknik studi dokumen, serta analisis kajian menggunakan analisis deskriptif yakni melalui penggunaan teknik studi peraturan perundang-undangan dan dokumen dengan menggambarkan permasalahan terkait dengan Konsep *Fictie van Onroerend Goed* terhadap kapal dalam perspektif Undang-Undang Pelayaran.

¹ Diantha, I Made Pasek, 2016, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, (Jakarta, Prenada Media, 2016), 12.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Rekonstruksi Konseptual: Kapal sebagai Benda Bergerak dengan Karakter Tidak Bergerak

Didalam sistematika *Burgerlijk Wetboek* (untuk selanjutnya disingkat menjadi "BW"), aturan tentang benda terdapat dalam buku II yang sifatnya tertutup, dengan pengertian bahwa para pihak tidak diperkenankan untuk mencipta hak kebendaan baru selain apa yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang saja.² Dalam sistem hukum perdata mengenai benda terdapat dalam buku II KUHPerduta mulai dari Pasal 499 sampai dengan Pasal 1232, yang pada pokoknya berisi tiga hal yaitu: pengertian benda, pembagian atau pembedaan benda, dan hak-hak kebendaan. Menurut KUHPerduta, benda dibagi atas beberapa macam sebagai berikut³:

- a. Benda berwujud/bertubuh dan benda tidak berwujud/bertubuh (*lichamelijke zaken – onlichamelijke zaken*, Pasal 503);
- b. Benda bergerak dan benda tidak bergerak (*roerende zaken-onroerende zaken*, Pasal 504 KUHPerduta);
- c. Benda bergerak dan benda tidak bergerak (*roerende zaken-onroerende zaken*, Pasal 504 KUHPerduta);
- d. Benda habis pakai dan benda tidak habis pakai (*verbruikbaar zaken-onverbruikbaar zaken*, Pasal 505 KUHPerduta);
- e. Benda dalam perdagangan dan benda diluar perdagangan (*zaken in de handel-zaken buiten de handel*, Pasal 537, 1953, 1332 KUHPerduta);
- f. Benda yang dapat dibagi dan benda yang tidak dapat dibagi (*deelbaar zaken ondeelbaar zaken*, Pasal 1296 - 1303 KUHPerduta);
- g. Benda yang dapat diganti dan benda yang tidak dapat diganti (*vervangbaar zaken onvervangbaar zaken*, Pasal 1694, 1714, 1740, 1754 KUHPerduta);
- h. Benda yang sudah ada dan benda yang baru akan ada dikemudian hari (*tegenwoordige zaken – toekomstige zaken*, Pasal 613, 1131, 1175, 1354 ayat (2), 1167 KUHPerduta).

Kapal dalam KUHPerduta termasuk dalam golongan benda bergerak karena sifatnya, sebagaimana dalam Pasal 509 yang menyebutkan bahwa:

"Kebendaan bergerak karena sifatnya ialah kebendaan yang dapat berpindah atau dipindahkan"

dan Pasal 510 yang menegaskan bahwa:

"Kapal-kapal, perahu-perahu, perahu-perahu tambang, gilingan-gilingan dan tempat-tempat pemandian yang dipasang di perahu yang berdiri, terlepas dan benda-benda sejenis itu, adalah kebendaan bergerak".

Kapal sebagai benda bergerak dalam hal terkait dengan hak kenikmatan kepemilikan (*Bezit*), pemilik tidak mempunyai kewajiban untuk mendaftarkan karena pemilik adalah yang menguasai benda tersebut dan untuk hak kebendaan yang bersifat memberi jaminan masuk dalam Hak Gadai.

Menurut Pasal 1 angka 36 UU Pelayaran menyebutkan definisi kapal :

"Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda,

² Suwikromo, Suryono. "Proses Pendaftaran Dan Kepemilikan Jaminan Hipotik Kapal Laut Bagi Dunia ". *Lex et Societa*, No. 9 (2015) : 160-167. h. 161

³ Gozali, Djoni Sumardi, Hafidah Noor. *Dasar-Dasar Hukum Kebendaan. Hak Kebendaan Memberi Kenikmatan dan Jaminan*. (Yogyakarta: UII Press Yogyakarta, 2022), 23

termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

Kapal sebagai objek hukum memiliki karakteristik unik, dimana kapal yang karena sifatnya diciptakan untuk bergerak, berlayar melintasi batas wilayah, dan tidak melekat secara fisik pada tanah. Secara kodrati, kapal adalah *roerend goed* (benda bergerak). Namun, dalam praktik hukum pelayaran, kapal sering diperlakukan dengan atribut hukum yang lazimnya hanya dimiliki oleh benda tidak bergerak seperti kemampuan untuk dibebani hipotek kapal yang bersifat in rem, memiliki buku kapal sebagai tanda pendaftaran resmi, serta tunduk pada prosedur eksekusi khusus yang mirip dengan eksekusi hak tanggungan atas tanah. Dalam hal inilah kapal yang karena sifatnya merupakan benda bergerak diperlakukan sebagai benda tidak bergerak berdasarkan ketentuan Undang-Undang, dengan asas hukum kebendaan yang berlaku terhadap kapal adalah perlakuan terhadap benda bergerak dan tidak bergerak. Kapal karena sifatnya sebagai benda bergerak, berdasarkan ketentuan Undang-Undang diperlakukan sebagai benda tidak bergerak, maka mempunyai pembeda sebagaimana dijelaskan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 1
Arti Penting Pembedaan Benda Bergerak dan Benda Tidak Bergerak

No	Hal	Benda Bergerak	Benda Tidak Bergerak
1.	Penguasaan (<i>Bezit</i>)	Penguasaan terhadap Benda Bergerak berlangsung berdasarkan asas dalam Pasal 1197 KUH Perdata yang menyatakan bahwa orang yang menguasai benda bergerak dianggap sebagai pemiliknya.	Asas dalam Pasal 1197 KUH Perdata Tidak Berlaku
2.	Penyerahan (<i>Levering</i>)	Dilakukan dengan Penyerahan Nyata	Dilakukan Dengan Balik Nama
3.	Kadaluarsa (<i>Verjaring</i>)	Tidak dikenal Daluarsa atau lampau waktu, sebab yang menguasai dianggap sebagai pemiliknya	Dikenal Daluarsa (Pasal 1963 KUHPperdata)
4.	Pembebanan (<i>Bezwaning</i>)	Gadai	Hipotik

Sumber: Diadaptasi dari *Buku Dasar-Dasar Hukum Kebendaan. Hak Kebendaan Memberi Kenikmatan dan Jaminan*. Gozali, Djoni Sumardi, dan Hafidah Noor

Secara fisik dan sifat, kapal adalah benda bergerak, secara tujuan dan ketentuan Undang-Undang, kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak. Adapun teori hukum yang mendasari perlakuan terhadap kapal yang adalah benda bergerak diperlakukan sebagai benda tidak bergerak adalah adanya perlakuan seolah-olah atau disebut dengan kata lain fiksi hukum. Teori Fiksi Hukum (*Legal Fiction Theory*) pertama kali dicetuskan oleh Friedrich Carl von Savigny (1779-1861), seorang ahli hukum terkemuka dari Jerman dan tokoh utama dalam Mazhab Sejarah Hukum (*Historical School of Law*). Teori Fiksi hukum (*Legal Fiction Theory*) adalah pembuatan anggapan hukum yang sebenarnya tidak sesuai dengan kenyataan, tetapi dianggap benar oleh

hukum untuk tujuan tertentu (berdasarkan ketentuan Undang-Undang). Fungsi dan tujuan fiksi hukum adalah menciptakan kepastian hukum, mempermudah kepastian hukum, mengisi kekosongan atau keterbatasan fakta.

Kapal yang adalah benda bergerak (*van onroerend*) diperlakukan seolah-olah sebagai benda tidak bergerak (*fictie van onroerend goed*) untuk tujuan pendaftaran (berdasarkan ketentuan Undang-Undang). Secara konseptual, ini adalah bentuk penerapan *fictie van onroerend goed* secara fungsional meskipun tidak disebut demikian dalam UU Pelayaran. *Fictie Van Onroerend Goed* adalah Konsep dan prinsip hukum perdata yang berasal dari hukum Belanda, yang secara harfiah berarti “fiksi ketidakbergerakan”. Konsep dan prinsip ini mengatur bahwa benda bergerak tertentu meskipun secara fisik dapat dipindahkan, secara hukum dianggap sebagai benda tidak bergerak karena ketentuan Undang-Undang. UU Pelayaran secara sistemik, telah membentuk kategori hukum tersendiri terhadap kapal yang adalah “benda bergerak dengan karakteristik tidak bergerak.” Teori dan konsep ini penting untuk memberikan kepastian hukum bagi kreditur perbankan dan lembaga pembiayaan maritim, mempermudah proses eksekusi jaminan tanpa mengganggu prinsip mobilitas kapal, menyelaraskan hukum nasional dengan praktik hukum maritim internasional.

Kapal sebagai benda bergerak yang secara hukum diperlakukan sebagai benda tidak bergerak mempunyai implikasi hukum antara lain terkait dengan Status Hukum Kapal sebagaimana diatur dalam pasal 154 UU Pelayaran, dimana status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal. Pendaftaran kapal menjadi wajib untuk mendapatkan status hukum sebagai benda tidak bergerak dan sebagai pembuktian hak milik yang diawali dengan pengukuran kapal. Dibandingkan dengan pendaftaran tanah, maka pendaftaran kapal meliputi pula *registration of title* (pendaftaran hak) dan telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal (Pasal 60 ayat 1 UU Pelayaran) yang kemudian Hipotik kapal harus dicatat dalam daftar kapal dan diumumkan (asas publisitas), yang mirip dengan hak tanggungan pada tanah. Peralihan hak atas kapal (jual beli, hibah, warisan) harus dilakukan dengan akta otentik dan dicatat dalam register kapal. Apabila terjadi sengketa, kapal sebagai benda tidak bergerak bisa disita secara hukum melalui lembaga conservatoir beslag atau penyitaan jaminan, selain itu kapal juga dapat dijadikan objek eksekusi pengadilan (misalnya untuk melunasi utang). Gugatan berdasarkan *Forum Rei Sitae* diajukan ke Pengadilan Objek Sengketa berada.

Hak kebendaan yang bersifat memberikan jaminan (*zakelijk zekerheidsrecht*) ini pada prinsipnya terjadi atas benda milik orang lain. Hak kebendaan yang bersifat memberikan jaminan yang diatur dalam Buku II KUHPperdata ini pada awalnya terdiri atas gadai (*pand*) dan hipotek (*hypotheek*). Setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah (selanjutnya disebut Undang-Undang Hak Tanggungan), hak kebendaan yang bersifat memberikan jaminan yang diatur dalam Buku II KUHPperdata hanya meninggalkan Gadai saja, karena dengan berlakunya Undang-Undang Hak Tanggungan tersebut, maka hipotek atas tanah dan segala benda-benda yang berkaitan dengan tanah menjadi tidak berlaku lagi. Namun demikian lembaga hipotek masih dipergunakan untuk pesawat terbang atas dasar Undang-Undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang kemudian diganti dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan). Demikian pula untuk kapal laut dapat dijadikan jaminan hipotek, atas dasar ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUH Dagang) dan UU

Pelayaran). Perlakuan terhadap kapal dalam UU Pelayaran merupakan penerapan atas asas hukum *Lex Posterior Derogat Legi Priori* dan *Lex Specialist Derogate Lex Generalis*. UU Pelayaran (sebagai *Lex Specialis dan Lex Posteriori*) mengatur secara khusus dan lebih baru mengenai kapal, maka ketentuannya mengesampingkan KUH Perdata (*Lex Generalis dan Lex Priori*) yang bersifat umum dan lebih lama.

3.2. Sejarah Undang-Undang Pelayaran di Indonesia.

Peraturan mengenai Pelayaran di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (untuk selanjutnya disebut UU Pelayaran). Secara garis besar, Undang-Undang Pelayaran mengatur penyelenggaraan pelayaran sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri dari beberapa aspek utama yaitu:⁴

1. Angkutan di perairan, yang meliputi pengaturan kegiatan angkutan orang dan barang melalui perairan dengan prioritas dan perlindungan terhadap angkutan laut nasional, serta pengembangan industri angkutan perairan.
2. Kepelabuhanan, mengatur penyelenggaraan pelabuhan termasuk penghapusan monopoli, pemisahan fungsi regulator dan operator, serta keterlibatan pemerintah daerah dan swasta.
3. Keselamatan dan keamanan pelayaran, yang mencakup ketentuan untuk menjamin keselamatan pelayaran dan keamanan di laut yang mengacu pada standar internasional dan teknologi mutakhir.
4. Perlindungan lingkungan maritim, mengatur pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh kapal dan sarana sejenis berdasarkan konvensi internasional terkait.

Undang-Undang Pelayaran pertama kali dibentuk pada tahun 1992, Sebelum terbentuknya Undang-Undang tersebut, Indonesia masih menggunakan peraturan warisan dari Kolonial Belanda yang mana pada saat mulai berlakunya Undang-Undang Pelayaran ini dinyatakan tidak berlaku lagi. Hal tersebut sebagaimana dinyatakan dalam Bab XV Ketentuan Penutup pasal 131 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Adapun peraturan-peraturan yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1. *Indische Scheepvaartswet, Staatsblad* Tahun 1936 Nomor 700;
Adalah peraturan kolonial Belanda yang mengatur tentang peraturan pelayaran dan pengelolaan kapal di Hindia Belanda (sekarang Indonesia). Secara lebih spesifik, peraturan ini mengatur:
 - a. Registrasi kapal dan pendaftaran kapal yang berlayar di wilayah Hindia Belanda.
 - b. Ketentuan pelayaran, termasuk persyaratan teknis kapal agar memenuhi standar keselamatan.
 - c. Pengelolaan dan pengawasan pelayaran oleh otoritas kolonial.
 - d. Perizinan dan pengaturan pelayaran komersial, termasuk rute pelayaran.
 - e. Kewajiban dan hak pemilik kapal serta nakhoda dalam pelayaran.
 - f. Aturan keselamatan dan perlindungan pelayaran, termasuk pencegahan kecelakaan laut.

⁴ Penjelasan UU Pelayaran

2. *Loodsdienst Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1927 Nomor 62;*
Adalah peraturan yang mengatur tentang Dinas Pemanduan Kapal (*Loodsdienst*) di Hindia Belanda. Isi Pokok *Loodsdienst Ordonnantie* (Stb. 1927 No.62):
 - a. Pencabutan (*Intrekking*)
Ordonnantie ini mencabut *Loodsreglement Staatsblad* 1914 No.222 serta peraturan-peraturan pemanduan setempat (*plaatselijke loodsreglementen*).
 - b. Penetapan Ketentuan Baru
Setelah mencabut regulasi lama, diatur ketentuan baru terkait *Loodsdienst* di seluruh wilayah *Nederlands-Indië* (Hindia Belanda).
 - c. Ruang Lingkup Pengaturan
Beberapa hal yang diatur meliputi:
 - Standar dan persyaratan pemanduan kapal (kapal laut yang memasuki, keluar, atau bergerak di perairan pelabuhan/pantai);
 - Organisasi atau lembaga yang menyelenggarakan dinas bantu pemanduan kapal;
 - Kewajiban kapten kapal dalam hal memanfaatkan jasa pemanduan kapal;
 - Tarif dan prosedur pemberian layanan *loods*/pemandu kapal (sering diatur dalam *ordonnantie* pelaksanaannya).
 - d. Peraturan Pelaksanaannya
Terdapat *Staatsblad* nomor berikutnya (Nomor 63 Tahun 1927) yang mengatur *Voorschriften, Tarif, Bepalingen en Aanwijzingen* (ketentuan, tarif, peraturan dan petunjuk) untuk pelaksanaan dari *Loodsdienst Ordonnantie* ini.
3. *Scheepmeetings Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1927 Nomor 210;*
Peraturan ini mengatur tentang pengukuran kapal dan perahu di Hindia Belanda, baik yang secara permanen berada di sana ("*te huis behoorende*") maupun yang hanya sementara berada di sana ("*tijdelijk aanwezig*"). Secara lebih rinci, isi peraturan ini mencakup hal-hal seperti:
 - a. Cara dan metode pengukuran kapal/perahu (ukuran, tonase);
 - b. Jenis kapal/perahu yang tunduk pada pengukuran;
 - c. Syarat-syarat teknis yang harus dipenuhi kapal untuk pengukuran;
 - d. Aturan bagi kapal asing yang mengunjungi wilayah kolonial;
 - e. Penerapan pengukuran sebagai dasar penetapan tarif atau pungutan tertentu;
 - f. kewajiban bagi pemilik kapal untuk menjalani pengukuran sesuai ketentuan.
4. *Binnenscheepen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1927 Nomor 289;*
Peraturan kolonial yang mengatur pengawasan terhadap kapal dan perahu (*sch ippet en voortuigen*) yang digunakan di perairan pedalaman (*binnenscheepen*, yakni sungai, danau, perairan dalam negeri), dalam hal pengangkutan orang, barang, dan/atau hewan.
5. *Zeebrieven en Scheepspassen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 492;*
Peraturan kolonial yang mengatur "Surat Laut dan Pas Kapal" (*Zeebrieven en Scheepspassen*). Lebih tepatnya, *Ordonnantie* ini menetapkan ketentuan mengenai:
 - a. Penerbitan *zeebrieven* (surat laut/dokumen identitas atau pendaftaran kapal laut);

- b. Penerbitan *scheepspassen* (pas kapal, yaitu dokumen yang menyertai kapal dalam pelayaran);
 - c. Ketentuan administrasi dan persyaratan untuk kapal laut agar mendapatkan dokumen-dokumen tersebut;
 - d. Kewajiban kapal untuk membawa dan menunjukkan dokumen tersebut dalam pelayaran;
 - e. Sanksi atau tindakan administratif jika kapal tidak memiliki atau tidak memperlihatkan dokumen sesuai ketentuan;
6. *Scheepen Ordonnantie, Staatsblad* Tahun 1935 Nomor 66;
Adalah suatu ordonansi/peraturan yang mengatur tentang kapal (*schepen*) dan aspek-aspek teknis atau administratif dari kapal, termasuk kemungkinan pengaturan tarif, bea atau pungutan yang berkaitan dengan kapal (kesyahbandaran).
 7. *Bakengeld Ordonnantie, Staatsblad* Tahun 1935 Nomor 468;
Adalah aturan kolonial Belanda mengenai uang rambu (dalam bahasa Belanda "*bakengeld*" = "rambu *fee/light dues*"), yaitu pungutan yang dikenakan kepada kapal sebagai biaya untuk layanan perambuan dan penerangan pantai di perairan. Hal ini bisa dilihat dari UU Nomor 11 Tahun 1958 yang dalam konsiderans dan pasal-nya menyebut bahwa "*Bakengeldordonnantie 1935 (Staatsblad 1935 No. 468)*" mengatur tentang uang rambu, serta menetapkan kenaikan tarifnya.

Selain itu terdapat ketentuan-ketentuan lainnya yang sifatnya berkaitan dengan dengan Undang-Undang Pelayaran Tahun 1992 termasuk didalamnya peraturan maritim Internasional yang telah diratifikasi, yang harus dilaksanakan sesuai dengan kepentingan nasional. Sebagaimana ternyata dalam penjelasan UU Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992 Bagian Umum yang menyebutkan bahwa:

"Dengan diundangkannya Undang-Undang tentang Pelayaran ini maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam undang-undang lain yang berkaitan dengan pelayaran antara lain Kitab Undang-undang Hukum Dagang (*Wet Boek Van Koophandel*), Undang-undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa tentang Hukum Laut), Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan, Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim Tahun 1939, merupakan Undang-undang yang mempunyai kaitan yang sangat erat dengan undang-undang ini. Di samping itu berbagai konvensi internasional lainnya yang telah diratifikasi oleh Indonesia, merupakan ketentuan yang harus dilaksanakan sesuai dengan kepentingan nasional."

Dasar hukum masih diberlakukannya peraturan warisan kolonial Belanda di Indonesia setelah Indonesia merdeka adalah sebagaimana diatur dalam Pasal II Aturan Peralihan UUD 1945, yang menyatakan bahwa:

"Segala peraturan perundang-undangan yang ada masih tetap berlaku selama belum diadakan yang baru menurut Undang-Undang Dasar ini."

Setelah Indonesia merdeka pada 1945, Indonesia masih memberlakukan BW yang kemudian diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia menjadi KUHPerduta. Hal ini bertujuan, menghindari terjadinya kekosongan hukum pasca kemerdekaan. Dasar

pemberlakuan KUHPerdota yakni Pasal II Aturan Peralihan UUD 1945. Maka, secara yuridis formil, kedudukan BW tetap sebagai Undang-Undang, karena kedudukan BW sebagai Undang-Undang belum dicabut. Seiring perkembangan zaman dan perubahan kebutuhan hukum, pemerintah Indonesia menerbitkan beberapa Undang-Undang yang mencabut beberapa ketentuan pasal dalam KUHPerdota, sesuai asas *Lex Posteriori Derogat Legi Priori*.⁵

3.2.1. Korelasi Hukum Antara Peraturan Maritim Internasional dengan Undang-Undang Pelayaran Dalam Kaitannya Terhadap Kapal Sebagai Benda Tidak Bergerak

Indonesia sebagai negara maritim tergabung dalam Organisasi Maritim, *International Maritime Organization* (IMO) yang merupakan badan khusus PBB yang bertanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. IMO bertugas memutakhirkan legislasi atau mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antar-pemerintah dan non-pemerintah.⁶ Pada tahun 1948, sebuah konferensi internasional di Jenewa mengadopsi sebuah konvensi yang secara resmi membentuk IMO (nama aslinya adalah Organisasi Konsultatif Maritim Antar pemerintah, atau IMCO, tetapi namanya diubah pada tahun 1982 menjadi IMO). Konvensi IMO mulai berlaku pada tahun 1958 dan Organisasi baru bertemu untuk pertama kalinya pada tahun berikutnya.⁷

Tujuan Organisasi, sebagaimana dirangkum dalam Pasal 1(a) Konvensi, adalah "untuk menyediakan mekanisme kerja sama antar Pemerintah di bidang regulasi dan praktik pemerintahan terkait masalah teknis dari segala jenis yang memengaruhi pelayaran yang terlibat dalam perdagangan internasional; untuk mendorong dan memfasilitasi penerapan umum standar tertinggi yang dapat dipraktikkan dalam hal keselamatan maritim, efisiensi navigasi, serta pencegahan dan pengendalian pencemaran laut dari kapal". Organisasi juga berwenang untuk menangani masalah administratif dan hukum yang terkait dengan tujuan-tujuan ini.⁸ Misi Organisasi Maritim Internasional (IMO) sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa adalah untuk mendorong pelayaran yang aman, terjamin, ramah lingkungan, efisien, dan berkelanjutan melalui kerja sama. Hal ini akan dicapai dengan menerapkan standar keselamatan dan keamanan maritim tertinggi yang dapat dipraktikkan, efisiensi navigasi, serta pencegahan dan pengendalian pencemaran dari kapal, serta melalui pertimbangan hukum terkait dan implementasi instrumen-instrumen IMO yang efektif dengan tujuan penerapannya yang universal dan seragam.⁹

Indonesia telah menjadi anggota aktif IMO sejak tahun 1961, dan telah menjadi anggota Dewan IMO yang berdedikasi sejak tahun 1973. Dua periode keanggotaan berikutnya yaitu 1975-1977 dan 1977-1979. Kemudian, Indonesia sempat tidak terpilih

⁵ Adeng Septi Irawan, *Burgerlijke Wetboek, Sejarah KUH Perdata Warisan Belanda di Indonesia*, 11 Juli 2025, <https://marinews.mahkamahagung.go.id/serba-serbi/burgerlijke-wetboek-sejarah-kuh-perdata-warisan-belanda-00A>. Diakses pada 24 Oktober 2025.

⁶ Biro Komunikasi Publik. (2023). *Indonesia Berupaya Kembali Jadi Anggota Dewan IMO Untuk Perkuat Visi Poros Maritim Dunia*. Diambil dari : <https://kemenhub.go.id/post/read/indonesia-berupaya-kembali-jadi-anggota-dewan-imo-untuk-perkuat-visi-poros-maritim-dunia>, diakses 24 Oktober 2025.

⁷ *Brief History of IMO*, <https://www.imo.org/en/about/historyofimo/pages/default.aspx>, diakses 24 Oktober 2025

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1979-1981 dan 1981-1983. Selanjutnya, pada Sidang Assembly ke-13 yaitu pada tahun 1983, Indonesia terpilih kembali menjadi anggota Dewan IMO dan selalu terpilih sampai saat ini. Anggota dewan IMO berjumlah 40 negara dari total 175 negara anggota IMO, yang terbagi menjadi tiga kategori yaitu: kategori A (10 negara dengan armada terbesar), kategori B (10 negara kepentingan terbesar dalam penggunaan jasa pelayaran), dan kategori C (20 negara yang memiliki kepentingan khusus dalam transportasi laut atau navigasi yang akan memastikan keterwakilan semua daerah geografis utama di dunia). Indonesia selama ini menjadi anggota dewan untuk Kategori "C" bersama dengan 19 negara lainnya.¹⁰

Sebagai negara pihak dalam IMO, maka Indonesia juga wajib dan telah meratifikasi beberapa Perjanjian dan Konvensi Internasional diantaranya *International Convention on Tonnage Measurement of Ships*, 1969, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, *International Convention on Maritime Lines and Mortgages* tahun 1993, *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal* (*Basel Convention*) tahun 1989; dan Konvensi ILO 185 tentang Dokumen Identitas Pelaut tahun 1958.¹¹

Undang-Undang Pelayaran merupakan peraturan gabungan yang memuat peraturan Maritim Internasional. Dalam hukum nasional ada dua kewajiban yang harus dilakukan negara dalam proses ratifikasi perjanjian internasional, yaitu :

1. Kewajiban pertama adalah memastikan keselarasan perjanjian internasional dengan Konstitusi (UUD 1945). Keselarasan ini diperlukan karena:
 - a. Konstitusi merupakan norma tertinggi dalam hirarki peraturan perundang-undangan Indonesia;
 - b. Untuk memastikan kesamaan persepsi pemerintah ketika hendak mengikuti suatu perjanjian internasional dengan persepsi rakyat; dan
 - c. Untuk memastikan terhindarnya intervensi terselubung yang dilakukan oleh negara lain terhadap kedaulatan negara mengingat perjanjian internasional kerap dijadikan instrumen politik oleh satu negara terhadap negara lain.
2. Kewajiban kedua adalah mentransformasikan perjanjian internasional ke dalam hukum nasional. Kewajiban transformasi ini, terutama pada perjanjian internasional yang memiliki substansi "*law making treaties*". Pada perjanjian internasional yang berkategori *law-making*, maka negara mempunyai kewajiban untuk mentransformasikan ketentuan di dalamnya ke dalam hukum nasional. Alasan mendasar dibutuhkannya transformasi karena perjanjian internasional yang berkategori *law making* bertujuan untuk merubah ketentuan yang berlaku dalam suatu negara. Kewajiban untuk melakukan transformasi dalam perjanjian internasional yang berkategori *law making* kerap diamanatkan secara tertulis.¹² Dalam hal ini berarti perlu penerjemahan ketentuan dalam perjanjian internasional ke dalam peraturan perundang-undangan suatu negara. Hal demikian dikarenakan dokumen

¹⁰ Biro Komunikasi Publik. (2023), *loc. cit.*

¹¹ Indonesia dan IMO. Diambil dari: <https://kemlu.go.id/london/kebijakan/indonesia-dan-imo>, diakses tanggal 24 Oktober 2025.

¹² Juwana, Hikmahanto. "Kewajiban Negara Dalam Proses Ratifikasi Perjanjian Internasional: Memastikan Keselarasan Dengan Konstitusi dan Mentransformasikan Ke Hukum Nasional." *Undang: Jurnal Hukum*, No. 1 (2019) :1-32. [https:// DOI: 10.22437/ujh.2.1.1-32](https://doi.org/10.22437/ujh.2.1.1-32). h. 18

ratifikasi tidak dapat dijadikan dasar untuk memberlakukan perjanjian internasional dalam proses hukum di tingkat nasional.

Ratifikasi di Indonesia didasari oleh Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Ratifikasi merupakan salah satu bentuk pengesahan, yaitu perbuatan hukum untuk mengikat diri pada suatu perjanjian internasional. Pengesahan perjanjian internasional dilakukan sepanjang terdapat persyaratan dalam perjanjian internasional tersebut, hasil dari pengesahan perjanjian internasional akan dilakukan melalui Undang-Undang (UU) atau Peraturan Presiden (Perpres). Ratifikasi merupakan salah satu cara untuk memberikan persetujuan suatu negara terhadap suatu perjanjian internasional, jika berdasarkan Pasal 11 VCLT 1969 terdapat beberapa cara untuk memberikan persetujuan diantaranya:¹³

1. Penandatanganan (*signature*);
2. Pertukaran instrumen yang membentuk perjanjian (*exchange of instruments constituting a treaty*);
3. Ratifikasi (*ratification*);
4. Akseptasi (*acceptance*);
5. Persetujuan atau aksesi (*approval or accession*);
6. Atau dengan cara lain yang disepakati (*or by any other means if so agreed*).

Korelasi hukum antara Undang-Undang Pelayaran sebagai peraturan nasional Indonesia dengan peraturan maritim internasional terdapat pada integrasi dan sinkronisasi hukum nasional dengan norma hukum internasional yang mengatur pelayaran dan kegiatan maritim. UU Pelayaran adalah sumber hukum utama yang mengatur izin usaha angkutan laut, keselamatan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim nasional, sedangkan hukum maritim internasional terdiri dari berbagai konvensi internasional yang mengatur standar keselamatan, perlindungan lingkungan, navigasi, dan penyelesaian sengketa laut, seperti *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982*, *Safety of Life at Sea (SOLAS)*, *Marine Pollution (MARPOL)*, *Collision Regulation (COLREG)*, *Internasional Convention on Tonnage Measurement* pada tahun 1969, serta *International Convention on Maritime Lines and Mortgages*, 1993. Keterkaitan atau korelasi hukum ini terlihat dari bagaimana Undang-Undang Pelayaran menjadikan berbagai konvensi dan peraturan internasional sebagai acuan dalam penyusunan dan penegakan hukum nasional di bidang pelayaran. Hal ini menjamin bahwa operasi pelayaran Indonesia selaras dengan standar internasional sehingga mendukung perdagangan dan keselamatan laut secara global.

Tabel 2
Ratifikasi Peraturan Maritim Internasional ke Dalam Undang-Undang Pelayaran
Terkait Status Hukum Kapal dan Hipotek

No.	Peraturan Internasional	Ratifikasi Indonesia	Korelasi Dalam UU Pelayaran
1.	<i>International Convention on Tonnage Measurement of Ships</i> , 1969	Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 5 Tahun 1989 tentang Pengesahan <i>Internasional Convention on Tonnage Measurement</i>	UU Pelayaran Pasal 155-158 : Tentang Pengukuran Kapal

¹³ Aqila, Sabrina. "Ratifikasi Ballast Water Management Convention di Indonesia." *Comserva*, No. 9 (2024) : 3727-3735. <https://doi.org/10.59141/comserva.v3i09.1145>

No.	Peraturan Internasional	Ratifikasi Indonesia	Korelasi Dalam UU Pelayaran
2.	<i>United Nations Convention on the law of the Sea (UNCLOS) 1982</i>	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan <i>United Nations Convention on the law of the Sea (UNCLOS) 1982</i>	UU Pelayaran Pasal 154-171 : Tentang Status Hukum Kapal
3.	<i>International Convention on Maritime Lines and Mortgages, 1993</i>	Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan <i>International Convention on Maritime Lines and Mortgages, 1993</i> (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan <i>Mortgage, 1993</i>)	UU Pelayaran Pasal 60-66: Tentang Hipotek

Sumber: Perjanjian, Konvensi IMO dan UU Pelayaran.

Berdasarkan gambar tabel di atas, dapat dijelaskan dan disimpulkan bahwa konsep “*Fictie van Onroerend Goed*” terhadap kapal terkait dengan peraturan penetapan status hukum kapal yang meliputi pengukuran, pendaftaran dan kebangsaan kapal status hukum kapal, merupakan ratifikasi dari Peraturan Internasional. Berikut adalah Implementasi ratifikasi peraturan Internasional yang kemudian diratifikasi dan menjadi norma dalam UU Pelayaran:

1. Peraturan IMO terkait dengan pengukuran kapal adalah *Internasional Convention on Tonnage Measurement* pada tahun 1969 yang kemudian diratifikasi melalui Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 5 Tahun 1989 tentang Pengesahan *Internasional Convention on Tonnage Measurement*. Konvensi ini mengatur tentang penetapan standard dan metode pengukuran tonase internasional secara seragam. Pengukuran ini penting untuk aplikasi perundang-undangan, biaya dan iuran kapal, serta untuk sertifikasi dan pengakuan antar negara. Konvensi ini yang menjadi dasar turunan norma pengukuran kapal dalam UU Pelayaran sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi oleh kapal untuk mendapatkan penetapan status hukum kapal.
2. *United Nations Convention on the law of the Sea (UNCLOS) 1982*, yang diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the law of the Sea (UNCLOS) 1982* adalah sebuah perjanjian internasional yang mengatur hak dan kewajiban negara-negara terkait penggunaan lautan dunia. Konvensi ini menetapkan kerangka hukum untuk berbagai aspek maritim dan mengatur tentang pendaftaran dan status hukum kapal diatur dalam pasal 91 dan 92 UNCLOS 1982 sebagai berikut :
Article 91
Nationality of ships:
Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its teritory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.
Every state shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag document to that effect.
Article 92
Status of ships
Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provide for in international treaties or in this Convention, shall be subject to

its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry

A ship which sails under the flags of two or more states, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

3. *International Convention on Maritime Lines and Mortgages, 1993.*

Peraturan internasional tentang hipotek kapal. Konvensi ini kemudian diratifikasi dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Lines and Mortgages, 1993* (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage, 1993).

Article 1

Recognition and enforcement of mortgages, "hypothèques" and charges. mortgages, "hypothèques" and registrable charges of the same nature, which registrable charges of the same nature will be referred to hereinafter as "charges", effected on seagoing vessels shall be recognized and enforceable in States Parties provided that:

Konvensi ini mengatur tentang penetapan dan penegakan piutang maritim pada kapal laut di tingkat internasional. Tujuan utamanya adalah untuk menciptakan hukum yang seragam mengenai pengakuan dan penegakan hak jaminan atas kapal, sehingga meningkatkan kepastian hukum bagi para pihak yang terlibat dalam pembiayaan kapal di seluruh dunia. Dalam konvensi internasional ini secara eksplisit menjelaskan bahwa pembebanan jaminan terhadap kapal adalah hipotek, sehingga ketika diratifikasi maka peraturan di Indonesia menyelaraskan dengan peraturan internasional, pembebanan jaminan terhadap kapal adalah hipotek bukan gadai, karena kapal dalam konvensi internasional diperlakukan sebagai benda tidak bergerak.

3.2.2. Perlakuan Khusus Terhadap Kapal dalam UU Pelayaran sebagai "Fictie van Onroerend Goed"

Kapal yang adalah benda bergerak diperlakukan berdasarkan ketentuan Undang-Undang sebagai benda tidak bergerak (*Fictie van Onroerend Goed*) menurut Pasal 154 UU Pelayaran setelah melalui 3 (tiga) tahapan yaitu pengukuran, pendaftaran dan status hukum kapal. Kewenangan penetapan status hukum terhadap kapal berdasarkan pasal 151 ayat 1 UU pelayaran yang menyebutkan bahwa:

"Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri".

Wewenang tersebut diberikan oleh Kementerian Perhubungan dalam hal ini kepada syahbandar sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 angka 56 UU Pelayaran yang menyebutkan bahwa:

"Syahbandar adalah 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".

Hal ini selaras dengan Teori Kewenangan (2000) yang dicetuskan oleh Philipus M Hadjon, menjelaskan bahwa kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan formal yang secara yuridis berasal dari peraturan perundang-undangan yang memberikan dasar hukum bagi pejabat publik untuk mengambil keputusan dan bertindak dalam lingkup tugasnya. Kewenangan merupakan dasar legal untuk bertindak (*rechtmacht*)

dan harus jelas diatur serta berdasarkan aturan yang berlaku agar tidak terjadi penyalahgunaan. Teori ini menegaskan bahwa tiap tindakan administrasi harus didasarkan pada kewenangan yang sah, yang diperoleh melalui mekanisme atribusi (penciptaan), delegasi (pelimpahan), atau mandat (penugasan). Berpijak pada Teori Kewenangan, Syahbandar mendapat mandat (penugasan) dari Menteri Perhubungan untuk pelaksanaan teknis penetapan status hukum kapal, dimana berdasarkan Pasal 154 UU Pelayaran yang menyebutkan bahwa Status Hukum Kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:¹⁴

1. Pengukuran Kapal:

Pengukuran kapal dilakukan dengan membubuhkan catatan pengukuran pada tempat yang telah disediakan pada masing-masing Surat Tanda Kebangsaan Kapal dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Menurut pasal 155 UU Pelayaran, setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri. Pengukuran dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode:

- 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.

Berdasarkan pengukuran dimaksud diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).

2. Pendaftaran Kapal

Pendaftaran kapal meliputi pendaftaran hak milik, pembebanan hipotek, dan pendaftaran hak kebendaan lainnya atas kapal.

Pendaftaran dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Balik Nama Kapal yang diangkat oleh Kementerian Perhubungan dan dicatat di dalam Daftar Kapal Indonesia.

Pendaftaran kapal membawa akibat terhadap sifat dan hakikat kapal, yang sebelum pendaftaran mempunyai sifat bergerak.¹⁵

3. Pengalihan Hak Milik

Pengalihan hak milik atas kapal dapat dilakukan melalui Jual Beli, Pewarisan atau Hibah dengan pembuatan akta Notaris yang kemudian didaftar oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal.

Dalam proses jual beli kapal wajib dilakukan balik nama sebab proses balik nama merupakan salah satu peralihan hak milik atas kapal.¹⁶

Pengalihan hak milik harus dilengkapi dengan bukti pengalihan hak milik atas kapal dan wajib dilakukan dengan cara balik nama (Levering atas Hak Kebendaan benda tidak bergerak) ditempat semula kapal itu didaftarkan.

4. Penetapan Kebangsaan Kapal:

¹⁴ Tiendas, Kezia Belinda Imanuela, Tinangon, Edwin Neil, Kasenda, Victor D.D. "Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan Atas Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum di Indonesia". *Jurnal Fakultas Hukum UNSRAT Lex Privatum*, No. 5 (2024).

¹⁵ Saraswati, Rika. "Buku Ajar Hukum Benda". (Semarang: Universitas Katholik Soegijapranata, 2024), 83

¹⁶ Zalukhu, Andalan, Purba, Hasim, Levizza Jelly dan Harianto, Dedi. "Peralihan Kapal Berbobot Diatas 7 GT Dengan Akta Jual Beli Bawah Tangan Di Kota Sibolga". *Law Jurnal*, No. 1 (2021) :10-26. h. 12

Kapal yang didaftarkan di Indoensia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.

Surat bukti kebangsaan kapal itu 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.¹⁷

Kapal berkebangsaan Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaan kapal.

Kapal yang telah didaftarkan menurut UU Pelayaran diperlakukan sebagai benda tidak bergerak (*Fictie van Onroerend Goed*), maka hak jaminan atas benda (kapal) tersebut) adalah hipotek, yang diatur dalam Pasal 60-66 UU Pelayaran. Hipotek Kapal sebagai Hak Kebendaan *In Rem* yang berarti bahwa hipotek kapal merupakan hak atas benda (kapal) yang melekat langsung pada kapal itu sendiri, bukan pada pemilik kapal secara pribadi. Hipotek adalah hak kebendaan (*zakelijkrecht*) yang merupakan perjanjian *accessoir* (ikutan) dari perjanjian pokok yang menimbulkan utang, jaminan utang, dan berobjek benda tidak bergerak yang tidak diserahkan penguasaan atas benda ke dalam kekuasaan kreditor.¹⁸ Hak kebendaan *In Rem* bersifat mengikat terhadap kapal tersebut sehingga pemberi pinjaman (kreditur) memiliki prioritas untuk mengambil pelunasan dari hasil penjualan kapal jika debitur tidak memenuhi kewajibannya. Dengan kata lain, hipotek kapal adalah hak jaminan yang diberikan atas kapal yang telah didaftarkan dan biasanya dituangkan dalam akta autentik untuk menjamin pelunasan utang tertentu. Pasal 290 ayat (1) UU Pelayaran menyatakan bahwa:

“Kapal dapat dibebani dengan hipotek untuk menjamin pelunasan utang.”

Dijelaskan kembali dalam Pasal 290 ayat (2) yang menyatakan bahwa:

“Hipotek kapal memberikan hak kepada pemegang hipotek untuk mengikuti kapal dalam tangan siapa pun kapal berada.”

Frasa “mengikuti kapal dalam tangan siapa pun” adalah ciri khas dari hak kebendaan *in rem*, karakteristik yang identik dengan hak tanggungan atas tanah (Pasal 11 UU No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan). Dalam hukum jaminan, hanya benda tidak bergerak yang lazimnya memiliki sifat *droit de suite* (hak untuk mengejar benda). Dengan demikian, meskipun kapal bergerak, secara hukum ia “dibekukan” dalam konteks jaminan utang, sebuah karakteristik yang selaras dengan semangat *Fictie van Onroerend Goed*.

Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan. Akta hipotek ialah dokumen yang menegaskan bahwa objek hipoteknya berupa benda tetap, dan disusun oleh pihak berwenang.¹⁹ Penerima hipotek atas kapal dapat berupa warga negara Indonesia atau asing, bank, lembaga keuangan, atau lembaga non keuangan. Pendaftaran Hipotek dibuku Kapal diatur dalam Pasal 296-298 UU Pelayaran. Pasal 296 mewajibkan hipotek kapal didaftarkan dalam

¹⁷ Tegoeh, Herman Fikri. “Pemberian Status Hukum Kapal Terhadap Kapal Yang Berkebangsaan Indonesia”. *Judicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, No. 2 (2019) : 108-121. <https://dx.doi.org/10.249/jcs.v4i1.414>. h. 111

¹⁸ Nashira, Alifia. “Pembebanan Hipotek Atas Kapal Laut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi Kasus di PT. X Tahun 2020).” 2020 :1-25. h.10

¹⁹ Pambayun, Cindy Fatika Dewi, Tan, David, Fitri, Winda. "Hipotek Kapal: Perlindungan Hukum dan Kepastian Bagi Kreditur." *Legal Standing*, No. 3 (2025) : 532-548. <https://doi.org/10.24269/Is.v9i3.11137>. h. 536

Buku Kapal agar memiliki kekuatan hukum terhadap pihak ketiga. Ini mencerminkan prinsip publisitas dan kepastian hukum, yang juga menjadi dasar pendaftaran hak atas tanah dalam UU Pokok Agraria. Pendaftaran ini berfungsi sebagai *constitutive requirement*. Tanpa pendaftaran, hipotek tidak sah. ini merupakan karakteristik hukum benda tidak bergerak. Dasar Hukum Hipotek Kapal diatur dalam KUHD dan UU Pelayaran. Tidak ada UU Hipotek yang mengatur kapal laut secara khusus seperti halnya Kapal terbang.

Eksekusi Hipotek Kapal diatur dalam Pasal 304–307 UU Pelayaran. Prosedur eksekusi hipotek kapal diatur secara khusus, termasuk melalui lelang umum yang dilakukan oleh juru lelang atau instansi yang ditunjuk (Pasal 304). Ini berbeda dengan eksekusi gadai atau fidusia atas benda bergerak, yang bisa dilakukan secara privat. Prosedur lelang umum menyerupai eksekusi hak tanggungan atas tanah, menunjukkan bahwa kapal, meskipun bergerak, diperlakukan dalam prosedur yang “dibekukan” dan terikat pada formalitas hukum yang ketat.

Salah satu tantangan yang dihadapi dalam penegakan hipotek kapal adalah mobilitas yang melekat pada kapal laut. Meskipun kapal secara hukum diklasifikasikan sebagai aset tidak bergerak, kapal memiliki kemampuan fisik guna berpindah pada saat tertentu. Ada dua pertimbangan utama yang mampu menghambat keberhasilan pelaksanaan sita eksekusi, yakni:²⁰

1. Asas *Rijden Beslag* mengharuskan sita eksekusi yang dijatuhkan atas sebuah kapal tidak boleh menghambat kegiatan operasional kapal tersebut, baik saat berlayar diperairan Indonesia maupun di luar perairan Indonesia. Oleh karena itu, meskipun disita, kapal tetap memiliki kebebasan untuk berlayar ke tempat tujuan yang dikehendaki oleh debitur.

Pasal 559 *Reglement op de Rechtsvordering* (untuk selanjutnya disingkat “RV”) mengatur tentang pengenaan *Rijden Beslag* terhadap sebuah kapal. Sesuai dengan prinsip *Rijden Beslag*, yang berhubungan dengan kapal laut yang tunduk pada Hipotek Kapal Laut, maka dapat dilakukan sita eksekusi (*executorial beslag*) terhadap kapal tersebut. Namun demikian, sangat penting untuk memastikan bahwa fungsi operasi kapal tidak terganggu. Sita eksekusi tidak boleh mengakibatkan konsekuensi hukum berupa penghentian kegiatan pelayaran.

Meskipun Ketua Pengadilan Negeri atau balai lelang sudah menentukan tanggal pelaksanaannya, namun besar kemungkinan terjadinya kesulitan dalam melaksanakannya jika kapal yang bersangkutan sedang berlayar dan berada di luar tempat pelaksanaan eksekusi pada tanggal pelaksanaan yang telah ditentukan tersebut. Asas *Rijden Beslag* ini jelas menghalangi kelancaran penjualan lelang (*verkoop executorial*) kapal karena kegiatan operasional tidak boleh terhenti dengan sita eksekusi.

2. Prinsip Kebebasan untuk Menguasai dan Menggunakan Kapal mencakup pengertian bahwa penyitaan tidak boleh menghalangi hak untuk menguasai, mengeksploitasi, dan memanfaatkan objek yang disita. Secara eksplisit dinyatakan bahwa kapal yang dipersiapkan untuk berlayar tidak boleh disita (sesuai dengan Pasal 577 Rv). Prinsip ini pada dasarnya terkait dengan *Rijden Beslag* di satu sisi, dan juga dengan prinsip pengawetan benda sitaan yang

²⁰ Daniel, Wardani, Rizkianti. “Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Obyek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan”. *Jurnal Interpretasi Hukum*, No. 1 (2024) : 856-869. <https://doi.org/10.55637/juinhum.5.1.8455.856-869>. h. 861

diuraikan dalam Pasal 197 ayat (9) HIR di sisi lain. Penegasan mengenai kepemilikan kapal laut yang terkena sita eksekusi mampu memunculkan kendala dalam penjualan lelang bila pada hari eksekusi yang telah ditetapkan, debitur mengoperasikan kapal laut tersebut di luar lokasi yang sudah ditetapkan oleh penjual lelang.

4. Kesimpulan

Menurut UU Pelayaran, Kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak, ketika status hukum kapal tersebut telah ditentukan melalui proses pengukuran, pendaftaran kapal dan penetapan kebangsaan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 154-163, dengan pembebanan jaminan berupa Hipotek Kapal yang diatur dalam Pasal 60-66 UU Pelayaran, dimana penggolongan kapal berubah dari benda bergerak menjadi benda tidak bergerak berdasarkan ketentuan Undang-Undang. Konsep Hukum yang menjadi dasar pemberlakuan ini disebut dengan Konsep Fiksi Benda Tidak Bergerak atau yang juga disebut *Fictie Van Onroerend Goed*, yang merupakan penerapan dari Teori Fiksi Hukum. Secara Analogi hukum, bagi kapal-kapal yang tidak memohonkan status hukum atas kapalnya, maka atas kapal tertentu berlaku ketentuan sebagai Benda Bergerak, dengan pembebanan Jaminan gadai sebagaimana diatur dalam KUHPerduta.

UU Pelayaran sebagai hukum nasional mempunyai korelasi dengan Peraturan *International Maritime Organisation* (IMO), dimana Indonesia bergabung menjadi anggota sejak tahun 1961. UU Pelayaran memasukkan prinsip-prinsip keselamatan dan keamanan pelayaran yang selaras dengan konvensi-konvensi IMO. Sebagai anggota IMO, Indonesia berkewajiban untuk meratifikasi aturan IMO seperti dalam bentuk PP, Perpres maupun Kepres sehingga terjadi keselarasan dan harmonisasi antara Peraturan Internasional dan Nasional. Ketentuan yang mengatur kapal sebagai benda tidak bergerak dalam UU Pelayaran merupakan adopsi dan penyelarasan hukum nasional dengan peraturan Internasional dalam IMO, dimana dalam aturan IMO kapal diperlakukan sebagai benda tidak bergerak dengan pembebanan jaminan berupa hipotek sebagaimana diatur dalam *International Convention on Maritime Lines and Mortgages*, 1993, yang kemudian diratifikasi dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Lines and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan *Mortgage*, 1993).

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Diantha, I Made Pasek, 2016, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, Prenada Media, Jakarta.
- Gozali, Djoni Sumardi, dan Hafidah Noor. *Dasar-Dasar Hukum Kebendaan. Hak Kebendaan Memberi Kenikmatan dan Jaminan*. Yogyakarta: UII Press Yogyakarta, 2022.
- Saraswati, Rika. *"Buku Ajar Hukum Benda"*. Semarang: Universitas Katholik Soegijapranata, 2024.

Jurnal

- Aqila, Sabrina. "Ratifikasi Ballast Water Management Convention di Indonesia." *Comserva*, no. 9 (2024) : 3727-3735. <https://DOI:10.59141/comserva.v3i09.1145>

- Juwana, Hikmahanto. "Kewajiban Negara Dalam Proses Ratifikasi Perjanjian Internasional : Memastikan Keselarasan Dengan Konstitusi dan Mentransformasikan Ke Hukum Nasional." *Undang: Jurnal Hukum*, no. 1 (2019) :1-32. [https:// DOI: 10.22437/ujh.2.1.1-32](https://doi.org/10.22437/ujh.2.1.1-32)
- Daniel, Wardani, Rizkianti. "Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Obyek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan". *Jurnal Interpretasi Hukum*, no. 1 (2024) : 856-869. <https://doi.org/10.55637/juinhum.5.1.8455.856-869>.
- Nashira, Alifia. "Pembebanan Hipotek Atas Kapal Laut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi Kasus di PT. X Tahun 2020)." 2020 :1-25
- Nurhan. "Akibat Hukum Terhadap Pencoretan Nama Kapal Pada Daftar Kapal di Indonesia". *Indragiri Law Review*, no. 1 (2024) : 39-46. <https://ejournalpasca.unisi.ac.id/index.php/ilr/index>
- Pambayun, Cindy Fatika Dewi, Tan, David, Fitri, Winda. "Hipotek Kapal: Perlindungan Hukum dan Kepastian Bagi Kreditur." *Legal Standing*, no. 3 (2025) : 532-548. <https://doi.org/10.24269/Is.v9i3.11137>.
- Suwikromo, Suryono. "Proses Pendaftaran Dan Kepemilikan Jaminan Hipotik Kapal Laut Bagi Dunia". *Lex et Societa*, no. 9 (2015) : 160-167.
- Tegoeh, Herman Fikri. "Pemberian Status Hukum Kapal Terhadap Kapal Yang Berkebangsaan Indonesia". *Judicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, no. 2 (2019) : 108-121. <https://dx.doi.org/10.249/jcs.v4il.414>.
- Tiendas, Kezia Belinda Imanuela, Tinangon, Edwin Neil, Kasenda, Victor D.D. "Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan Atas Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum Di Indonesia". *Lex Privatum*, no. 5 (2024).
- Zalukhu, Andalan, Purba, Hasim, Levizza Jelly dan Harianto, Dedi. "Peralihan Kapal Berbobot Di Atas 7 GT Dengan Akta Jual Beli Bawah Tangan Di Kota Sibolga". *Law Jurnal*, no. 1 (2021) :10-26.

Website/Artikel Online

- Adeng Septi Irawan, *Burgerlijke Wetboek*, Sejarah KUH Perdata Warisan Belanda di Indonesia, 11 Juli 2025, <https://marinews.mahkamahagung.go.id/serba-serbi/burgerlijke-wetboek-sejarah-kuh-perdata-warisan-belanda-00A>. Diakses pada 24 Oktober 2025.
- Brief History of IMO, <https://www.imo.org/en/about/historyofimo/pages/default.aspx>, diakses 24 Oktober 2025;
- Biro Komunikasi Publik.(2023). Indonesia Berupaya Kembali Jadi Anggota Dewan IMO Untuk Perkuat Visi Poros Maritim Dunia. Diambil dari : <https://kemenhub.go.id/post/read/indonesia-berupaya-kembali-jadi-anggota-dewan-imo-untuk-perkuat-visi-poros-maritim-dunia>, diakses 24 Oktober 2025.
- Indonesia dan IMO. Diambil dari : <https://kemlu.go.id/london/kebijakan/indonesia-dan-imo>, diakses tanggal 24 Oktober 2025.

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
- Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Tahun 2024 Nomor 252, Tambahan Lembaran Negara Nomor 70003.