

**Pokok-Pokok Pikiran Perlunya Pembentukan Undang-Undang Tentang
Penahanan Kapal sebagai Sita Jaminan
Kuntoro¹**

Abstraksi

To protect the interest of creditor in connection with the ship operation, it is required a speedy, simple, effective procedure to arrest a ship by court order in case the ship operator fulfill his obligation to creditor. This procedure is regulated in the "International Convention on arrest of ships" 1999.

According to the convention, a ship can be arrested by court order on requests of the creditor based on maritime claims as stipulated in the convention.

The prevailing law in Indonesia on the other side, to arrest a ship by court order should be preceeded by civil procedure which will take a very long time.

Therefore it is suggested that Indonesia should soon ratify the convention and create the law concerning the arrest of ship based on maritime claims according to the convention.

A. Dasar Pemikiran

1. Bab IX pasal 25 A UUD RI menyatakan : Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang.
2. Presiden RI telah mengeluarkan instruksi kepada sejumlah menteri terkait untuk mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan pemberdayaan industri pelayanan nasional, sebagaimana tertuang dalam Instruksi Presiden No:5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayanan Nasional
3. Berdasarkan hal tersebut diatas sesuai posisi dan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan, maka kegiatan usaha pelayaran merupakan kegiatan usaha yang penting, baik pelayaran dalam negeri maupun pelayaran luar negeri, yang harus diberdayakan, ditingkatkan potensinya dan didukung oleh perangkat hukum yang kondusif untuk pengembangannya.

¹ Prof. Dr. Kuntoro, SH, MH, PhD, Dosen Fakultas Hukum Ubhara Jaya, Program Pasca Sarjana Ilmu Hukum Univ. Borobudur, Universitas Pakuan, Konsultan Bidang Maritim.



Untuk mendukung industri pelayaran nasional, diperlukan dana untuk pembiayaan (*financing*), baik untuk pengadaan, pengembangan, maupun pengoperasian armada nasional. Oleh karena itu kreditur sebagai penyedia dana memerlukan perlindungan hukum yang menjamin kepentingannya agar tidak dirugikan apabila pengusaha pelayaran sebagai debitur lalai dalam memenuhi kewajibannya (*wanprestasi*).

Untuk itu diperlukan adanya sarana hukum yang dengan cepat mudah dan sederhana dapat ditempuh sebagai jaminan dipenuhinya kewajiban debitur.

Salah satu sarana hukum adalah dengan penahanan kapal debitur yang bersifat sebagai sita jaminan (*conservatoir beslag*) atas perintah hakim, tanpa harus ditempuh terlebih dahulu proses gugatan atas perkaranya.

4. Dalam pengoperasian kapal atau kegiatan usaha pelayaran, aspek pertanggungjawaban pengangkut atau pengusaha pelayaran merupakan titik sentral (*central point*). Dalam pengoperasian kapal tidak luput dari peristiwa yang menimbulkan pertanggungjawaban pengangkut atau pengusaha pelayaran (*liability*), misalnya akibat hukum perjanjian perlengkapan kapal, reparasi kapal dan sebagainya. Kesemuanya itu dapat menimbulkan apa yang dinamakan "tuntutan maritim" (*maritime claim*) yang merupakan dasar untuk penahanan kapal sebagai sita jaminan.
5. Sesuai dengan salah satu ciri sifat hukum maritim (*maritime law*), aspek internasionalnya sangat dominan. Oleh karena itu perundang-undangan nasional di bidang maritim harus sesuai dan mengakomodasikan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam hukum maritim internasional, termasuk perundang-undangan mengenai penahanan kapal harus mengacu kepada

konvensi-konvensi internasional dan hukum kebiasaan internasional serta praktek-praktek dalam dunia pelayaran (*shipping practises*)

B. Kondisi Internasional Mengenai Penahanan Kapal

1. Pada saat ini terdapat dua konvensi internasional yang mengatur mengenai penahanan kapal dimana Indonesia belum meratifikasi salah satu dari konvensi tersebut, yaitu :

a. *International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ship 1952*

b. *International Convention on Arrest of Ships 1999*

Dalam kedua konvensi tersebut diatur dalam hal-hal apa dapat dilakukan penahanan kapal sebagai sita jaminan. Dalam konvensi 1952 ada 17 alasan, sedangkan dalam konvensi 1999 ada 22 alasan sebagai dasar untuk penahanan kapal¹⁾ Disamping itu diatur pula mengenai tata cara atau prosedur penahanan kapal yang dalam beberapa hal diserahkan pengaturannya lebih lanjut kepada negara peserta konvensi.

Hal penting dari kedua konvensi tersebut, berbeda dengan ketentuan-ketentuan dalam H.I.R maupun R.Bg, yaitu untuk dapat dikabulkannya permohonan penahanan kapal atas perintah pengadilan, tidak diperlukan melalui proses gugatan perdata terlebih dahulu, melainkan berdasarkan kepada adanya cukup bukti yang meyakinkan hakim untuk memerintahkan penahanan kapal, misalnya adanya bukti hubungan utang-piutang dimana debitur telah ingkar janji (*wanprestasi*). Dalam praktek pelaksanaannya cukup berat sehingga kepentingan hukum kreditur terlindungi.

2. Meskipun konvensi 1952 telah diratifikasi oleh ± 60 negara, namun dari substansinya kurang lengkap sesuai perkembangan kebutuhan dewasa ini. Disamping itu konvensi tersebut lebih cenderung pemanfaatannya untuk negara-negara di Eropa. Hal ini ditunjukkan antara lain *depository* ratifikasi

konvensi tersebut adalah Kementrian Luar Negeri Belgia, dan dalam beberapa hal tidak relevan untuk keadaan Indonesia, seperti dikaitkannya konvensi tersebut dengan *Rhine Navigation Convention 1868*.

3. Dibandingkan dengan konvensi 1952, konvensi 1999 posisinya lebih mantap karena konvensi ini adalah hasil dari konferensi yang di selenggarakan oleh PBB, sedangkan konvensi 1952 diselenggarakan oleh negara-negara Eropa. Di samping itu konvensi 1999 substansinya lebih lengkap dan telah mengakomodasikan kebutuhan dan perkembangan dewasa ini, misalnya masalah lingkungan hidup (pencemaran laut).

c. Kondisi Indonesia Mengenai Penahanan Kapal

1. Kerancuan pengertian mengenai penahanan kapal.

Dalam praktek, penahanan kapal di Indonesia sering menimbulkan kerancuan dan salah persepsi. Hal ini dikarenakan penahanan kapal dilakukan oleh berbagai lembaga/instansi pemerintah dan juga oleh aparat TNI atau Polri. Penahanan oleh aparat penegakan hukum pada umumnya dilakukan dalam rangka penyidikan suatu tindak pidana atau pelanggaran hukum atau dalam rangka pemenuhan persyaratan keselamatan kapal oleh Syahbandar. Hal ini dilakukan berdasarkan kewenangan yang dimiliki oleh aparat bersangkutan, berdasarkan peraturan perundang-undangan yang memberikan kewenangan untuk itu.

2. Penahanan kapal dalam arti sita jaminan (*Conversatoir Beslag*)

Penahanan kapal yang dimaksud dalam tulisan ini terletak pada ruang lingkup hukum perdata, khususnya hukum acara perdata sebagai sita jaminan atas perintah pengadilan. Hal ini dilakukan atas permohonan kreditur untuk menjamin agar debitur mau memenuhi kewajibannya dalam perjanjian, tanpa harus melalui proses gugatan terlebih dahulu.

Jadi penahanan kapal disini bukan merupakan bagian dari proses penyidikan tindak pidana atau pelanggaran hukum, melainkan tindakan sementara di bidang hukum perdata berupa sita jaminan untuk melindungi kepentingan kreditur terhadap debitur yang lalai dalam pemenuhan kewajibannya yang tertuang dalam perjanjian.

3. Peraturan Perundang-undangan (hukum positif) yang mengatur mengenai penahanan kapal.

- a) Pasal 41 Undang-undang nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran menyinggung mengenai penahanan kapal dengan menyebutkan bahwa "Atas perintah pengadilan, pejabat pemerintah yang berwenang dapat melakukan penahanan terhadap kapal yang sedang berada di pelabuhan Indonesia".
- b) Namun demikian, sampai dewasa ini belum ada peraturan mengenai penahanan kapal atas perintah pengadilan secara khusus mengenai penahanan kapal atas perintah pengadilan dalam hubungan hukum keperdataan sebagai sita jaminan, tanpa harus didahului oleh gugatan perdata.
- c) Hukum positif yang ada, masih didasarkan pada ketentuan dalam H.I.R (*Het Herzeine Inlandsch Reglement*) dan R.Bg (*Recht Reglement Buiten Gewesten*).

Menurut kedua peraturan perundang-undangan tersebut untuk dikabulkannya permohonan penahanan kapal tersebut, diperlukan adanya gugatan perdata. Ini berarti harus melalui proses perkara perdata dan proses pelaksanaannya pun melalui prosedur yang cukup panjang dan berbelit-belit. Hal ini sudah tentu memakan waktu yang lama dan belum memberikan kepastian akan dikabulkannya permohonan penahanan

kapal tersebut, sehingga menimbulkan kerugian yang cukup besar bagi kreditur. Hal demikian juga dikeluhkan oleh kreditur asing yang mengadakan hubungan hukum keperdataan dengan pengusaha pelayaran Indonesia.

d. Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka diperlukan adanya undang-undang khusus mengenai penahanan sebagai sita jaminan yang merupakan penyederhanaan terhadap hukum positif yang ada. Oleh karena itu, undang-undang ini harus bersifat sederhana, cepat dan mudah prosedurnya sehingga lebih memberikan kepastian hukum. Di samping itu untuk memenuhi aspek internasionalnya, undang-undang ini juga harus mengacu kepada ketentuan-ketentuan internasional mengenai penahanan kapal khususnya *International Convention on Arrest of Ships* tahun 1999.

Guna terciptanya satu kesatuan pengaturan yang utuh, maka undang-undang ini sekaligus hukum materiil dan hukum formilnya (hukum acara)

Agar substansi undang-undang ini memenuhi hal-hal sebagaimana dikemukakan diatas, maka undang-undang ini seyogyanya memuat pokok-pokok pengaturan sebagai berikut :

1. Pengertian mengenai tuntutan maritim (*maritime crime*)
2. Pengadilan yang berwenang memerintahkan penahanan kapal.
3. Pejabat yang berwenang melaksanakan penahanan kapal.
4. Prosedur penahanan kapal dan pelepasan kapal.
5. Tanggung jawab atas kapal selama penahanan.
6. Penjualan kapal oleh pengadilan.
7. Yurisdiksi pengadilan.

8. Jual paksa (*forced sale*) kapal.

Berdasarkan uraian di atas, disarankan agar pemerintah segera meratifikasi *International Convention on Arrest of Ship* tahun 1999. Sebagai tindak lanjut ratifikasi tersebut, disarankan agar pemerintah segera menyusun RUU mengenai penahanan kapal sebagai sita jaminan dengan memperhatikan ketentuan dalam konvensi dan norma-norma hukum maritim internasional lainnya.²



² Dewasa ini sudah disiapkan RUU tentang penahanan kapal oleh team INSA (*Indonesian National Shipowners Association*) dan Departemen Perhubungan/ Dirjen Perhubungan Laut dimana penulis menjadi salah satu anggotanya

**KLAIM-KLAIM MARITIM (MARITIME CLIME)
YANG MENJADI DASAR UNTUK PENAHANAN KAPAL**

1. Kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian kapal;
2. Hilangnya nyawa atau luka parah yang dialami seseorang yang terjadi, baik di darat atau perairan yang berhubungan langsung dengan pengoperasian kapal;
3. Kegiatan penyelamatan atau perjanjian apapun tentang *salvage*, termasuk apabila dapat diterapkan, ganti rugi khusus berkenaan dengan kegiatan penyelamatan yang menimbulkan kerusakan terhadap lingkungan baik karena kapalnya atau barang muatannya;
4. Kerusakan atau ancaman kerusakan yang disebabkan oleh kapal terhadap lingkungan, pantai atau kepentingan-kepentingan terkait; langkah tindakan untuk mencegah, mengurangi atau meniadakan kerusakan tersebut; ganti rugi untuk kerusakan yang terjadi; biaya-biaya yang dikeluarkan secara patut dan beralasan untuk langkah-langkah yang diambil guna memulihkan lingkungan, yang secara nyata telah dilakukan atau akan dilakukan; kerugian yang terjadi atau kemungkinan yang akan terjadi, yang dilakukan oleh pihak ketiga berkaitan dengan kerusakan yang timbul; biaya-biaya atau kerugian yang sejenis, seperti diuraikan dalam ayat ini.
5. Biaya-biaya atau pengeluaran yang berkenaan dengan pengangkatan, pemindahan, perbaikan, atau upaya lainnya terhadap kapal yang karam, kandas, terdampar atau ditinggalkan, dan pemenuhan kebutuhan awak kapal;
6. Setiap perjanjian yang berkenaan dengan pemakaian/ pengoperasian atau penyewaan kapal yang tertuang dalam perjanjian charter, perjanjian sewa guna atau perjanjian lainnya;
7. Setiap perjanjian yang berkenaan dengan pengangkutan barang atau penumpang di atas kapal, yang tertuang dalam perjanjian *charter* atau perjanjian lainnya;
8. Kerugian atau kerusakan yang berkenaan dengan barang termasuk peti atau koper yang diangkut di atas kapal;
9. Kerugian dan kerusakan atas kapal dan barang, karena terjadinya peristiwa kecelakaan di laut;
10. Penarikan atau penundaan kapal;
11. Pemanduan;

12. Barang-barang, perlengkapan, kebutuhan kapal, bahan bakar, peralatan kapal termasuk petikemas yang disediakan untuk pelayanan dan kebutuhan kapal dalam rangka pengoperasian, pengurusan, penyelamatan atau pemeliharaan kapal;
13. Konstruksi, rekonstruksi, perbaikan, perubahan, atau kelengkapan kebutuhan kapal;
14. Biaya-biaya pelabuhan, terusan, dermaga, bandar, alur pelayaran, atau biaya-biaya pungutan lainnya di perairan;
15. Gaji dan penghasilan lainnya yang terutang kepada nakhoda, awak kapal, dan orang lain yang dipekerjakan di atas kapal, termasuk biaya untuk repatriasi, asuransi sosial untuk kepentingan mereka;
16. Pembayaran yang telah dikeluarkan untuk kepentingan kapal atas nama pemiliknya atau pihak lainnya yang mengoperasikan kapal;
17. Premi asuransi termasuk iuran asuransi yang harus dibayar oleh pemilik kapal atau penyewa guna usaha kapal;
18. Setiap komisi, biaya perantara dan keagenan yang harus dibayar berkaitan dengan kapal oleh atau atas nama pemilik kapal atau operator kapal.
19. Setiap sengketa berkenaan dengan status kepemilikan kapal atau penguasaan kapal;
20. Setiap sengketa yang terjadi di antara rekan kepemilikan bersama atas kapal berkenaan dengan pengoperasian atau penghasilan kapal;
21. Hipotek kapal atau pembebanan lain yang sifatnya sama atas kapal;
22. Sengketa yang timbul dari perjanjian penjualan kapal.

REFERENSI

1. Bab IX Pasal 25A UUD RI
2. Instruksi Presiden No.2 Tahun 2005 tentang *Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional*.
3. *International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships* 1952
4. *International Convention on Arrest of Ships* 1999
5. *Het Herzene Inlandsch Regiment (HIR)*
6. *Rechts Reglement Buiten Gewesten (R.Bg)*
7. Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang *Pelayaran*
8. Lenhart Hagberg, *Enforced Sales of Vessels*, Kluwer Deventer, the Netherlands, 1997
9. Robert Grime, *Shipping Law*, Sweet & Maxwell, London, 1978
10. Christopher Hill, *Maritime Law*, Oceanna Publication Inc. New York 1981