



## Eksekusi Objek Hipotik Kapal Di Teluk Bayur Sebagai Jaminan Pada Bank Rakyat Indonesia

Ari Putra Utama\*, Yulfasni\*, Jean Elvardi\*

**Abstract:** *The process of executing a ship as collateral for a mortgage is described in 3 ways of execution. Of the three ways, the fastest and easiest step is direct execution (parate execution). This will save costs and time for both parties against the occurrence of default by one party. Meanwhile, according to the author, filing a lawsuit in court will only waste time and additional costs. Vice versa for creditors in conducting ship auctions if the auction value of the ship exceeds the debtor's debt, the creditor is obliged to submit the remaining auction proceeds after the debt is paid off. Legal protection for the execution of ships as collateral for mortgages. The form of legal protection which is divided into two forms, namely preventive legal protection and repressive legal protection must provide protection against forms of execution of ships that are used as mortgage guarantees. Preventively, with the clarity of the implementation of ship mortgage guarantees that have been regulated by law, it will provide prevention against risks in its implementation in the field such as the occurrence of default on the part of the debtor or the occurrence of other problems resulting from it. of the. loss of one of the parties. After there is legal certainty from the implementation of the mortgage, both in terms of execution and credit running smoothly, then with this preventive legal protection it can prevent or anticipate the loss of only one party. This repressive legal protection is the last protection in the form of sanctions in the form of compensation payments in the form of auctioning mortgage objects to pay off debts and interest from debtor credit agreements.*

**Keywords:** *Object Execution, Ship Mortgage, Collateral.*

**Abstrak:** Proses eksekusi kapal sebagai jaminan hipotek dijelaskan dalam 3 cara eksekusi. Dari ketiga cara tersebut, langkah tercepat dan termudah adalah eksekusi langsung (parate execution). Hal ini akan menghemat biaya dan waktu bagi kedua belah pihak terhadap terjadinya wanprestasi oleh salah satu pihak. Sedangkan menurut penulis, mengajukan gugatan ke pengadilan hanya akan membuang waktu dan biaya tambahan. Begitu pula sebaliknya bagi kreditur dalam melakukan pelelangan kapal apabila nilai pelelangan kapal melebihi utang debitur, maka kreditur wajib menyerahkan sisa hasil lelang setelah utang dilunasi. Perlindungan hukum atas eksekusi kapal sebagai jaminan hipotek. Bentuk perlindungan hukum yang terbagi menjadi dua bentuk yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif harus memberikan perlindungan terhadap bentuk-bentuk eksekusi terhadap kapal yang dijadikan jaminan hipotek. Secara preventif, dengan adanya kejelasan pelaksanaan jaminan hipotek kapal yang telah diatur dengan undang-undang, maka akan memberikan pencegahan terhadap risiko-risiko dalam pelaksanaannya di lapangan seperti terjadinya wanprestasi di pihak debitur atau terjadinya masalah-masalah lain yang diakibatkannya. dari itu. dari. kerugian salah satu pihak. Setelah ada kepastian hukum dari pelaksanaan hipotek, baik dari segi eksekusi maupun kredit berjalan lancar, maka dengan perlindungan hukum preventif ini dapat mencegah atau mengantisipasi kerugian salah satu

---

\* Mahasiswa Magister Ilmu Hukum Universitas Andalas, ariputrautama210@gmail.com, S.H (Universitas Islam Negeri Imam Bonjol).

\* Dosen Fakultas Hukum Universitas Andalas, yulfasni@gmail.com, S.H (Universitas Andalas), MH., Dr (Universitas Indonesia).

\* Dosen Fakultas Hukum Universitas Andalas, jeanelvardi@gmail.com., S.H. (Universitas Andalas), MH., Dr (Universitas Padjadjaran).



pihak saja. Perlindungan hukum represif ini merupakan perlindungan terakhir berupa sanksi berupa pembayaran ganti rugi berupa pelepasan obyek hipotek untuk melunasi utang dan bunga dari perjanjian kredit debitur.

**Kata Kunci:** Eksekusi Objek, Hipotik Kapal, Jaminan.

## A. Pendahuluan

Potensi fisik Indonesia yang terdiri dari 17.508 pulau serta garis pantai sepanjang 81.000 km, kondisi ini berarti Indonesia juga memiliki wilayah kawasan pesisir yang sangat luas. Kawasan pesisir adalah kawasan yang berada di sekitar pantai ke arah laut dan ke arah darat. Ekosistem kawasan pesisir mencakup pantai, muara sungai (*estuary*), padang lamun, terumbu karang, hutan mangrove, hutan rawa pantai, dan perairan dekat pantai (*inshore*) (Ahmad Rizal, 2007). Luas wilayah yang lebih dari 2/3 adalah laut atau mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup> (580 juta ha), Indonesia memiliki potensi kelautan dan perikanan yang sangat besar dan beragam baik yang dapat diperbaharui maupun tidak dapat diperbaharui, yang berupa potensi wilayah, sumberdaya alam, dan jasa-jasa kelautan. Sumberdaya yang dapat diperbaharui misalnya sumberdaya perikanan tangkap dan budidaya, potensi biota non ikan serta sumber-sumber energi nonkonvensional, sedangkan sumberdaya yang tidak dapat diperbaharui baik berupa potensi minyak dan gas bumi maupun potensi mineral serta harta karun (Rokhmin Dahuri, 2001).

Transportasi sebagai sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antarbangsa. Salah satu modal transportasi yang memegang peranan penting untuk menghubungkan antar pulau di Indonesia adalah transportasi angkutan laut. Kapal laut merupakan salah satu transportasi perairan yang sangat dibutuhkan di Indonesia, baik dalam pengangkutan umum maupun pengangkutan barang – barang dan hasil dari sumber daya alam berupa batubara, minyak, kebutuhan pokok, dan lain sebagainya. Perkembangan kehidupan dan kebutuhan masyarakat menyebabkan kebutuhan transportasi menjadi berkembang pesat, hal ini sangat dibutuhkan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, disamping itu kapal laut juga diperlukan para pengusaha khususnya yang bergerak dibidang perkapalan (Laurensius Arliman S, 2018a). Pengusaha perkapalan dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas memerlukan penambahan armada kapal, untuk itu diperlukan dana yang sangat besar sehingga kadang – kadang memerlukan pinjaman modal, salah satu sumber keuangan para pengusaha adalah fasilitas kredit pinjaman bank.

Upaya akan pemenuhan kebutuhan dana yang sangat besar ini sangatlah didukung oleh kegiatan perkreditan, hadirnya dan juga terus berkembangnya kegiatan perkreditan di tengah maraknya bidang-bidang usaha yang sedang berkembang dewasa ini, menunjukkan bahwa kredit merupakan salah satu sumber pembiayaan yang mempunyai peranan sangat penting dalam era pembangunan sekarang ini . Menyadari bahwa dana yang keluar dan masuk dalam kegiatan perkreditan itu adalah dana yang sangat besar, dan dengan didasarkan atas kepentingan dan sungguh beresikonya kegiatan perkreditan itu, maka sudah semestinya kegiatan perkreditan tersebut didampingi dengan kegiatan penjaminan, karena perkembangan ekonomi dan juga perdagangan yang diikuti oleh perkembangan kebutuhan akan kredit dan pemberian fasilitas kredit ini memerlukan jaminan (Asmara, 2005).

Istilah hukum jaminan merupakan terjemahan dari istilah *security of law*, *zekerheidsstelling*, atau *zekerheidsrechten*. Dalam keputusan seminar jaminan yang diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerja sama dengan fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada tanggal 9 sampai dengan 11 Oktober



1978 di Yogyakarta menyimpulkan, bahwa istilah “hukum jaminan” itu meliputi pengertian baik jaminan kebendaan maupun perorangan. Berdasarkan kesimpulan tersebut, pengertian hukum jaminan yang diberikan berdasarkan kepada pembagian jenis lembaga hak jaminan, artinya tidak memberikan perumusan pengertian hukum jaminan, melainkan memberikan bentang lingkup dari istilah hukum jaminan itu, yaitu meliputi jaminan kebendaan dan jaminan perorangan (Usman, 2008).

Menurut J. Satrio hukum jaminan itu diartikan peraturan hukum yang mengatur tentang jaminan-jaminan piutang seorang kreditur terhadap seorang debitur. Ringkasnya hukum jaminan adalah hukum yang mengatur tentang jaminan piutang seseorang (Satrio, 2008). Berdasarkan pengertian di atas, unsur-unsur yang terkandung dalam perumusan hukum jaminan, yakni sebagai berikut: 1) Serangkaian ketentuan hukum baik yang bersumberkan kepada ketentuan hukum yang tertulis dan ketentuan hukum yang tidak tertulis. Ketentuan hukum jaminan yang tertulis adalah ketentuan hukum yang berasal dari peraturan perundang-undangan termasuk *yurisprudensi*, baik itu berupa peraturan yang *original* (asli) maupun peraturan *derivative* (turunan). Adapun ketentuan hukum jaminan yang tidak tertulis adalah ketentuan hukum yang timbul dan terpelihara dalam praktik penyelenggaraan pembebanan hutang dengan suatu jaminan; 2) Ketentuan hukum jaminan tersebut mengatur mengenai hubungan hukum antara pemberi jaminan (debitur) dan penerima jaminan (kreditur). Pemberi jaminan, lazimnya dinamakan debitur, yaitu pihak yang berhutang dalam suatu hubungan hutang piutang tertentu, yang menyerahkan suatu kebendaan tertentu sebagai (benda) jaminan kepada penerima jaminan (kreditur); 3) Adanya jaminan yang diserahkan oleh debitur kepada kreditur. Karena utang yang di jamin itu berupa uang, maka jaminan disini sedapat mungkin harus dapat dinilai dengan uang. Jaminan disini bisa jaminan kebendaan maupun jaminan perorangan; dan 4) Pemberian jaminan yang dilakukan oleh pemberi jaminan dimaksudkan sebagai jaminan (tanggungan) bagi pelunas utang tertentu, artinya pembebanan kebendaan jaminan dilakukan dengan maksud untuk mendapat utang, pinjaman atau kredit, yang diberikan oleh seseorang atau badan hukum kepada seseorang atau badan hukum berdasarkan kepercayaan, yang dipergunakan sebagai modal atau investasi usaha. Dengan kata lain pembebanan kebendaan jaminan dimaksudkan untuk menjamin pengamanan penulunasan hutang tertentu terhadap kreditur bila debitur mengalami wanprestasi.

Kemungkinan terjadinya risiko dalam penyaluran kredit di Bank, membuat bank menentukan syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh debitur agar bank merasa terjamin bahwa debitur akan melunasi hutangnya. Salah satunya adalah dengan adanya jaminan dari harta kekayaan debitur. Jaminan itu sendiri artinya adalah sesuatu yang diberikan debitur kepada kreditur untuk memberikan keyakinan kepada kreditur bahwa debitur akan membayar hutangnya sesuai dengan yang di perjanjikan. Dari pengertiannya maka dapat disimpulkan bahwa dengan adanya jaminan dapat meyakinkan kreditur bahwa debitur akan memenuhi kewajibannya (Rosyadi, 2017). Jaminan tersebut dapat berupa jaminan kebendaan dan jaminan perorangan. Pemberian kredit merupakan salah satu bentuk pinjaman uang. Dalam suatu pinjaman uang sering dipersyaratkan adanya jaminan utang yang dapat terdiri dari berbagai bentuk dan jenisnya. Mengenai penjaminan utang, dalam hukum positif di Indonesia terdapat berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur atau berkaitan dengan jaminan utang atau hukum jaminan (Bahsan, 2007). Ketentuan-ketentuan-ketentuan hukum jaminan yang berlaku memberikan pengaturan yang akan melindungi pihak-pihak yang berkepentingan dengan pinjaman uang dan jaminan utang tersebut.

Suatu perjanjian pembebanan hipotik harus ada dua pihak yang terikat yaitu pihak yang memberikan hipotik dan pihak yang diberikan hipotik. Yang memberikan hipotik yakni



suatu pihak yang dijadikan sebagai jaminan pemberian suatu hak atas benda (hipotik), yang atas benda tersebut tidak bergerak, umumnya suatu pihak yang mengadakan suatu hutang yang terikat dengan hipotik, akan tetapi hipotik dibebankan kepada pihak ketiga (H.S, 2011).

Saat ini, perlindungan hukum terhadap kreditur dengan jaminan hipotik kapal menjadi sangat penting, sehingga bank atau lembaga keuangan non bank memiliki kepastian hukum dalam memberikan fasilitas kredit kepada para pemilik kapal. Salah satu cara yang dilakukan oleh bank atau lembaga keuangan non bank untuk mengurangi resiko terjadinya wanprestasi adalah dengan meminta pembebanan hipotik kapal. Tantangan yang dihadapi dalam pembebanan hipotik kapal adalah Saat ini, perlindungan hukum terhadap kreditur dengan jaminan hipotik kapal menjadi sangat penting, sehingga bank atau lembaga keuangan non bank memiliki kepastian hukum dalam memberikan fasilitas kredit kepada para pemilik kapal. Untuk memperoleh keyakinan atas kemampuan dan kesanggupan debitur, maka sebelum memberikan kredit bank harus melakukan penilaian yang seksama terhadap watak (*character*), kemampuan (*capacity to create sources of funding*), modal (*capital*), agunan (*collateral*), wewenang untuk meminjam (*competence to borrow*) dan prospek usaha debitur tersebut (*condition of economy and sector of business*) (Hartono, 2016).

Fungsi dari pemberian jaminan adalah guna memberikan hak dan kekuasaan kepada bank untuk mendapatkan pelunasan dengan barang-barang jaminan tersebut, bila debitur bercidera janji tidak membayar kembali hutangnya pada waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian (Hirsanuddin, 2005). Salah satu cara yang dilakukan oleh bank atau lembaga keuangan non bank untuk mengurangi resiko terjadinya wanprestasi adalah dengan meminta pembebanan hipotik kapal. Tantangan yang dihadapi dalam pembebanan hipotik kapal adalah: 1) Kapal laut merupakan benda tetap yang dapat bergerak sehingga pengeksekusian kapal laut cukup sulit untuk dilakukan apabila debitur gagal bayar; 2) Risiko musnahnya kapal laut cukup besar. Hukum positif juga mengatur tentang gadai dan barang jaminannya seperti hipotik. Hipotik adalah jaminan kebendaan atas benda tidak bergerak selain tanah, termasuk kapal laut. Ketentuan hipotek kapal laut dalam struktur hukum positif Indonesia dimulai dalam KUHD dan kemudian penetapan status kebendaan hipotek kapal laut diatur di Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran). Kapal laut menunjukkan karakteristiknya sebagai benda bergerak yang berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, sehingga kehendak pembentuk undang-undang menempatkannya sebagai objek jaminan hipotik, telah menyamakan kapal laut dengan tanah atau bangunan-bangunan. Rumusan tentang “kapal” Pasal 1 angka 30 UU Pelayaran, sebagai berikut: “kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat payung dan bangunan terapung yang tidak berpinda-pindah. Pasal 1 angka 36 UU Pelayaran, unsur pokok pada pengertian kapal tersebut ialah: 1) Kapal adalah kendaraan air (laut); 2) Kapal digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, 3) Kapal ditarik atau ditunda termasuk kendaraan berdaya apung dinamis, kendaraan di bawah air, alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpinda-pindah (Anis, 2014).

Pengertian Hipotik Kapal Laut ada dua kata yang tercantum dalam istilah hipotik kapal laut, yaitu kata hipotik dan kapal laut. Masing-masing istilah tersebut mempunyai konsepsi yang berbeda antara satu sama lain. Pengertian hipotik dapat di lihat dalam Pasal 1162 KUHPPerdata, yaitu suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak, untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan. Hipotik sebagai sebuah hak kebendaan atas benda tak bergerak tidak bermaksud untuk memberikan orang yang



berhak (pemegang hipotik) sesuatu nikmat dari suatu benda, tetapi ia bermaksud memberikan jaminan belaka bagi pelunasan sebuah hutang dengan lebih dahulu (Sinta, 2006).

## B. Metodologi Penelitian

Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu penelitian dengan cara mengkaji kaidah-kaidah hukum kebendaan, doktrin-doktrin hukum yang diperoleh dari bahan hukum sekunder, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku baik yang berkaitan dengan permasalahan yang di bahas yaitu Kitab Undang-undang Hukum Perdata maupun peraturan perundang-undangan lainnya yang mendukung sebagai bahan hukum Primer (Laurensius Arliman S, 2018b). Menurut (Istanto, 2009) analisis kualitatif adalah analisis data yang didasarkan atas kualitas, nilai, atau keadaan data yang diperoleh. Dengan kata lain pencarian kebenaran dalam penelitian itu didasarkan atau diukur dengan kualitas, nilai atau keadaan data yang bersangkutan. Analisis kualitatif dalam penelitian harus mendapat kebenaran dengan mengukur data yang diperoleh dengan unsur-unsur ketentuan hukum yang berlaku. Dalam penelitian ini kebenaran akan ditentukan berdasarkan kualitas data. Penelitian ini berjenis penelitian bersifat *Deskriptif Analisis* (Afifuddin, 2009), yaitu suatu bentuk penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif, yang nantinya akan disangkutkan dengan permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini.

## C. Hasil dan Pembahasan

### 1. Proses Eksekusi Kapal Laut Sebagai Jaminan

Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut atau memindahkan penumpang atau barang dengan menggunakan kapal, untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar bermotor, dan /atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Pasal 154 UU Pelayaran, dinyatakan: Status hukum kapal dapat di tentukan setelah melalui proses, Pengukuran kapal, Pendaftaran kapal, dan Penetapan Kebangsaan kapal, setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintahan yang diberi wewenang oleh menteri, yang dilakukan dengan 3 (tiga) metode, yaitu: Pengukuran dalam negeri, Pengukuran Internasional dan Pengukuran khusus (Kurnia, K. F, 2016).

Pengusaha atau pemilik kapal yang akan mengoperasikan kapalnya berlayar kelaut dengan bebas dan aman, maka perlu mengibarkan bendera kebangsaan kapalnya sehingga mendapat perlakuan yang baik dari kapal-kapal pengawas pantai dari suatu negara maupun perlakuan yang baik dari pelaut asing. Pada Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan di sebutkan bahwa 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 dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Penjelasan lebih lanjut mengenai hipotik kapal laut dicantumkan dalam Pasal 1162 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, di jelaskan bahwa: Hipotek adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak untuk mengambil dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan.

Hipotek adalah sebuah hak kebendaan atas benda-benda bergerak tidak bermaksud untuk memberikan orang yang berhak (pemegang hipotek) sesuatu nikmat dari sesuatu benda, tetapi ia bermaksud memberikan jaminan belaka bagi pelunasan sebuah utang dengan lebih



dahulukan (Satrio, 2001). Pasal 158 ayat (1) Kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang ditetapkan oleh Menteri. Ayat (2) Kapal yang dapat didaftar di Indonesia yaitu: a) kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage); b) kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan c) kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia. Dalam Pasal 163 UU Pelayaran. Di jelaskan bahwa: kapal yang didaftarkan di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh menteri. Surat Kebangsaan kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk, surat laut untuk kapal berukuran GT 175 (Seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih, pas besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*); atau pas kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).

Surat Bukti Kebangsaan itu memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dibawah bendera dari negara yang kebangsaanya dipunyai oleh kapal, sehingga kapal-kapal laut yang memegang tanda Kebangsaan Indonesia itu adalah Kapal Laut yang berbangsa Indonesia (Soegeng, 2003). *Hypotheekbank* atau lembaga kredit dengan jaminan tanah, bank yang khusus memberikan pinjaman uang untuk benda tidak bergerak, kapal laut, kapal terbang dan dari segi lain mengeluarkan surat-surat gadai. Objek hipotik diatur Pasal 1164 KUH Perdata. Objek hipotik, yaitu: 1) Benda-benda tak bergerak yang dapat dipindahtangankan beserta segala perlengkapannya; 2) Hak pakai hasil ataskp benda-benda tersebut beserta segala perlengkapannya; 3) Hak numpang karang dan hak usaha; 4) Bunga tanah, baik yang dibayar dengan uang maupun yang harus dibayar dengan hasil tanah; 5) Bunga seperti semula; dan 6) Pasar-pasar yang diakui oleh pemerintah, beserta hak-hak asli merupakan yang melekat padanya.

Hipotik diatur dalam KUHPperdata. Meskipun ketentuan dalam KUHPperdata mengenai Hipotik sudah tidak sepenuhnya berlaku karena telah ada undang-undang yang secara khusus mengatur mengenai jaminan, akan tetapi tetap berpedoman pula pada peraturan yang lebih tinggi, KUHPperdata. Selain itu dalam Pasal 1162 KUHPperdata, dalam Pasal 1168 KUHPperdata disebutkan pula mengenai pengertian hipotik, yaitu Hipotik tidak bisa diletakkan selain oleh siapa yang berkuasa memindah tangankan benda yang dibebani. Jadi, dapat dikatakan hipotik merupakan hak kebendaan atas benda tidak bergerak (benda tetap), untuk pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukanlah yang diutamakan atau mendahului kepada pemegangnya (Rachmadi, 2001). Dalam KUHPperdata ini memberikan pengertian yang umum mengenai Hipotik, namun selain mengenai Hipotik perlu diketahui pula mengenai Kapal Laut yang dimaksud, sehingga Kapal Laut tersebut dapat memenuhi kriteria atau syarat untuk menjadi jaminan pelunasan kredit dalam bentuk Hipotik.

Setelah terpenuhinya syarat-syarat tersebut, kapal laut dapat dibebankan dengan hipotik dan dapat dilanjutkan dengan tahap pendaftaran hipotik pada kapal laut, yakni pembuatan akta hipotik oleh para pihak baik debitur dan kreditur di pejabat pendaftar kapal yang kemudian akta hipotik tersebut dibawa ke Inspeksi Pajak untuk memperoleh SKUM (Surat Kuasa Untuk Membayar) bea materai. Sehingga kapal laut tersebut dapat dijadikan sebagai penjamin pelunasan kredit.

Pembebanan jaminan hipotik pada kapal laut dalam perspektif hukum jaminan di Indonesia, harus memenuhi kaidah-kaidah hukum yang berlaku, diantaranya dasar terhadap hukum hipotik kapal laut, meliputi (Sutjipto, 2004): 1) Hak dan kewajiban untuk menjual kapal yang dibebani dengan hipotik (Pasal 1178 ayat (2) KUHPperdata). Dalam hal debitur



wanprestasi (macet), maka kreditur selaku pemegang hipotik atas kapal berhak untuk melakukan penjualan secara lelang di muka umum atas kapal-kapal yang sudah dibebani dengan hipotik. Hasil penjualan kapal tersebut digunakan sebagai pelunasan kewajiban debitur kepada kreditur; 2) Kewajiban debitur untuk memperoleh persetujuan tertulis dari kreditur, dalam hal kapal tersebut akan disewakan kepada pihak lain (Pasal 1185 KUH Perdata) Dalam hal kapal tersebut disewa oleh pihak lain, maka kreditur berhak untuk meminta agar pihak penyewa mengetahui bahwa kondisi kapal tersebut sedang dibebani hipotik, dan yang bertindak selaku pemegang hipotik adalah kreditur bersangkutan. Oleh karena itu, biasanya pihak penyewa juga harus menandatangani surat pernyataan yang menyatakan bersedia setiap saat mengosongkan dengan sukarela dan selanjutnya menyerahkan kapal tersebut dalam keadaan baik kepada kreditur, pada saat debitur melakukan wanprestasi; 3) Pembeli kapal yang dijual melalui lelang berhak meminta agar hipotik yang terdaftar pada kapal tersebut dihapuskan atau diroya (Pasal 1210 KUH Perdata). Pada waktu pembelian kapal dilakukan, maka hasil penjualan kapal tersebut biasanya sudah dapat digunakan untuk melunasi utang debitur kepada kreditur. Jika demikian, harus dilakukan proses roya sebagaimana halnya dengan proses roya kepada Hak Tanggungan; dan 4) Debitur atau pemberi hipotik diwajibkan mengasuransikan kapal yang dibebani dengan hipotik. Dalam hal terjadi suatu keadaan kapal tersebut musnah ataupun rusak sehingga klaim atas asuransi tersebut keluar, maka pembayarannya merupakan hak kreditur. Klaim asuransi tersebut yang nantinya akan digunakan untuk melunasi utang debitur kepada kreditur (Pasal 297 KUHD).

Sedangkan terhadap Subjek dan Objek Hipotik Kapal Laut, dapat dilihat bahwa: Ada dua pihak yang terkait dalam perjanjian pembebanan hipotik kapal laut, yaitu pemberi hipotik (*hypotheekgever*) dan penerima hipotik. Pemberi hipotik adalah mereka yang sebagai jaminan memberikan suatu hak kebendaan/*zakelijke recht* (hipotik), atas bendanya yang tidak bergerak, biasanya mereka mengadakan suatu utang yang terikat pada hipotik, tetapi hipotik atas beban pihak ketiga. Penerima hipotik disebut juga *hypotheekbank*, *hypotheekhouder* atau *hypotheeknemer*. yaitu pihak yang menerima hipotik, pihak yang meminjamkan uang di bawah ikatan hipotik. Biasanya yang menerima hipotik ini adalah lembaga perbankan dan atau lembaga keuangan nonbank.

Hipotik kapal laut, hal ini yang menjadi hambatan untuk dilakukannya eksekusi dikarenakan meskipun oleh hukum kapal dianggap sebagai benda tidak bergerak, namun menurut sifat dan kegunaanya kapal laut merupakan benda bergerak yang dapat dipindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Sehubungan dengan itu, terjadi dua asas yang dapat menghambat pelaksanaan sita eksekusi, yaitu (Harahap, 2015): 1) Asas *Rijdende Beslag* (Pasal 559 Rv), dalam asas ini, sita eksekusi yang diletakkan atas kapal tidak boleh menghalangi atau menghambat kegiatan operasional kapal untuk berlayar didalam wilayah Indonesia maupun luar negeri. Jadi meskipun telah disita, kapal tetap bebas berlayar kemana saja sesuai dengan kehendak debitur; 2) Asas kebebasan menguasai dan mengusahai kapal, dalam asas ini pada intinya sita tidak boleh mengurangi hak penguasaan, pengusahaan dan menggunakan barang yang disita, dimana juga disebutkan bahwa dilarang menyita kapal yang siap berlayar (577 Rv), hal ini bertujuan untuk menghindari kerugian yang dialami debitur maupun pihak lain yang mengadakan perjanjian dengan debitur.

Adanya kedua asas tersebut, sangat menimbulkan kesulitan dalam pelaksanaan eksekusi penjualan lelang. Bahkan eksekusi hipotik kapal laut tersebut dapat mengalami ketidakpastian (*uncertainty*) (Harahap, 2015). Ciri-ciri hak kebendaan yang bersifat mutlak, antara lain: 1) Dapat dipertahankan terhadap siapapun juga; 2) Memiliki sifat mengikuti bendanya (*droit de suite atau zaaksgevolg*), yang berarti hak tersebut mengikuti bendanya di



manapun juga dalam tangan siapapun benda tersebut berada; 3) Dalam hal terdapat persaingan antara beberapa hak kebendaan terhadap objek yang sama, pada prinsipnya hak yang lebih tua atau tingkatannya lebih tinggi mendapat kedudukan yang lebih tinggi; dan 4) Hak jaminan yang bersifat kebendaan tidak terpengaruh oleh penyitaan yang dilakukan atas benda tersebut maupun oleh kepailitan, atau lebih dikenal dengan *droit de preference* atau hak terlebih dahulu. Dalam hukum acara perdata yang berlaku di Indonesia tidak ada peraturan mengenai penyitaan benda yang berada di luar wilayah Indonesia, sehingga terhadap pengeksekusian benda yang berada di luar Indonesia belum ada dasar hukumnya. Upaya yang dapat dilakukan oleh kreditur adalah dengan mengajukan gugatan atau permohonan eksekusi kepada pengadilan tempat kapal tersebut berada atau meminta pengadilan Indonesia memerintahkan debitur untuk mengembalikan kapal tersebut ke Indonesia. Selain itu, Pasal 315e Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur bahwa: Terhadap kapal yang telah dihipotikkan di Indonesia yang akan dilakukan lelang sita di luar wilayah Indonesia, maka kapal-kapal tersebut tidak dibebaskan dari hipotiknya di Indonesia.

Hal lain terkait dengan eksekusi hipotik kapal laut adalah eksekusi hipotik kapal yang berubah nasionalitasnya. Dalam hal ini pemegang hipotik tidak akan dirugikan sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 315 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang menyebutkan antara lain: 1) Perubahan Nasionalitas kapal dari pembebanan hipotik kapal kepada luar negeri tidak menggugurkan hak kebendaan hipotik si pemegang hipotik, sehingga atas kapal tersebut tetap melekat asas *droit de suite*; 2) Hak preferen pemegang hipotik, tetap melekat pada kapal sekalipun kapal yang dihipotikkan berubah nasionalitasnya; 3) Hak kebendaan sesuai dengan asas *droit de suite*, tetap melekat pada kapal, kecuali perubahan nasionalitas kapal terjadi melalui penjualan lelang. Pada penjualan lelang kapal yang tidak berubah nasionalitas kapal, tetap melekat hak kebendaan dan hak preferen atas kapal. Hal tersebut telah diatur dalam Pasal 315c Kitab Undang-undang Hukum Dagang jo. Pasal 1210 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yaitu: 1) Pembelian barang yang dibebani hipotik kapal melalui penjualan lelang atau atas perintah hakim maupun penjualan secara sukarela dengan suatu harga yang ditetapkan dengan uang tidak menggugurkan hak kebendaan dan hak preferen pemegang hipotik kapal laut; dan 2) Dengan demikian kekuatan eksekutorial hipotik kapal laut yang dimiliki pemegang hipotik berdasarkan Pasal 224 HIR dan Pasal 1178 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sepenuhnya masih melekat, menjangkau pemilik kapal yang baru, selama penjualan lelang tidak mengubah nasionalitas kapal tersebut.

Praktek dilapangan yang penulis amati serta data-data yang diperoleh dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Teluk bayur di dapatkan data dari hasil wawancara dengan bapak Idham Doni selaku Petugas SHSK Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan terdapat beberapa pihak yang telah melakukan hipotik kapal diantaranya sebagai kreditur adalah Bank BRI, bank BNI dan juga bank Nagari. Lebih lengkapnya bapak Idham Doni memberikan data Hipotik antara bapak Afrinal sebagai debitur dan pihak bank PT. Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, Kantor Cabang Padang sebagai pihak kreditur. Dalam hal perjanjian kredit yang dilakukan antara bapak Afrinal dengan bank PT. Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, Kantor Cabang Padang dengan jaminan sebuah kapal motor dengan nama KM. FARID 02 yang diuraikan dalam Surat Ukur Nomor 689/AAa Pertanggal 22 Mei 2015 (22-05-2015), dengan ukuran :

Panjang	:17.43 Meter (tujuh belas koma empat puluh tiga meter)
Lebar	:4.13 meter (empat koma tigah belas meter)
Dalam	:1.33 meter (satu koma tiga-tiga meter)
Tonase kotor (GT)	:23 (dua puluh tiga)
Tonase bersih (NT)	:7 (tujuh)



Tanda Selar :GT.23 No. 689/Aaa  
Mesin induk :Mitsubishi 4D 31 Daya PS 100

Perjanjian ini untuk pengambilan kredit, bank memberikan fasilitas kredit usaha rakyat (KUR) kredit investasi sebesar Rp. 300.000.000.- (tiga ratus juta rupiah). Dalam perjanjian kredit ini disepakati bunga kredit sebesar 6,71% (enam koma tujuh puluh satu persen) annuitas atau setara dengan 7 % (tujuh persen) efektifitas pertahun dan diriview setiap saat tanpa pemberitahuan terlebih dahulu kepada pengambilan kredit. Bunga dibayar setiap bulan paling lambat pada tanggal realisasi setiap bulan. Cara menghitung bunga kredit dijelaskan dengan cara dihitung: 1) Bunga di hitung hari ke hari; 2) Mutasi debet (pengambilan); dan 3) Baik tunai ataupun pemindah bukuan maupun melalui kliring, hari/tanggal valuta adalah hari terjadinya mutasi atau seketika mulai berbunga pada hari mutase debet.

Dari penjelasan petugas SHSK Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur bapak Idham doni terhadap hipotik kapal laut yang lakukan antara bapak Afrinal sebagai debitur dengan pihak PT. Bank Rakyat Indonesia, TBK (Persero) sebagai kreditur menyatakan perjanjian hipotik ini berjalan dengan lancar. Bapak idham doni juga menjelaskan bahwa di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan telah terjadi 5 kapal yang dijadikan jaminan hipotik pada beberapa pihak kreditur diantaranya PT. Bank Rakyat Indonesia, PT. Bank Negara Indonesia, PT. Bank Nagari dan juga PT. Bank RAKYAT INDONESIA. Dari keseluruhan pihak yang mendaftarkan hipotiknya ke Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan semua berjalan dengan lancar dan keseluruhan pihak melakukan prestasi terhadap perjanjian kreditnya. Meskipun perjanjian kredit seluruh pihak yang mendaftarkan hipotiknya berjalan dengan lancar tetap saja harus ada langkah hukum yang diambil bilamana pihak wanprestasi. Dalam hal ini pihak yang sangat memungkinkan melakukan wanprestasi terhadap perjanjian kredit itu adalah debitur. Maka dari itu tentu pihak-pihak harus mengetahui proses hukum yang akan ditempuh untuk mengantisipasi kerugihan pihak-pihak bersangkutan tersebut.

Bilamana debitur telah diberikan peringatan dan tetap tidak mau memenuhi kewajibannya untuk melunasi utangnya, maka bagi kreditur pemegang hipotik diberikan beberapa pilihan untuk melakukan upaya hukum, yaitu: 1) melakukan penjualan lelang berdasarkan ketentuan Pasal 1178 ayat 2 BW (parate eksekusi); 2) mengajukan permohonan eksekusi menurut ketentuan Pasal 224 HIR (258 Rbg)/ berdasarkan title eksekutorial; 3) eksekusi hipotik dapat pula dilakukan dibawah tangan, tetapi sebenarnya jika merujuk pada ketentuan Pasal 1211 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, maka objek kapal laut tidak boleh dijual kreditur dibawah tangan, penjualan yang sebenarnya hanya penjualan lelang di muka umum; dan 4) Menggugat secara perdata (HIR Pasal 118);

Selain upaya-upaya hukum yang telah disebutkan diatas, masih ada upaya hukum lain terkait bilamana debitur pemberi hipotik wanprestasi. Upaya hukum tersebut yaitu menyerahkan kepada Panitia Urusan Piutang Negara (PUPN). Karena terkait dengan piutang negara, maka upaya ini hanya dapat dilakukan oleh bank-banh milik Negara. Biasanya PUPN melakukan teguran terlebih dahulu agar debitur melaksanakan kewajibannya sebagaimana mestinya. PUPN juga dapat mengupayakan suatu perdamaian antara kreditur dengan debitur. Dan apabila Langkah-langkah tersebut telah ditempuh, namun kreditur tetap tidak melaksanakan kewajibannya, maka PUPN akan melakukan penyitaan atas objek hipotik, kemudian menjual secara lelang tanpa campur tangan badan peradilan.

Berdasarkan pengaturan dalam Pasal 559, 560, 651 dan 577 Rv tersebut, timbul 2 (dua) asas dalam penerapan sita obyek jaminan yang berkaitan dengan kapal laut, yaitu: 1) Asas *Rijidende Beslag*; dan 2) Asas Kebebasan Menguasai dan Menguasai Kapal. Pasal 559



Rv menegaskan prinsip penyitaan atas kapal, yaitu yang boleh disita eksekusi (*executoriale beslag*) hanya terbatas sarana kapalnya dan sita jaminan atau sita eksekusi atas kapal, tidak boleh menghambat kegiatan perusahaan atau tidak boleh mematikan kegiatan operasional perusahaan debitor. Dari kedua asas diatas jelas diperlihatkan bahwa kapal yang di eksekusi tidak harus disandarkan baru bisa dieksekusi. Terhadap kapal yang telah dilakukan eksekusi dan juga telah selesai dilelang dan sudah memiliki pemilik yang baru pada dasarnya untuk setiap peralihan hak milik atas kapal yang telah didaftar, pemegang hak yang baru harus mengajukan permohonan pembuatan akte dan pencatatan balik nama kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftar, paling lama 3 (tiga) bulan semenjak peralihan. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (1) PP perkapalan. Permohonan balik nama tersebut harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen berupa: a) bukti kepemilikan; b) identitas pemilik; c) *Grosse* akta pendaftaran atau baliknama; dan d) surat ukur, dalam hal kapal telah memperoleh surat ukur baru.

Pengaturan lebih lanjut lagi mengenai balik nama kapal dapat dilihat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 13 Tahun 2012 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. dalam Pasal 18 ayat (1) Permenhub Pendaftaran Kapal diatur bahwa setiap pengalihan hak milik atas kapal yang telah didaftar, pemegang hak yang baru baru harus mengajukan permohonan baliknama kepada Pejabat Pendaftar dan Baliknama Kapal ditempat kapal didaftar. Permohonan balik nama tersebut wajib dilengkapi dengan: (Pasal 18 ayat (2) Permenhub Pendaftaran kapal): a) Bukti pengalihan hak milik atas kapal; b) Identitas pemilik berupa kartu tanda penduduk bagi perorangan dan anggaran dasar pendirian perusahaan bagi badan hukum Indonesia; c) Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP); d) Surat ukur; e) *Grosse* akta pendaftaran kapal/*Grosse* akta baliknama kapal; dan f) Bukti pelunasan bea baliknama sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Yang termasuk dalam jaminan hipotik adalah kapal termasuk dengan segala alat perlengkapannya karena merupakan satu kesatuan dengan benda pokoknya (asas accesie/perlekatan), sebagai contoh: sekoci, rantai, jangkar.

Fase Pendaftaran Hipotik Kapal; Debitur mengikatkan diri dengan Kreditur (bank/lembaga pembiayaan) dalam suatu Perjanjian Kredit dengan menyatakan menyerahkan kapal sebagai hipotik sebagai jaminan pelunasan hutangnya. Fase Kedua; Perjanjian pemberian (pembebanan) hipotik. Kreditur nersama debitor atau bank sendiri berdasarkan Surat Kuasa Memasang Hipotik menghadap Pejabat Pendaftar Kapal dan minta dibuatkan akta Hipotik Kapal: a) Dokumen yang diperlukan; b) Surat Permohonan dengan menyebutkan data kapal dan nilai penjaminan; c) *Grosse* Akta Pendaftaran Kapal; dan d) Surat Kuasa Memasang Hipotik. Fase Ketiga; Akta Hipotik didaftarkan dalam buku daftar. Saat selesainya pendafataran maka hak Pemegang Hipotik lahir. Tingkatan hipotik dimungkinkan dan diurutkan berdasarkan hari pembukuan. Apabila dibukukan pada hari yang sama mempunyai tingkat yang sama. Dengan lahirnya hak hipotik, pemegang hipotik berhak untuk melaksanakan haknya atas kapal itu, di tangan siapaun kapal itu berada. Apabila hutang sudah lunas, maka dilakukan roya/pencoretan hipotik di syahbandar dengan membawa dokumen: a) surat permohonan roya; b) surat tanda lunas dari kreditur; c) *grosse* akta pendaftaran hipotik; dan d) *grosse* akta pendaftaran kapal.

Data yang diperoleh dilapangan serta dengan analisis dari data primer lainnya maka dapat penulis lihat bahwa proses eksekusi kapal laut sebagai jaminan dijelaskan dalam *grose* akta dan aturan lainnya serta dengan kekuatan eksekutorial dari *grose* akta tersebut maka untuk pengekseskusion kapal apabila debitor cidera janji maka dapat dilakukan cara-cara yang telah penulis jelaskan dapat dilakukan pelelangan secara sukarela, jika di kemudian hari debitor cidera janji dan tidak bersedia untuk melakukan pelelangan secara sukarela maka



kreditur berhak untuk mengajukan eksekusi terhadap kapal kepada Pengadilan tempat kapal tersebut didaftarkan hipotiknya. Begitupun sebaliknya untuk kreditur dalam melakukan lelang kapal jika nilai lelang kapal melebihi dari utang debitur maka kreditur diwajibkan untuk menyerahkan sisa dari uang hasil lelang setelah utang dibayarkan.

Pasal 1338 KUHPerdara akan berlaku secara otomatis jika perjanjian telah dilakukan dan disepakati. Tidak ada alasan lain untuk tidak dapat memenuhi isi suatu perjanjian yang telah disepakati bersama oleh para pihak atau lazimnya disebut sebagai penerapan asas *pacta sunt servanda*. Para pihak harus memenuhi perjanjian sebagaimana yang telah diatur bersama. Asas *pacta sunt servanda* dianggap sebagai undang-undang bagi para pihak yang menjalankan perjanjian. Bahwa, pada hakikatnya harus tercapainya prestasi oleh kedua pihak agar tidak ada yang dirugikan. Asas *pacta sunt servanda* bukan hanya persoalan moral dalam perjanjian, melainkan persoalan hukum yang akan terjadi jika prestasi tidak dapat dicapai oleh salah satu pihak, khususnya pihak debitur. Bahkan, jika dibawa kepada ranah pengadilan, hakim tidak dapat mengintervensi isi perjanjian yang dilakukan oleh para pihak. Maka, kekuatan utama dalam isi perjanjian adalah para pihak itu sendiri sebagai pembuat hukum. Jika dikaitkan teori kepastian hukum dalam suatu perjanjian sesuai pasal 1313 KUHPerdara serta hak dan kewajiban dalam perjanjian, menekankan pada penafsiran dan sanksi yang jelas agar suatu perjanjian/ kontrak dapat memberikan kedudukan yang sama antarsubjek hukum yang terlibat (para pihak yang melakukan perjanjian). Kepastian memberikan kejelasan dalam melakukan perbuatan hukum saat pelaksanaan suatu perjanjian, dalam bentuk prestasi bahkan saat perjanjian tersebut wanprestasi atau salah satu pihak ada yang dirugikan maka sanksi dalam suatu perjanjian/kontrak tersebut harus dijalankan sesuai kesepakatan para pihak baik pihak penyewa maupun pihak yang menyewakan saat perjanjian tersebut wanprestasi atau salah satu pihak ada yang dirugikan

Asas *pacta sunt servanda* memberikan kepastian hukum secara otomatis ketika perjanjian dilakukan dan disahkan oleh para pihak. Sehingga dapat tercapai rasa aman terhadap perjanjian yang dilakukan oleh para pihak. Tingkat kelengkapan perjanjian dalam klausula menentukan kekuatan perlindungan hukum bagi para pihak. Perlindungan hak dan kewajiban yang didapat dari asas *pacta sunt servanda* merupakan hak mutlak bagi para pihak pelaku perjanjian. Para pihak wajib mendapatkan haknya ketika apa yang diperjanjikan telah sampai pada ketentuan yang diperjanjikan. Kewajiban para pihak dalam melaksanakan prestasi bersifat wajib sebelum ada ketentuan yang membuat perjanjian antara para pihak berubah sesuai kesepakatan para pihak. Akta hipotik ini juga dijelaskan dengan tegas oleh Undang-Undang sebagai akta otentik. Kekuatan dari akta otentik yang dibuat dalam akta hipotik antara pihak pertama yaitu Afrinal dengan pihak kedua PT. Bank Rakyat Indonesia mengakibatkan hadirnya akibat hukum bagi kedua belah pihak.

Pada proses pembebanan hipotik ini antara pihak pertama yaitu Afrinal dengan pihak kedua PT. Bank Rakyat Indonesia pembebanan atas hipotiknya berjalan dengan baik hingga benda jaminan dapat di kuasai lagi sepenuhnya oleh pihak pertama. Berdasarkan keterangan dari wawancara yang penulis lakukan dengan Bapak Idham Doni selaku petugas SKSH Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Bilamana debitur melakukan cidera janji maka pihak debitur bersedia mengikuti aturan yang telah dibuat dalam akta hipotik. Seperti halnya pihak debitur bersedia kapal yang dijamin dalam hipotik itu dilakukan pelelangan pada pejabat lelang kelas II Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL). Maka secara tegas dapat kita lihat kapal laut yang dijadikan jaminan hipotik dapat memberikan perlindungan kedua belah pihak. Baik itu kreditur maupun debitur.



## 2. Perlindungan Hukum Secara *Preventif* Terhadap Kapal Laut Sebagai Jaminan

Pemberian kredit atau pembiayaan berdasarkan keyakinan atas kemampuan dan kesanggupan debitur untuk melunasi kewajibannya sesuai dengan yang telah diperjanjikan merupakan factor penting yang harus diperhatikan oleh bank. Untuk memperoleh keyakinan tersebut, sebelum memberikan kredit, bank harus melakukan penilaian terhadap watak, kemampuan, agunan, modal dan prospek usaha debitur. Proses pembebanan hipotik tentu saja dengan menggunakan akta hipotik, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 1171 KUHPer yaitu: Hipotik hanya dapat diberikan dengan akta otentik, kecuali dalam hal yang dengan tegas ditunjuk oleh Undang-Undang. Juga pemberian kuasa untuk memberikan hipotik harus dibuat dengan akta otentik. Orang yang menurut Undang-Undang atau perjanjian wajib untuk memberikan hipotik, dapat dipaksa untuk itu dengan putusan hakim, yang mempunyai kekuatan yang sama seperti bila ia telah memberi persetujuan terhadap hipotik itu, dan menunjukkan secara pasti barang-barang yang harus didaftar, seorang wanita bersuami yang dalam perjanjian kawin kepadanya telah diperjanjikan hipotik, tanpa bantuan suaminya atau kuasa dan hakim, dapat mengusahakan pendaftaran hipotiknya, dan melancarkan tuntutan hukum yang diperlukan untuk itu.

Akta hipotik atas kapal laut termasuk jenis akta yang harus dibuat dengan akta otentik. Selanjutnya dinyatakan oleh Pasal 1 angka 1 jo. Pasal 15 ayat 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris, mengenai akta otentik disebutkan bahwa notaris lah yang berwenang membuatnya. Notaris adalah pejabat yang berwenang membuat akta otentik mengenai semua pembuatan, dan juga ketetapan yang diharuskan oleh peraturan perundang-undangan dan/atau yang dikehendaki oleh yang berkepentingan untuk dinyatakan dalam akta otentik, menjamin kepastian tanggal pembuatan akta, penyimpanan akta, memberikan *grosse*, salinan dan kutipan akta sepanjang pembuatan akta-akta itu tidak juga ditugaskan atau dikecualikan kepada pejabat lain atau orang lain yang ditetapkan oleh Undang-Undang.

Disebutkan juga dalam Pasal 1868 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata bahwa: Suatu akta otentik ialah suatu akta yang di dalam bentuk yang ditentukan oleh Undang-Undang, dibuat oleh atau di hadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu di tempat dimana akta dibuatnya. Sedangkan pengertian *Grosse Akta* adalah salah satu salinan akta untuk pengakuan utang dengan kepala akta “DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA”, yang mempunyai kekuatan eksekutorial (Pasal 1 angka 11 UU No. 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris). Mengenai *grosse akta* diatur pula dalam Pasal 224 HIR. Jadi dengan adanya akta ini apabila debitur melakukan wanprestasi terhadap kredit akan dapat dilakukan eksekusi tanpa harus ada lagi putusan dari pengadilan yang mengadilinya.

Namun kewenangan dari Notaris dalam pembuatan akta hipotik kapal secara tegas di eliminasi oleh Pasal 60 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang berbunyi: Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal. Maka dari pada itu terhadap kewenangan Notaris dalam pembuatan akta hipotik ini tidak berlaku lagi karena telah diatur lain dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Memahami bahwa dalam pembuatan akta hipotek dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal, namun juga notaris tidak semata-mata hilang peranan dalam pembebanan hipotek atas kapal laut ini, notaris tetap dapat membuat akta pendukung akta hipotek tersebut (sebagaimana notaris membuat akta fidusia, akta jaminan resi gudang, akta gadai, akta *borgtocht*, dan lainnya), yang kemudian dinamakan dengan SKMH. Dalam hipotik kapal tidak secara tegas mengatur kewajiban debitur untuk



mengasuransikan kapal. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 telah menginstruksikan kepada menteri yang berwenang untuk melakukan dan merumuskan kebijakan-kebijakan sebagai berikut: 1) Setiap kapal yang dimiliki dan/atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/atau kapal bekas/kapal baru yang akan dibeli atau dibangun di dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib diasuransikan, sekurang-kurangnya "Hull & Machineries"; 2) Muatan/barang dan penumpang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib diasuransikan; dan 3) Menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional yang bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar kemampuan retensi asuransi perkapalan internasional.

Asuransi hipotik ini, diatur juga dalam Pasal 297 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yaitu: Bila pada suatu hipotik antara debitur dan penagihnya dipersyaratkan, bahwa dalam hal ada kerugian menimpa persil yang dihipotikkan yang dipertanggungkan atau yang akan dipertanggungkan, uang asuransinya sampai jumlah utang dan bunga yang terutang, akan menggantikan hipotik itu, maka penanggung yang diberitahukan persyaratan itu wajib memperhitungkan ganti rugi yang terutang dengan penagih utang hipotik. Klausula pengasuransian ini kerap kali dicantumkan dalam bentuk janji-janji dalam Surat Kuasa Memasang Hipotik, yang mana nantinya akan diwujudkan dalam perjanjian jaminan hipotik. Dengan adanya pengaturan mengenai kewajiban asuransi bagi perkapalan sebagaimana dimaksud di atas, diharapkan hal ini dapat memberikan jaminan kepastian pelunasan utang terhadap kreditur dalam hal terjadi sesuatu terhadap kapal yang dijamin. Dalam peristiwa hilangnya kapal ini tidak ada yang sama dengan yang disebutkan dalam Pasal tentang resiko (Perils) dalam TLO (Total Loss Only). Untuk dapat dikabulkannya klaim asuransi dalam polis asuransi ini sangat bergantung pada adanya kejadian-kejadian atau peristiwa sebagaimana disebutkan dalam Pasal resiko.

Mengenai eksekusi jaminan hipotik kapal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyatakan bahwa: Setiap akta hipotik diterbitkan satu grosse akta hipotik yang diberikan kepada penerima hipotik. grosse akta hipotik tersebut mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap. Dengan memberikan kekuatan eksekutorial tersebut seharusnya tidak terlalu sulit bagi lembaga keuangan untuk melaksanakan eksekusi. Pemegang hipotik cukup meminta bantuan kepada pengadilan negeri untuk melaksanakan eksekusi atas objek hipotik. Selain eksekusi hipotik kapal tunduk pada ketentuan Pasal 195 sampai dengan Pasal 200 HIR dan Pasal 224 HIR, karena grosse akta hipotik Pasal 224 HIR dipersamakan nilai kekuatannya dengan putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang pasti. Dengan demikian grosse akta hipotik kapal dengan sendirinya telah melekat nilai kekuatan eksekutorial. Eksekusi hipotik kapal tersebut harus dilakukan dengan menjual lelang, dan hasil lelang tersebut adalah untuk membayar utang yang dijamin dengan hipotik tersebut.

HIR (*Het Herziene Indonesisch Reglemen*) hanya mengatur penyitaan benda yang berada di dalam yurisdiksi nasional, sementara kapal adalah benda yang mampu bergerak melintasi yurisdiksi beberapa Negara. Dalam HIR dan RBG (*Reglement Tot Regeling Van Het Rechtswezen In De Gewesten Buiten Java En Madura*) sama sekali tidak satupun Pasal yang mengatur hal tersebut. Sehingga harus mengacu pada ketentuan RV (*Reglement Op De Rechtsvordering*). Dalam ketentuan Pasal 431 RV. Menurut asas peradilan Indonesia, putusan pengadilan yang dijatuhkan pengadilan Indonesia sebagaimana yang digariskan Pasal 431 RV (Harahap, 2015): 1) Hanya berlaku dan berdaya eksekusi di wilayah Indonesia; 2) Oleh Karena itu, tidak mempunyai daya eksekusi di luar negeri; 3) Begitu juga sebaliknya, putusan hakim pengadilan asing tidak mengikat dan tidak diakui di Indonesia.



Melindungi kepentingan pemegang hipotik yang telah mengeluarkan dana, perlu diperjelas prosedur yang harus ditempuh jika objek hipotik berada di luar wilayah Negara. Pemegang hipotik sebenarnya dapat mengajukan permohonan kepada pengadilan tempat kapal tersebut berada, namun hal ini akan memakan waktu dan biaya yang tidak sedikit. Oleh karenanya harus diberikan kesempatan bagi pemegang hipotik untuk meminta pengadilan agar memerintahkan debitur mengembalikan kapal ke Indonesia untuk dilakukan eksekusi atasnya. Ketentuan Pasal 315e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa: Kapal yang telah dihipotikkan di Indonesia yang akan dieksekusi di luar wilayah Indonesia tidak dibebaskan hipotik yang telah dibebankan.

Hal ini berarti bahwa musnahnya kapal yang menjadi objek hipotik tidak termasuk dalam hal yang menyebabkan hapusnya hipotik. Oleh karena tidak ada pengaturan yang jelas mengenai akibat hukum dari musnahnya kapal laut yang menjadi objek hipotik, hal tersebut tentunya dikembalikan pada kesepakatan antara debitur dengan kreditur pada perjanjian hipotik (sebagai perjanjian aksesoir) atau perjanjian kredit (sebagai perjanjian pokok). Apabila dalam perjanjian tersebut diatur mengenai akibat hukum dari musnahnya kapal, maka dapat pula diatur mengenai asuransi atas musnahnya kapal sebagai jaminan terhadap pembayaran utang debitur. Dalam hal pendaftaran perdata menurut sistem hukum (Idham, 2009): 1) Menetapkan status hukum keperdataan kapal laut yang selanjutnya akan berpengaruh kepada penetapan aturan hukum keperdataan yang menguasai kapal laut tersebut. Dengan kata lain, kapal laut yang menurut sifatnya merupakan benda bergerak, dengan pendaftaran dalam register akan memperoleh kedudukan sebagai benda tidak bergerak; dan 2) Pendaftaran perdata menyangkut pendaftaran dari seluruh hak-hak keperdataan, baik pemilik maupun jaminan yang melekat pada kapal laut yang bersangkutan.

Tujuan dari dilakukan pendaftaran kapal adalah (Idham, 2009): 1) Menentukan status hukum dari kapal yang didaftarkan; 2) Menentukan persyaratan guna mendapatkan surat kebangsaan kapal Indonesia; 3) Kapal yang telah didaftarkan mempunyai status benda tidak tetap terdaftar dan diperlukan sebagai hak kebendaan di dalam hal jual beli dan pengalihan hak; dan 4) Kapal yang didaftarkan dapat dibebani hak hipotik. Dengan kata lain, kapal tersebut dapat dijadikan sebagai jaminan kredit dan atau agunan dari kredit tersebut. Dalam Pasal 314 ayat 3 Kitab Undang-undang Hukum Dagang berbunyi atas kapal-kapal yang didaftar dalam register kapal, kapal dalam pembangunan dan porsi-porsi dalam kapal, pula porsi-porsi pada kapal dalam pembangunan seperti itu dapat dibebani hipotik. Dalam Pasal 4 atas kapal serti itu tidak dapat dibebani dengan gadai, atas kapal-kapal yang terdaftar tidak berlaku Pasal 1177 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Dasar untuk mengeksekusi hipotik kapal laut diatur dalam Pasal 195 sampai dengan Pasal 200 HIR dan 224 HIR yang digolongkan sebagai eksekusi grosse akta hipotik dan merupakan parate eksekusi. Sedangkan RV Pasal 559 sampai Pasal 579 mengatur tentang sita eksekusi atas kapal dan penjualan kapal. HIR dan RV merupakan hukum acara perdata yang mengatur bagaimana caranya menjamin di atasnya hukum perdata materiil dengan perantaraan hakim. Selain eksekusi hipotik kapal tunduk pada ketentuan Pasal 195 sampai 200 HIR dipersamakan nilai kekuatannya dengan putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap. Dengan demikian Grosse akta hipotik kapal dengan sendirinya telah melekat nilai kekuatan eksekutorial. Eksekusi hipotik kapal tersebut harus dilakukan dengan menjual lelang, dan hasil lelang tersebut adalah untuk membayar utang yang dijamin dengan hipotik tersebut (Idham, 2009).

Akibat hukum dari pembebanan hipotik pada suatu benda tidak bergerak agar tetap mempunyai nilai sebagai objek jaminan bagi pelunasan utang debitur kepada kreditur dengan tidak mempersoalkan siapa yang sedang menguasai benda tersebut (*droit de suite*) maka



pembebanan hipotik tersebut harus didaftarkan. Selama hipotik ini belum didaftarkan maka kreditur tidak mempunyai hak kebendaan atas objek jaminan hipotik tersebut, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1179 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa hipotik yang belum didaftarkan tidak mempunyai kekuatan hukum tetap apapun dan terhadap para kreditur tidak mempunyai ikatan hipotik. Seorang kreditur mempunyai hak kebendaan atas kapal laut tersebut adalah terhitung sejak tanggal pendaftaran hipotik kapal laut ditempat kapal terdaftar atau dengan kata lain sejak akta hipotik atas kapal dicatat dalam buku induk oleh Pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal di tempat kapal tersebut terdaftar. Sebagai bukti telah didaftar maka kepada kreditur diberikan *grosse* akta hipotik atas kapal. *Grosse* akta hipotik atas kapal tersebut mengandung irah-irah “Demi keadilan berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa”, sehingga mempunyai kekuatan eksekutorial. Ketentuan ini ditegaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 13 Tahun 2012 Pasal 31 ayat (3).

Selanjutnya akibat dari pendaftaran hipotik kapal ini adalah untuk menentukan peringkat pemegang/penerima hipotik. Penerima hipotik yang namanya terlebih dahulu menerima pebebanan hipotik kapal tersebut dan telah mendaftarkannya maka penerima hipotik tersebut mempunyai kedudukan yang didahulukan dalam pemenuhan pelunasan atas piutangnya dari penerima hipotik yang mendaftar berikutnya (*droit de preference*). Ketentuan ini diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum dagang Pasal 315 yang menyebutkan bahwa: Tingkatan hipotik ditentukan pada hari pembukuan hipotik dibukukan pada hari yang sama, mempunyai tingkatan yang sama pula. Dalam Pasal 1181 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga disebutkan bahwa: Tingkatan dari pihak-pihak pemegang jaminan hipotik ditentukan menurut tanggal pembukuannya. Mereka yang membukukan pada hari yang sama, bersama-sama mempunyai suatu hipotik yang tertanggal sama, tanpa mempedulikan pada jam berapa pembukuan telah dilakukan, walaupun jam itu dicatat oleh pegawai pencatat hipotik.

Telah dilakukannya pendaftaran akta hipotik, dengan demikian maka atas publisitas atas hipotik telah terpenuhi yaitu bahwa hipotik harus didaftarkan dalam register umum agar masyarakat khususnya pihak ketiga dapat mengetahuinya. Bentuk perlindungan hukum yang terbagi dalam dua bentuk yaitu perlindungan hukum *preventif* dan perlindungan hukum *represif* seyogyanya dapat memberikan perlindungan terhadap bentuk eksekusi kapal laut sebagai jaminan hipotik. Secara *preventif* dengan adanya kejelasan dalam pelaksanaan jaminan hipotik kapal laut yang telah ditetapkan oleh Undang-undang maka akan memberikan pencegahan terhadap terjadinya resiko dalam pelaksanaannya dilapangan seperti terjadinya wanprestasi dari pihak debitur ataupun terjadinya masalah-masalah lain yang mengakibatkan kerugian bagi salah satu pihak. Dengan pihak mengetahui akibat hukum yang timbul dari perjanjian hipotik itu maka para pihak akan mengerti dan paham betul bagaimana langkah yang akan diambil bila salah satu pihak cidera janji. Dengan dilakukan pendaftaran hipotik atas kapal dan diterbitkannya *grosse akta* hipotik yang mengandung irah-irah “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa”, yang mempunyai kekuatan sita eksekutorial, seyogyanya dapat memberikan perlindungan atas hak-hak kreditur dalam pelunasan kredit yang telah diberikannya.

#### **D. Penutup**

Proses eksekusi kapal laut sebagai jaminan hipotik dijelaskan ada 3 cara pengeksekusian. Dari ketiga cara tersebut langkah yang paling cepat dan mudah adalah dengan cara eksekusi langsung (*parate eksekusi*). Hal ini akan menghemat biaya dan waktu kedua belah pihak terhadap terjadinya cidera janji salah satu pihak. Sedangkan dengan cara



gugatan ke pengadilan menurut hemat penulis hanya akan membuang waktu dan biaya tambahan. Begitupun sebaliknya untuk kreditur dalam melakukan lelang kapal jika nilai lelang kapal melebihi dari utang debitur maka kreditur diwajibkan untuk menyerahkan sisa dari uang hasil lelang setelah utang dibayarkan. Perlindungan hukum eksekusi terhadap kapal laut sebagai jaminan hipotik Bentuk perlindungan hukum yang terbagi dalam dua bentuk yaitu perlindungan hukum *preventif* dan perlindungan hukum *represif* seyogyanya dapat memberikan perlindungan terhadap bentuk eksekusi kapal laut sebagai jaminan hipotik. Secara *preventif* dengan adanya kejelasan dalam pelaksanaan jaminan hipotik kapal laut yang telah di tetapkan oleh Undang-undang maka akan memberikan pencegahan terhadap terjadinya resiko dalam pelaksanaannya dilapangan seperti terjadinya wanprestasi dari pihak debitur ataupun terjadinya masalah-masalah lain yang mengakibatkan kerugian bagi salah satu pihak. Setelah adanya kepastian hukum dari pelaksanaan hipotik baik apabila terjadi eksekusi maupun kredit berjalan dengan lancar, maka dengan adanya perlindungan hukum secara *preventif* ini dapat mencega ataupun mengantisipasi kerugian salah satu pihak saja Secara *represif* perlindungan hukum ini memberikan penyelesaian apabila terjadi sengketa. Perlindungan hukum *represif* ini merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti pembayaran ganti rugi berupa pelelangan terhadap objek hipotik itu untuk pelunasan utang dan bunga dari perjanjian kredit debitur.

#### Daftar Pustaka

- Afifuddin. (2009). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Ahmad Rizal. (2007). *Strategi Kebijakan untuk Mendorong Kinerja Sektor Kelautan*. Bandung.
- Anis, F. H. (2014). *Kepastian Hukum Kreditor Dalam Pelaksanaan Jaminan Hipotek Kapal*. Universitas Hasanudin.
- Asmara, T. T. dan R. (2005). Model Perencanaan Program Dan Investasi Pembangunan Pertanian Tanaman Pangan Nasional. *Jurnal Agrivita*, 27(3).
- Bahsan, M. (2007). *Hukum Jaminan dan Jaminan Kredit Perbankan Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- H.S, S. (2011). *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Press.
- Harahap, Y. (2015). *Ruang Lingkup Permasalahan Eksekusi Bidang Perdata*. Jakarta: Sinar Grafindo.
- Hartono, D. (2016). Eksistensi Pembentukan Lembaga Pemingkat Usaha Mikro Kecil Menengah Di Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum*, 44(4), 462–472.
- Hirsanuddin. (2005). *Kemitraan Dalam Bisnis, Perspektif Hukum Islam (Studi Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Pembiayaan Bisnis dengan Prinsip Mudhrabah di Perbankan Syariah)*. Universitas Indonesia.
- Idham, A. (2009). *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut*. Bandung: Alumni.
- Istanto, F. S. (2009). *Teknik dan Metode Penelitian Hukum, Pelatihan Penelitian Intensif Terfokus*. Yogyakarta: Lembaga Penelitian UAJY.
- Kurnia, K. F, A. (2016). *Penerapan Prinsip Negara Kesejahteraan (Welfare State) Dalam Pemberian Dana Otonomi Khusus Bagi Pemerintah Aceh*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Laurensius Arliman S. (2018a). Peran Investasi Dalam Pembangunan Ekonomi Bidang Pariwisata Di Propinsi Sumatera Barat. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 20(2), 273–294.
- Laurensius Arliman S. (2018b). Peranan Metodologi Penelitian Hukum di Dalam Perkembangan Ilmu Hukum di Indonesia. *Soumatera Law Review*, 1(1).
- Rachmadi, U. (2001). *Aspek-Aspek Hukum Perbankan di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia



Pustaka Utama.

- Rokhmin Dahuri, et al. (2001). *Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- Rosyadi, I. (2017). *Jaminan Kebendaan Berdasarkan Akad Syariah*. Jakarta: Kencana.
- Satrio, J. (2001). *Hukum Perikatan, Perikatan Yang Lahir dari Perjanjian*. Bandung: Citra Aditia Bhakti.
- Satrio, J. (2008). *Cassie, Subrogatie, Novatie, Kompensantie Dan Pencampuran Hutang*. Alumni: Bandung.
- Sinta, U. (2006). *Pengangkutan: Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udar*. Medan: USU Press.
- Soegeng, W. (2003). *Kebangsaan Kapal Indonesia*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Sutjipto. (2004). *Pendaftaran dan Balik Nama Kapal Panduan Bagi Pejabat Pendaftaran Kapal, Seksi Pendaftaran dan Balik Nama Kapal*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Usman, R. (2008). *Hukum Jaminan Keperdataan*. Jakarta: Sinar Grafika.