

TINJAUAN YURIDIS JAMINAN HIPOTIK KAPAL LAUT DAN AKIBAT HUKUMNYA¹
Oleh: **Sulfandi Kandou²**

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui apa dasar hukum jaminan pada umumnya dan Hipotik kapal laut pada khususnya dan bagaimana akibat hukum Hipotik kapal laut. Dengan menggunakan metode peneltian yuridis normatif disimpulkan: 1. Dasar hukum jaminan Hipotik diatur dalam berbagai peraturan perundangan antara lain dalam KUH. Perdata, KUHD, Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan, dan khususnya dasar hukum Hipotik Kapal Laut hanya didasarkan pada KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa secara formil, ketentuan-ketentuan lama yakni KUHD diberlakukan, tetapi secara materiil lebih banyak mengacu pada ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008. 2. Hipotik kapal laut sebagai jaminan kebendaan atas benda tidak bergerak merupakan hubungan hukum perjanjian atau kontrak yang menimbulkan konsekuensi hukum dalam pemenuhan hak dan kewajiban pada pihak. Tidak dipenuhinya kewajiban atau prestasi, berakibat pada terjadinya wanprestasi dengan kewajiban pemenuhan pelunasan utang oleh debitur kepada kreditor (lembaga perbankan) yang dapat terjadi pelelangan Hipotik oleh karena terjadi kredit macet.

Kata kunci: Jaminan, hipotik, kapal laut

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal laut menunjukkan karakteristiknya sebagai benda bergerak yang berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, sehingga kehendak pembentuk Undang-Undang menempatkannya sebagai objek jaminan Hipotik, telah menyamakan kapal laut dengan tanah atau bangunan-bangunan. Rumusan tentang "Kapal" menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditentukan pada Pasal 1 Angka 30, sebagai berikut: "Kapal

adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat payung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah."³

Beberapa unsur pokok pada pengertian kapal tersebut ialah:

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

Menurut Salim HS, perbedaan kapal laut berdasarkan ukurannya yang penting sekali untuk menentukan pembebanan kapal tersebut apakah dengan hipotik atau dengan Fidusia, sebagai berikut:

"Apabila dikaji dari beratnya, kapal dapat dibedakan menjadi 2 macam, yaitu kapal yang beratnya kurang dari 20m³ dan kapal yang beratnya di atas 20m³. Perbedaan beratnya, akan berpengaruh pada jenis pembebanan jaminan. Apabila beratnya kurang dari 20m³, maka lembaga jaminan yang digunakan adalah fidusia, sedangkan kapal yang beratnya di atas 20m³, maka pembebanannya menggunakan hipotik kapal."⁴

Pengaturan tentang Hipotik kapal laut itu sendiri akan berkaitan erat dengan pengaturan dan praktik pembebanan hak atas tanah dengan Hipotik yang banyak ditentukan dan digunakan. Berlakunya Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) ternyata tidak mencabut ketentuan tentang Hipotik dalam KUH. Perdata. Sri Soedewi Masjchoen Sofwan mengemukakan pasal-pasal tentang hipotik, karena meskipun

¹ Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing : Prof.Dr. Donald A. Rumokoy, SH, MH; Veibe V. Sumilat, SH, MH

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 100711384

³ UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 1 Angka 36)

⁴ Salim HS, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-3, Jakarta, 2007, hal. 197

mengenai tanah memang dikecualikan dari pencabutannya oleh UUPA.⁵

Pengaturan tentang Hukum Jaminan dan Hipotik pada umumnya serta Hipotik Kapal Laut pada khususnya menunjukkan perusahaan dan perkembangannya dalam sistem hukum nasional, mengingat dasar hukumnya sudah ada sejak zaman kolonial ketika berlakunya beberapa Kitab Kodifikasi yang mengaturnya sebagaimana telah penulis kemukakan. Titik pokok tinjauan yuridis inilah yang diangkat sebagai permasalahan penting dalam penelitian dan penulisan ini, dengan lebih menekankan tinjauan yuridis terhadap Hipotik kapal laut dan akibat hukumnya.

B. Rumusan Masalah

1. Apa dasar Hukum Jaminan pada umumnya dan Hipotik kapal laut pada khususnya?
2. Bagaimana akibat hukum Hipotik kapal laut?

C. Metodologi Penelitian

Tipologi penelitian ini ialah penelitian hukum normatif. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, pada penelitian hukum normatif, bahan pustaka merupakan data dasar yang dalam ilmu penelitian digolongkan sebagai data sekunder.⁶ Soetandyo Wignjosebroto (dalam Bambang Sunggono), menyebutkan penelitian hukum normatif ini sebagai penelitian doctrinal.⁷

Menurut Meijers (dalam Sudikno Mertokusumo), ilmu hukum atau dogmatic hukum adalah pengolahan atau penggarapan peraturan-peraturan atau asas hukum secara ilmiah semata-mata.⁸ Meuwissen mengemukakan apa yang dikemukakan oleh ilmu Hukum Dogmatik pada akhirnya berkaitan dengan penerapan hukum secara praktikal. Untuk itu, hukum dipaparkan, dianalisis, disistematisasi dan diinterpretasi. Pada

penerapan praktikal itulah juga penilaian normatif terhadap hukum positif.⁹

PEMBAHASAN

A. Dasar Hukum Jaminan Hipotik Pada Umumnya dan Hipotik Kapal Laut Pada Khususnya

Dasar hukum jaminan pada umumnya serta jaminan kebendaan dengan pembebanan secara Hipotik tersebut, menjelaskan bahwa jaminan Hipotik sebagai warisan hukum kolonial berdasarkan KUH. Perdata dan peraturan-peraturan lainnya, tetap berlaku ketika UUPA berlaku, akan tetapi UUPA sudah mengamanatkan adanya lembaga jaminan baru yang dinamakan Hak Tanggungan. Sampai dengan berlakunya Undang-Undang No. 4 Tahun 1996, istilah yang digunakan ialah Hipotik akan tetapi pasca berlakunya Undang-Undang No. 4 Tahun 1996, bukan lagi istilah Hipotik melainkan istilah hak Tanggungan, yang ruang lingkungannya hanya sebatas hak-hak atas tanah.

Dasar hukum hipotik kapal yang semula diatur dalam KUHD, yakni pada Buku Kedua KUHP, menurut Pasal 314 ayat (3) KUHD, disebutkan bahwa "Atas kapal-kapal yang dibukukan dalam register kapal, kapal-kapal dalam pembukuan dan andil-andil dalam kapal-kapal dan kapal-kapal pembuatan seperti itu dapat diletakkan hipotik."¹⁰

Hipotik kapal adalah jaminan kebendaan yang sebenarnya bermula dari kapal diasumsikan sebagai benda bergerak, akan tetapi di dalam perkembangannya, kapal-kapal dengan ukuran dan berat tertentu yakni di atas 20m³ (dua puluh meter kubik) pembebanannya harus dengan Hipotik kapal, bukan dengan gadai. Dasar hukum atau sumber hukum utamanya ialah dalam KUHD, dan berbagai peraturan perundangan warisan kolonial Belanda yang telah pula mengalami perubahan-perubahannya.

Menurut Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran,

⁵ Sri Soedewi Masjchoen, Sofwan, *Hukum Perdata : Hukum Benda*, Liberty, Cetakan Ke-4, Yogyakarta, 1981, hal. 5

⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-5, Jakarta, 2001, hal. 24

⁷ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-3, Jakarta, 2001, hal. 43

⁸ Sudikno Mertokusumo, *Kapita Selekta Ilmu Hukum*, Liberty, Cetakan Pertama, Yogyakarta, 2011, hal. 128

⁹ B. Arief Sidharta (Penerjemah), *Meusiwwen Tentang Pengembangan Ilmu hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*, Refika Aditama, Cetakan Ke-4, Bandung, 2013, hal. 57

¹⁰ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Op Cit*, hal. 88

disebutkan bahwa “Kapal yang telah didaftar dapat dibebani hipotik.” Ketentuan serupa tampak pula di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menggantikan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yang pada Pasal 60 ayat-ayatnya, dinyatakan bahwa:

- (1) Kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal.
- (2) 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.
- (3) Setiap akta hipotek diterbitkan 1 (satu) Grosse akta Hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek.
- (4) Grosse Akta Hipotek sebagaimana dimaksud pada ayat (3) mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap;
- (5) Dalam hal Grosse Akta Hipotek hilang dapat diterbitkan Grosse Akta pengganti berdasarkan penetapan pengadilan.¹¹

Ketentuan Pasal 60 ayat-ayatnya tersebut hanya diberikan penjelasannya pada ayat (4), bahwa yang dimaksud dengan “Kekuatan Eksekutorial” adalah pemegang hipotek dapat menggunakan Grosse akta hipotek sebagai landasan hukum untuk melaksanakan eksekusi tanpa melalui proses gugatan di pengadilan. Menurut penulis, terdapat beberapa aspek dalam Pasal 60 ayat-ayatnya yang perlu dijelaskan lebih lanjut yakni Akta Hipotek, Grosse Akta Hipotek, Daftar Kapal Indonesia, dan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal.

Akta hipotek adalah suatu akta secara hipotik yang menunjukkan bahwa objek hipotiknya adalah benda tidak bergerak yang dibuat oleh pejabat yang berwenang membuat akta tersebut. Menurut Hukum Kenotariatan berdasarkan pada Undang-Undang No. 2 Tahun

2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris, dirumuskan pada Pasal 1 Angka 7, bahwa “Akta Notaris, yang selanjutnya disebut akta, adalah akta sutentik yang dibuat oleh atau dihadapan Notaris menurut bentuk dan tata cara yang ditetapkan dalam Undang-Undang ini.”¹² Dijelaskan berikutnya ialah Grosse Akta, yang menurut Pasal 1 Angka 11 Undang-Undang No. 2 tahun 2014 dirumuskan bahwa “Grosse Akta adalah salah satu salinan Akta untuk pengakuan utang dengan kepala Akta “DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA”, yang mempunyai kekuatan eksekutorial.”

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal, adalah pejabat yang mempunyai kedudukan sama dengan Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) sebagaimana dikenal dalam pendaftaran tanah. Pejabat Pendaftar dan Pencatatan Balik Nama memegang peranan penting dalam mewujudkan kepastian hukum, kepastian hak dan perlindungan hukum terhadap para pihak yang berkepentingan dalam perkapalan di Indonesia.

Kapal Indonesia yakni kapal yang didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dibebani lebih dari 1 (satu) hipotek, akan tetapi kedudukan atau peringkat masing-masing ditentukan sesuai dengan tanggal dan nomor pendaftarannya, dan yang tidak kalah penting artinya, kapal yang dibebani hipotik berarti berdasarkan ukuran tertentu, kapal yang semula adalah benda bergerak diakui oleh hukum sebagai benda tidak bergerak atau benda tetap, sebagaimana halnya dengan hak-hak atas tanah, misalnya hak milik, hak guna bangunan, dan lain sebagainya yang dapat dibebani hipotik tersebut, dan yang sekaligus menjelaskan bahwa hipotik kapal laut tetap menggunakan ketentuan-ketentuan dalam KUHD serta peraturan perundangannya seperti Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

B. Akibat Hukum Hipotik Kapal Laut

Suatu perikatan atau pemasangan atau juga disebut pembebanan kapal laut dengan Hipotik adalah suatu hubungan hukum sekaligus

¹¹ Lihat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 60)

¹² Lihat UU No. 2 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas UU. No. 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (Pasal 1 Angka 7)

sebagai perbuatan hukum yang dapat menimbulkan akibat hukum tertentu bagi para pihak. Hubungan hukum senantiasa membawa aspek yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang melakukan perbuatan hukum berupa pembebanan hipotik kapal laut yang berintikan suatu perjanjian atau kontrak.

Seseorang yang melakukan kesepakatan secara tertulis lazimnya adalah pihak yang satu yang bersepakat secara tertulis dengan pihak lainnya, dan kesepakatan ini adalah mulai berlakunya suatu perjanjian atau kontrak yang dimaksud, yang membutuhkan pihak ketiga selaku pihak yang oleh hukum diatur dan ditentukan sebagai pihak yang berwenang membuat kesepakatan tertulis tersebut. Ahmadi Miru menjelaskan dari adanya akta otentik dan akad di bawah tangan, bahwa akta di bawah tangan merupakan akta yang dibuat oleh para pihak tanpa melibatkan pejabat yang berwenang membuat akta seperti Notaris, PPAT, atau pejabat lain yang diberi wewenang untuk itu. Berbeda dari akta di bawah tangan yang tidak melibatkan pihak berwenang dalam pembuatan akta, akta otentik adalah akta yang dibuat oleh atau di hadapan pejabat yang berwenang.¹³

Kedudukan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal adalah serupa dengan Kedudukan Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT), yang kesamaannya ialah dalam pendaftaran objek yang diharuskan ketentuan peraturan perundangan untuk didaftarkan, sedangkan perbedaannya ialah objek yang didaftar oleh PPAT adalah tanah dan hak-hak atas tanah, sedangkan yang didaftarkan oleh Pejabat Pendaftar Dan Pencatatan Balik Nama Kapal adalah kapal itu sendiri. Para pihak inilah adalah pihak-pihak yang berwenang sesuai diberikan peraturan perundang-undangannya masing-masing.

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan pada Pasal 62 bahwa "Pengalihan hipotek dari penerima hipotek yang lain dilakukan dengan membuat akta pengalihan hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal." Dalam ketentuan ini,

pengalihan hipotik adalah suatu perbuatan hukum yang terjadi antara pemberi hipotik kapal dengan penerima hipotik kapal, dan merupakan perbuatan hukum perjanjian yang di dalamnya terkait dengan sejumlah hak dan kewajiban yang bersifat timbal balik.

Hipotik kapal laut adalah objek jaminan kebendaan yang di dalam pembahasan ini ditemukan bahwa, dasar hukumnya tetap menggunakan ketentuan KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menunjukkan bahwa berbeda dari Hipotik menurut KUH Perdata dan UUPA, ketika mulai berlakunya Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 tentang hak Tanggungan, istilah Hipotik tidak lagi digunakan oleh Undang-Undang No. 4 Tahun 1996, melainkan istilah Hak Tanggungan.

Hipotik kapal laut pada dasarnya mengandung arti sebagai suatu pengikatan atau pembebanan dalam rangka mendapatkan dana dari lembaga perbankan. Jaminan Hipotik kapal laut ini mempunyai arti yang sama dengan jaminan kebendaan misalnya Hak Milik atas tanah, haki milik atas rumah yang dijadikan jaminan dengan dibebani Hak Tanggungan, oleh karena salah satu prinsip utama lembaga perbankan ialah bahwa bank tidak menyalurkan dana tanpa adanya jaminan (*collateral*).

Pembebanan hipotik kapal laut sebagai jaminan pemberian kredit bank didahului dengan adanya perjanjian atau kontrak kredit bank diantara pemilik kapal laut dengan pihak lembaga perbankan, yang di dalamnya berisikan sejumlah hak dan kewajiban bagi para pihak yang membuat perjanjian kredit bank tersebut. Hak dan kewajiban yang bersifat timbal balik itulah yang menjadi substansi perjanjian kredit bank yang dibebani dengan Hipotik kapal laut. Pemenuhan kewajiban yang telah dijanjikan bersama adalah bagian penting dalam pelaksanaan perjanjian atau kontrak, oleh karena dalam perjanjian dapat saja salah satu pihak atau para pihak tidak melakukan kewajiban yang telah diperjanjikan tersebut, yang dalam hal ini pemenuhan kewajiban atau prestasi tidak dilakukan sebagaimana mestinya.

Pembebanan Hipotik kapal laut dalam rangka mendapatkan kredit baik untuk pengadaan kapal-kapal baru, untuk pemeliharaan kapal-kapal maupun untuk kegiatan operasional kapal-kapal sangat

¹³ Ahmadi Muri, *Op Cit*, hal. 14-15

penting artinya bagi pemilik kapal laut. Apabila di suatu ketika, pemilik kapal yang dibebani hipotik kapal laut ternyata tidak dapat membayar angsuran dan bunganya yang telah disepakati bersama dengan pihak lembaga perbankan, dapat berupa terjadi keterlambatan dalam proses pembayaran, atau dapat terjadi berupa kredit macet, yakni pemilik kapal secara hukum tidak mampu membayar angsuran beserta bunganya kepada lembaga perbankan.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menentukan dalam hal piutang pelayaran yang didahulukan, pada Pasal 65 ayat-ayatnya, sebagai berikut:

- (1) Apabila terdapat gugatan terhadap piutang yang dijamin dengan kapal, pemilik, pencarter, atau operator kapal harus mendahulukan pembayaran piutang-piutang yang didahulukan.
- (2) Piutang pelayaran yang didahulukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu sebagai berikut:
 - a. Untuk pembayaran upah dan pembayaran lainnya kepada Nahkoda, Anak Buah Kapal, dan Awak pelengkap lainnya dari kapal dalam hubungan dengan penugasan mereka di kapal, termasuk biaya repatriasi dan kontribusi asuransi sosial yang harus dibiayai;
 - b. Untuk membayar uang muka atas kematian atau membayar biaya pengobatan atas luka badan, baik yang terjadi di darat maupun di laut yang berhubungan langsung dengan pengoperasian kapal;
 - c. Untuk pembayaran biaya salvage atas kapal;
 - d. Untuk biaya pelabuhan dan alur pelayaran lainnya serta biaya pemanduan; dan
 - e. Untuk membayar kerugian yang ditimbulkan oleh kerugian fisik atau kerusakan terhadap muatan, peti kemas, dan barang bawaan penumpang yang diangkut di kapal.
- (3) Piutang pelayaran yang didahulukan tidak dapat dibebankan atas kapal untuk menjamin gugatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dan

huruf e apabila tindakan tersebut timbul sebagai akibat dari:

- a. Kerusakan yang timbul dari angkutan misalnya atau bahan berbahaya dan beracun lainnya melalui laut; dan
- b. Bahan radioaktif atau kombinasi antara bahan radioaktif dengan bahan beracun, eksplosif atau bahan berbahaya dari bahan nuklir, produk atau sampah radioaktif.¹⁴

Ketentuan tentang piutang pelayaran yang didahulukan adalah konsep hak yang diistimewakan yang menurut Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja dijelaskan bahwa, hak-hak istimewa dari hak kebendaan itu memberikan hak kepada kreditor dengan hak istimewa atau pemegang jaminan kebendaan untuk:

1. Memperoleh pelunasan terlebih dahulu atas penjualan kebendaan yang diberikan kedudukan istimewa atau sebagai jaminan kebendaan tersebut, dengan demikian tidak *pari passu*;
2. Memperoleh pelunasan atas seluruh piutang hingga sejumlah hasil penjualan kebendaan yang diberikan kedudukan istimewa atau sebagai jaminan kebendaan tersebut (mana yang lebih rendah), yang berarti tidak prorata.¹⁵

Hak dan kewajiban hipotik kapal laut merupakan aspek hukum yang penting sekali dalam adanya suatu hubungan hukum dengan akibat hukum tertentu. Akibat hukum sebagai hak pemberi hipotik kapal laut adalah:

1. Tetap menguasai bendanya;
2. Mempergunakan bendanya;
3. Melakukan tindakan penguasaan asal tidak merugikan pemegang hipotik;
4. Berhak menerima uang pinjaman.¹⁶

Kewajiban pemegang Hipotek kapal laut, adalah:

1. Membayar pokok beserta bunga pinjaman uang dari jaminan hipotek;

¹⁴ Lihat UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 65)

¹⁵ Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Op Cit*, hal. 10

¹⁶ Salim HS, *Op Cit*, hal. 211-212

2. Membayar denda atas keterlambatan melakukan pembayaran pokok pinjaman dan bunga.

Akibat hukum terjadi manakala timbul wanprestasi dalam perjanjian kredit bank yang dibebani Hipotik Kapal Laut, yang selalu datang dari pihak pemilik atau pemegang Hipotik yakni lembaga perbankan sehingga dapat dilakukan gugatan hukum dalam rangka pemenuhan tuntutan hukum karena lembaga perbankan menderita kerugian karena keterlambatan atau ketidakmampuan membayar utang beserta bunga yang telah memperjanjikan bersama.

Henny Tanuwidjaja menjelaskan, kreditor yang memegang hipotik telah terdaftar, dapat menuntut haknya atas barang tak bergerak yang terkait itu, buat di tangan siapapun barang itu berada, untuk diberi urutan tingkat dan untuk dibayar menurut urutan pendaftarannya. Kreditor, setelah memperingatkan debitor, berhak menyita barang tetap yang terikat dari tangan pihak ketiga yang menguasai barang tetap itu, dan mengusahakan penjualannya.¹⁷

Kapal laut yang berkarakteristiknya adalah benda bergerak, oleh hukum untuk ukuran tertentu yakni di atas 20 meter kubik dianggap sebagai benda tidak bergerak dalam pembebanannya dengan Hipotik kapal laut, hanyalah hak-hak kebendaan atas kapal laut itulah yang berada di tangan lembaga perbankan, sedangkan operasionalisasinya sehari-hari tetap berada di tangan pemilik kapal tersebut. Konsepsi serupa tampak pula pada Hak Tanggungan, berupa Sertifikat Hak Milik atas tanah dan bangunan (rumah), yang hanya hak itulah yang berada di tangan lembaga perbankan, sedangkan hak mendiami rumah sehari-hari tetap berada pada pemilik tanah dan/atau rumah tersebut, dengan catatan, jika terjadi kredit macet dan tidak mampu membayar angsuran beserta bunga yang dijanjikan, tanah dan/atau rumah tersebut dapat dimintakan pelelangannya oleh lembaga perbankan.

Kapal laut yang dibebani hipotik kapal laut, tetap berada pada pemiliknya untuk dioperasionalkan sesuai petunjuknya, seperti dalam pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, tetapi kapal laut

yang telah dibebani Hipotik kapal laut tersebut secara hukum sudah berada dalam penguasaan lembaga perbankan sepanjang jangka waktu pembayaran kredit sebagaimana yang diperjanjikan. Jika telah terjadi pelunasannya, maka hak pemilik kembali seperti semula.

Salim HS, menjelaskan bahwa jangka waktu berlakunya hipotek kapal laut tergantung pada substansi perjanjian pokok atau perjanjian kredit yang dibuat antara debitor (pemilik kapal/kuasanya) dengan bank (kreditor). Menurut jangka waktu, perjanjian kredit dapat digolongkan menjadi tiga macam, yaitu kredit jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Berdasarkan penggolongan itu, maka jelaslah bahwa perjanjian kredit dengan menggunakan hipotek kapal laut adalah kredit yang jangka waktunya selama 3 tahun ke atas.¹⁸

Permasalahan utama dalam perjanjian kredit bank, termasuk yang dibebani dengan Hipotik Kapal Laut, ialah masalah wanprestasi yang timbul. Wanprestasi dapat berupa:

1. Sama sekali tidak memenuhi prestasi;
2. Prestasi yang dilakukan tidak sempurna;
3. Terlambat memenuhi prestasi;
4. Melakukan apa yang dalam perjanjian dilarang untuk dilakukan.¹⁹

Debitor (pemilik kapal) yang kapalnya dibebani Hipotik kapal, tidak memenuhi prestasi, diartikan sebagai debitor yang sama sekali tidak melakukan pembayaran angsuran dan bunga sesuai yang diperjanjikan. Debitor yang memenuhi suatu prestasi tetapi tidak sempurna, misalnya sistem pembayaran dilakukan setiap bulan berjalan, akan tetapi pada beberapa bulan berjalan lancar, akan tetapi kemudian terjadi keterlambatan. Debitor yang terlambat memenuhi prestasi sudah jelas karena terjadi keterlambatan dalam pembayarannya, sedangkan debitor yang dilarang melakukan perjanjian sebagaimana tertuang di dalam perjanjian kredit bank, misalnya menyewakan kapal laut yang sudah dibebani Hipotek tanpa sepengetahuan bank selaku kreditornya.

Timbulnya wanprestasi merupakan konsekuensi hukum yang harus diterima dan/atau diderita oleh kreditor, oleh karena kreditor berhak mengajukan gugatan ganti rugi

¹⁷ Henny Tanuwidjaja, *Op Cit*, hal. 87

¹⁸ Salim HS, *Op Cit*, hal. 212-213

¹⁹ Ahmadi Miru, *Op Cit*, hal. 74

termasuk pelelangan terhadap objek Hipotik kapal laut tersebut. Ganti rugi atau ganti kerugian menurut ketentuan-ketentuan KUH. Perdata, adalah akibat hukum wanprestasi yang berupa:

1. Debitur diharuskan membayar ganti rugi (Pasal 1243 KUH. Perdata)
2. Kreditor dapat minta pembatalan perjanjian melalui pengadilan (Pasal 1266 KUH. Perdata);
3. Kreditor dapat minta pemenuhan perjanjian, atau pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi dan pembatalan perjanjian dengan ganti rugi (Pasal 1267 KUH. Perdata).²⁰

Berdasarkan pada akibat hukum Hipotik kapal laut, maka secara formil, asas-asas atau prinsip-prinsip dalam Hukum Perjanjian dan Hukum Perbankan, masih mendasarkan pada ketentuan-ketentuan di dalam KUH. Perdata, akan tetapi secara materiil, ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam wanprestasi Hipotik kapal laut adalah KUHD, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta ketentuan Hukum Perbankan, khususnya berdasarkan Undang-Undang No. 7 Tahun 1992 tentang Perbankan, sebagaimana telah dirubah dengan Undang-Undang No. 10 Tahun 1998 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 7 Tahun 1992 tentang Perbankan.

Dasar pemikirannya ialah, ketentuan-ketentuan Hipotik menurut KUHD tidak pernah diganti atau dirubah oleh peraturan perundangan berikutnya, sedangkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hanya lebih menegaskan ketentuan-ketentuan Hipotik menurut KUHD. Sangat berbeda jika dibandingkan dengan Hipotik atas benda-benda tetap (tidak bergerak) menurut KUH. Perdata yang diteruskan atau dikecualikan pencabutannya oleh UUPA, akan tetapi UUPA juga telah mengamankan lembaga hukum jaminan baru bernama Hak Tanggungan (Pasal 51), yang baru terwujud dengan berlakunya Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah.

Salah satu bagian penting dalam Hipotik Kapal Laut ialah tentang kekuasaan eksekutorial dari *Grosse Akta Hipotik Kapal Laut* yang sama kekuatan hukumnya seperti putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (*in racht*), oleh karena penguasaan terhadap kapal yang dijadikan jaminan Hipotik pada perjanjian kredit bank sebenarnya sudah berada pada kreditor (lembaga perbankan). Apabila pihak lembaga perbankan telah berkali-kali menyampaikan peringatan (*somasi*) atas keterlambatan membayar angsuran beserta bunganya, maka kreditor tersebut dapat meminta pelelangan kapal laut tersebut untuk membayar utang yang telah jatuh tempo dan dinyatakan sebagai kredit macet.

Adanya jaminan kebendaan, berupa kapal laut yang dibebani dengan Hipotik kapal laut, mengandung arti sebagai upaya pengamanan terhadap dana yang disalurkan berbentuk kredit bank, sekaligus upaya berjaga-jaga jangan sampai pihak kreditor itu sendiri yang menderita kerugian dari kegagalan nasabah debitur membayar utang beserta bunga yang telah diperjanjikan bersama. Kapal laut yang dijadikan jaminan itulah yang dapat dilelang (dijual) sebagai pelunasan utang debitur kepada kreditor, sebagaimana juga ditemukan pengaturan dan praktiknya pada pelelangan Hak Tanggungan yang juga menggunakan mekanisme yang sama terhadap terjadinya wanprestasi sehingga objek Hak Tanggungan tersebut dilelang untuk menutupi utang pokok beserta bunga bank dan biaya-biaya lainnya termasuk biaya pelelangan dan lain sebagainya.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dasar hukum jaminan Hipotik diatur dalam berbagai peraturan perundangan antara lain dalam KUH. Perdata, KUHD, Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan, dan khususnya dasar hukum Hipotik Kapal Laut hanya didasarkan pada KUHD dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa secara formil, ketentuan-ketentuan lama yakni KUHD diberlakukan, tetapi secara materiil lebih

²⁰ Djaja S. Meliala, *Op Cit*, hal. 100-101

banyak mengacu pada ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.

2. Hipotik kapal laut sebagai jaminan kebendaan atas benda tidak bergerak merupakan hubungan hukum perjanjian atau kontrak yang menimbulkan konsekuensi hukum dalam pemenuhan hak dan kewajiban pada pihak. Tidak dipenuhinya kewajiban atau prestasi, berakibat pada terjadinya wanprestasi dengan kewajiban pemenuhan pelunasan utang oleh debitur kepada kreditor (lembaga perbankan) yang dapat terjadi pelelangan Hipotik oleh karena terjadi kredit macet.

B. Saran

Dalam rangka pembaruan hukum Hipotik kapal laut seharusnya dapat disusun suatu peraturan perundangan khusus yang mengatur tentang aspek-aspek dalam Hipotik kapal laut. Dasar pemikiran ini oleh karena Hipotik atas hak-hak atas tanah telah tersedia dengan Hak Tanggungan yang dengan sendirinya telah menyatakan tidak berlakunya ketentuan-ketentuan Hipotik pada KUH. Perdata.

Dalam rangka pengembangan potensi perkapalan di Indonesia, diperlukan langkah-langkah konkret Pemerintah menyediakan kredit murah dan mudah kepada para pengusaha perkapalan, termasuk pula golongan menengah dan kecil yang kegiatan usahanya dalam transportasi laut.

Perlunya penguatan para pengusaha perkapalan adalah bagian dari upaya untuk menjadikan pengusaha nasional sebagai ujung tombak di dalam transportasi laut, sekaligus pula sebagai upaya mendukung kebijakan Pemerintah mewujudkan Poros Maritim Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman dan Samsul Wahidin, *Beberapa Catatan Tentang hukum Jaminan dan Hak-Hak Jaminan Atas Tanah*, Alumni, Cetakan Pertama, Bandung, 1985.
- Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-6, Jakarta, 2014.

- Anis Idham, *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut*, Alumni, Cetakan Pertama, Bandung, 1995.
- B. Arief Sidharta (Penerjemah), *Meusiwwen Tentang Pengembangan Ilmu hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*, Refika Aditama, Cetakan Ke-4, Bandung, 2013.
- Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-3, Jakarta, 2001.
- Djaja S. Meliala, *Perkembangan Hukum Perdata Tentang Benda dan Hukum Perikatan*, Nuansa Aulia, Cetakan Ke-2, Bandung, 2008.
- Dudu Duswara Machmudin, *Pengantar Ilmu Hukum. Sebuah Sketsa*, Refika Aditama, Cetakan Ke-2, Bandung, 2003.
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, 1991.
- Henny Tanuwidjaja, *Pranata Hukum Jaminan Utang dan Sejarah Lembaga hukum Notariat*, Refika Aditama, Cetakan Pertama, Bandung, 2012.
- Hermansyah, *Hukum Perbankan Nasional Indonesia*, Kencana Cetakan Pertama, Jakarta, 2005.
- Indra Sutha, *Menyongsong Era Hub. Internasional*, Kasatua Publishing, Cetakan Pertama, Bandung.
- Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Hak Istimewa, Gadai, dan Hipotek, Seri Hukum Harta Kekayaan*, Kencana, Cetakan Ke-2, Jakarta, 2007.
- M. Marwan dan Jimmy P, *Kamus Hukum*, Reality Publisher, Cetakan Pertama, Surabaya, 2009.
- R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Cetakan Ke-16, Jakarta, 1985.
- _____, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pradnya Paramita, Cetakan Ke-32, Jakarta, 2002.
- Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Cetakan Ke-3, Bandung, 2004.
- Salim HS, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-3, Jakarta, 2007.

- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-5, Jakarta, 2001.
- Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, *Hukum Perdata : Hak Jaminan Atas Tanah*, Liberty, Cetakan Ke-4, Yogyakarta, 1981.
- Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Intermedia, Cetakan Ke-22, Jakarta, 1989.
- Sudikno Mertokusumo, *Kapita Selekta Ilmu Hukum*, Liberty, Cetakan Pertama, Yogyakarta, 2011.
- _____, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Cetakan Kedua, Yogyakarta, 2005.
- Suyud Margono, *Aspek Hukum Komersialisasi Aset Intelektual*, Nuansa Aulia, Cetakan Pertama, Bandung, 2010.
- Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis. Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, RajaGrafindo Persada, Cetakan Ke-2, Jakarta, 2006.

Sumber-sumber Lain :

- PP. No. 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah
- PP. No. 85 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas PP. No. 10 Tahun 2006 tentang Badan Pertahanan Nasional (BPN)
- UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- UU No. 2 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas UU. No. 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris
- UU No. 42 Tahun Jaminan Fidusia
- UU No. 5 Tahun 1960 tentang UUPA
- UU No. 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas UU. No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- UU. No. 15 Tahun 2001 tentang Merek
- UU. No. 16 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- UU. No. 31 Tahun 2004 jo. UU. No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan
- UU. No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan
- UU. No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah
- UU. No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA)
- UU. No. 7 Tahun 1992 tentang Perbankan sebagaimana telah diubah dengan UU. No. 10 Tahun 1998