

TINJAUAN HUKUM PERSOALAN KEPEMILIKAN ATAS KAPAL LAUT DIKAITKAN DENGAN HAK JAMINAN KEBENDAAN MENURUT HUKUM DI INDONESIA¹

Kezia Belinda Imanuela Tiendas²

Edwin Neil Tinangon³

Victor D.D. Kasenda⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaturan kepemilikan atas kapal laut dan untuk mengkaji mekanisme pelaksanaan pengaturan jaminan. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Kedudukan hukum atas hipotek kapal laut dapat ditinjau dari kontribusi dan jenis perikatan jaminan. Hipotek kapal laut memiliki kontribusi terhadap perekonomian nasional sebagai mekanisme agunan utang, sedangkan perikatan jaminan mengenal hipotek kapal laut sebagai bagian dari obyek transaksi kebendaan. Jaminan hipotek kapal laut dilakukan dengan menggunakan SKMH terlebih dahulu yang berisi mengenai janji-janji yang disepakati oleh kreditor dan debitor sebagai perlindungan masing-masing pihak, hal ini karena dirasa akta hipotek yang dibuat oleh P3BK kurang dapat mewakili dan melindungi kepentingan para pihak. 2. 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.

Kata Kunci : *hipotik kapal laut*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara yang sedang membangun tak lain adalah negara yang mendambakan perubahan terencana. Perubahan yang dicita diharapkan itu akan menjadi terhambat kalau keadaannya tidak aman dan tertib. Kalau dicermati dengan seksama kelihatan nyata bahwa sudah banyak perubahan

positif yang dicapai oleh pemerintah Indonesia sejak mencanangkan genderang pembangunan. Baik di bidang pertanian, industri, pariwisata, transportasi, pendidikan, maupun penguasaan teknologi. Gejala semacam ini memang banyak terlihat di berbagai negara berkembang, kendati kekurangan yang lain masih pula membuka penuh tuntutan untuk segera dibenahi. Sebagai akibat perubahan demi perubahan yang kian dipercepat, pada gilirannya membuah nilai-nilai baru di kalangan masyarakat setempat. Bahkan tak jarang mampu merubuhkan tonggak-tonggak acuan tradisional yang memang sudah mulai lapuk. Konsekuensi membangun memang membawa perubahan dan perombakan. Jabatan tidak lagi berlandas pada struktur kebangsaan, tapi bergeser pada prestasi. Organisasi yang semula bersifat aneka muka dalam era tradisional, lalu semakin pupus digantikan oleh organisasi-organisasi spesifik yang lebih mengandalkan profesionalisme.

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 2008.⁵

Melihat kawasan Nusantara yang sangat luas dengan susunan geografis berupa tebaran pulau yang berjumlah besar, dan dihuni oleh jumlah penduduk cukup banyak, maka sistem komunikasi dan transportasi menjadi semakin penting. Hasil pembenahan pada jaringan sistem komunikasi dan transportasi punya pengaruh yang tidak kecil dalam mempererat kesatuan dan persatuan bangsa. Informasi-informasi harus segera sampai dengan merata pada segenap jajaran penduduk yang tersebar di 38 propinsi, sehingga pengetahuan yang diperoleh akan dapat digunakan sebagai pemupukan modal membangun lebih handal. Tak terkecuali sarana transportasi yang mantap akan dapat mendorong lajunya mobilitas warga dan arus barang lebih cepat. Untuk itulah sarana penghubung antar penduduk yang mendiami kawasan Nusantara ini harus mantap seiring dengan terwujudnya efisiensi demi menghindari ekonomi biaya tinggi.

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 20071101783

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Sulfandi Kandou, 2016, "Tinjauan Yuridis Jaminan Hipotik Kapal Laut dan Akibat Hukumnya", Jurnal Hukum Lex Crimen Vol. 6 No. 3, Universitas Sam Ratulangi, Manado, hlm. 107.

Hipotek berasal dari kata *hypotheek* yaitu suatu jaminan hutang dimana barang tanggungan tidak dipindahkan ke dalam tangan orang yang mengutang tetapi barang tersebut selalu dapat diminta atau dituntut meski barang itu sudah berada di tangan orang lain jika orang yang berutang tidak memenuhi kewajibannya. Dalam bahasa Belanda disebut dengan *Onderzetting* yang artinya adalah pembebanan.⁶ Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1168 KUHPerdara yang mengatakan hipotek hanya dapat diletakkan atau dipasang oleh orang yang dapat mengoperkan atau memindahtangankan benda jaminan. Tindakan tersebut adalah tindakan kepemilikan maka untuk dapat meletakkan hipotek orang tersebut harus cakap untuk bertindak dan mempunyai hak atau kewenangan tersebut.⁷

Seiring dengan makin gagap gempitanya pasar angkutan laut, sudah barang tentu diperlukan suatu sistem transportasi laut nasional yang terpadu dan handal, baik dalam hal kuantitas maupun kualitas. Dengan makin banyaknya masyarakat pengguna jasa angkutan laut tersebut, maka kepentingan khalayak ini harus dijadikan acuan terhadap pembenahan sektor angkutan laut nasional. Bagaimanapun transportasi laut ini menjadi salah satu bagian yang urgen dalam upaya pembangunan nasional Indonesia. Terlebih lagi dengan telah berdirinya Industri Kapal Laut di Surabaya, jelas memberikan pertanda bahwa sarana angkutan laut pada masa-masa mendatang akan semakin penting kedudukannya dalam sketsa kehidupan bangsa Indonesia. Untuk mendukung itu semua amat diperlukan suatu kebijakan nasional yang sifatnya dapat mengintegrasikan dan mendinamisasikan segala unsur pendukung transportasi laut, baik yang menyangkut sarana, prasarana, peraturan perundangan, maupun lain-lainnya.

Pemberian kuasa yang diperkenankan dalam pembebanan hipotek adalah jika kreditor hipotek pertama pada waktu penyerahan hipotek mempersyaratkan dengan tegas bahwa jika hutang pokok tidak dilunasi atau jika bunga tidak dibayar maka kreditor akan diberi kuasa secara mutlak untuk menjual objek hipotek dimuka umum.⁸ Definisi hipotek kapal terdapat juga dalam ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 1 angka 12 yang di

dalam ketentuan tersebut mendefinisikan hipotek kapal yaitu hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain. Dengan lahirnya undang-undang ini memberikan pertanda bahwa pemerintah Indonesia memang bersungguh-sungguh untuk membenahi lebih seksama lagi jenis transportasi yang strategis ini. Tanpa mengesampingkan arti pentingnya undang-undang tersebut, masih diperlukan langkah-langkah lanjutan yang lebih rinci agar peraturan itu dapat diterapkan seoptimal mungkin demi terwujudnya sektor angkutan laut yang sehat dan handal.

Berdasarkan perumusan di atas bahwa hipotek adalah hak kebendaan atas benda tidak bergerak atau benda tetap, untuk pelunasan utang yang memberikan kedudukan yang diutamakan atau mendahului kepada pemegangnya. Maka hipotek mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

1. Hipotek merupakan suatu hak kebendaan atas benda yang tidak bergerak, maka benda jaminan hipotek yang menjadi objek hipotek itu adalah kebendaan yang tidak bergerak (benda tetap).
2. Hipotek adalah lembaga hak jaminan untuk penulisan utang tertentu yang sebelumnya diperjanjikan dalam suatu akta, karena pemegang hipotek tidak berhak untuk menguasai dan memiliki kebendaan jaminan itu, semata-mata benda-benda tidak bergerak tersebut sebagai jaminan bagi pelunasan sejumlah utang tertentu (Pasal 1162 KUHPerdara);
3. Walaupun pemegang hipotek tidak diperkenankan untuk menguasai dan memiliki kebendaan jaminan yang dihipotekkan tersebut, tetapi diperkenankan untuk diperjanjikan menjual atas kekuasaan sendiri berdasarkan parate eksekusi kebendaan jaminannya jika debitur wanprestasi (Pasal 1178 KUHPerdara);
4. Memberikan kedudukan yang diutamakan kepada pemegang hipotek bahwa jika debitur cidera janji, kreditor berhak menjual kebendaan jaminan, dengan hak mendahului dari pada kreditor-kreditor lainnya;
5. Pelaksanaan eksekusinya mudah dijalankan; dan
6. Hipotek menurut sifatnya merupakan perjanjian *accessoir* artinya perjanjian tersebut aka nada apabila sebelumnya telah ada perjanjian pokoknya, yaitu perjanjian yang menimbulkan hubungan hukum utang piutang

⁶ Zaeni Asyhadie dan Rahma Kusumawati, 2018, "*Hukum Jaminan di Indonesia*", PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 241.

⁷ Satrio, 2019, "*Hukum Jaminan Hak Jaminan Kebendaan*", Cetakan ke-4, PT. Citra Aditya Bakti, Purwokerto, hlm. 218.

⁸ Ahmad Musadad, 2020, "*Hukum Jaminan*", Cetakan ke-1, Literasi Nusantara, Bangkalan, hlm. 152.

yang dijamin pelunasannya dengan kebendaan yang tidak bergerak.⁹

Adanya jaminan kebendaan yang dibebani dengan hipotik mengandung arti sebagai upaya pengamanan terhadap dana yang disalurkan yang berbentuk kredit bank sekaligus upaya untuk berjaga-jaga jangan sampai pihak kreditor sendiri yang menderita kerugian dari kegagalan nasabaah. Debitor wajib membayar kewajibannya yang telah diperjanjikan bersama. Berdasarkan uraian diatas tentang hipotek dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur dari jaminan hipotek ialah harus ada benda yang dijamin, bendanya merupakan benda tidak bergerak, ada jumlah uang tertentu yang dijanjikan, diberikan dengan akta autentik dan bukan untuk dinikmati atau dimiliki.¹⁰

Pembebanan hipotek hanya dapat dilakukan terhadap barang yang telah ada pada saat akan dilakukan penjaminan, jika barang tersebut belum ada, maka perjanjian hipoteknya menjadi batal. Selain itu dalam pembebanan hipotek para pihak dilarang memperjanjikan bahwa kreditor diberi kuasa untuk menjadikan barang-barang yang dihipotekkan sebagai miliknya jika debitor wanprestasi. Pemberian kuasa yang diperkenankan dalam pembebanan hipotek adalah jika kreditor hipotek pertama pada waktu penyerahan hipotek mempersyaratkan dengan tegas bahwa jika hutang pokok tidak dilunasi atau jika bunga tidak dibayar maka kreditor akan diberi kuasa secara mutlak untuk menjual objek hipotek dimuka umum.¹¹

Kapal laut selaku benda modal, dalam konteks hukum memang banyak menarik perhatian mengingat beberapa keistimewaan yang melekat padanya. Bahkan tak berlebihan kalau kehadiran kapal laut sebagai sarana angkut, banyak menyangkut aspek hukum yang cukup beragam yang kadang nampak rumit pula. Ini bisa dilacak misalnya saja dari segi kepemilikannya, asuransi, pendaftaran, cara mengagukannya, pencharterannya, dan sebagainya. Tak pelak lagi kalau kehadiran sarana angkutan laut ini membawa implikasi lanjut yang cukup luas dan berliku di bidang hukum. Sudah barang tentu implikasi yang timbul semacam itu memang merupakan konsekuensi yang tak mungkin dihindari. Hanya saja yang cukup menggelitik untuk dicermati ialah, seberapa jauh kesiapan perangkat hukum mampu mengantisipasi untuk memberikan perlindungan yang membuahkan ketertiban, keadilan dan kepastian.

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 mengenai tanah memang dikecualikan dari pencabutannya oleh UUPA.¹²

Menyinggung peraturan perundangan di bidang angkutan laut ini, pemerintah telah mampu menelorkan suatu undang-undang baru sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang sudah di cabut dan di gantikan dengan UU Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849). Dengan lahirnya undang-undang ini memberikan pertanda bahwa pemerintah Indonesia memang bersungguh-sungguh untuk membenahi lebih seksama lagi jenis transportasi yang strategis ini. Tanpa mengesampingkan arti pentingnya undang-undang tersebut, masih diperlukan langkah-langkah lanjutan yang lebih rinci agar peraturan itu dapat diterapkan seoptimal mungkin demi terwujudnya sektor angkutan laut yang sehat dan handal. Peraturan pelaksana dari Undang - Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran yaitu Peraturan Pemerintah(PP) Nomor 51 Tahun 2002, tentang Perkapalan tetap dinyatakan berlaku, berdasarkan Pasal 353 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa adapun dalam hal tersebut : “Pada saat Undang-Undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang - Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini”. Bahwa sejak diundangkannya Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sampai sekarang ini pada kenyataannya Pemerintah Republik Indonesia belum mengganti Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dengan peraturan pelaksanaan yang baru padahal di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 347 secara tegas dinyatakan bahwa: “Peraturan Pemerintah dan peraturan

⁹ Putri Ayi Winarsasi, 2020, “*Hukum Jaminan Di Indonesia*”, CV. Jakad Media Publishing, Bandung, hlm. 85.

¹⁰ Zaeni Asyhadie dan Rahma Kusumawati, *Op.cit.*

¹¹ Ahmad Musadad, *loc.cit.*

¹² Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, 1981, “*Hukum Perdata: Hukum Benda*”, Cetakan ke-4, Liberty, Yogyakarta, hlm. 5.

pelaksanaan lainnya dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku". Ketentuan mengenai jaminan hipotik dengan objek kapal laut di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan diatur dalam Pasal 33 sampai dengan Pasal 35.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan kepemilikan atas kapal laut ?
2. Bagaimana mekanisme pelaksanaan pengaturan jaminan ?

C. Metode Penelitian

Mengacu pada judul dan perumusan masalah, maka penelitian ini termasuk ke dalam kategori penelitian normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Kepemilikan Atas Kapal Laut

Pengaturan kepentingan atas kapal laut di Indonesia dilakukan melalui beberapa peraturan dan prosedur yang berbeda. Berikut adalah beberapa contoh :

1. Pendaftaran Kapal :
 - Pendaftaran kapal meliputi pendaftaran hak milik, pembebanan hipotek, dan pendaftaran hak kebendaan lainnya atas kapal.
 - Pendaftaran dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang diangkat oleh Kementerian Perhubungan dan dicatat di dalam Daftar Kapal Indonesia.
2. Pengalihan Hak Milik :
 - Pengalihan hak milik atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal.
 - Pengalihan hak milik harus dilengkapi dengan bukti pengalihan hak milik atas kapal dan identitas pemilik berupa kartu tanda.
3. Pembebanan Hipotek :
 - Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan.
 - Penerima hipotek atas kapal dapat berupa warga negara Indonesia atau asing, bank, lembaga keuangan, atau lembaga non keuangan.
4. Status Hukum Kepemilikan :
Status hukum kepemilikan kapal yang berkebangsaan Indonesia diatur oleh

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, yang berlaku di atas kapal dan pemilik kapal.

5. Pengukuran Kapal :

Pengukuran kapal dilakukan dengan membubuhkan catatan pengukuran pada tempat yang telah disediakan pada masing-masing Surat Tanda Kebangsaan kapal dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal dan tempat penerbitan pertama kali.

Dalam beberapa kasus, pengalihan hak milik atas kapal yang berbobot di atas 7 GT melalui perjanjian jual-beli di bawah tangan dapat menimbulkan ketidakpastian hukum atas kepemilikan kapal, sehingga perlu adanya pendaftaran kapal yang sah dan pengalihan hak milik yang tercatat secara resmi.

Lahirnya Undang-Undang No. 5 tahun 1960 tentang Peraturan Pokok-Pokok Agraria adalah salah satu contoh undang-undang yang menggantikan asas hukum dengan mencabut peraturan lam sekaligus menjadi induk atas beberapa undang-undang dalam sistematika hukum tanah nasional. Ketentuan buku kedua KUHPer dicabut sepanjang mengenai kekayaan alam, bumi dan air, akan tetapi ketentuan hipotek dan *credietverband* selain tanah masih diberlakukan peraturan lama.

Hipotek sebagai jaminan kebendaan yaitu jaminan yang objeknya benda milik debitur yang mana diikat secara khusus dan memerlukan pendaftaran, dan akan menimbulkan hak kebendaan yang sifatnya mutlak atau *zakelijke zekerheidsrechten* dan juga bersifat memberikan kedudukan preferen kepada para kreditornya, sehingga hak jaminan kebendaan tersebut memiliki beberapa keunggulan bila dibandingkan dengan hak jaminan lainnya termasuk juga jaminan perorangan. Timbulnya hak kebendaan harus melalui perjanjian *accessoir* yaitu suatu perjanjian tambahan dari perjanjian awal (induknya), dengan kata lain harus diperjanjikan terlebih dulu mengenai benda yang akan dijamin secara khusus (Pasal 1132 BW), sebagaimana dikemukakan oleh Sri Soedewi Masjchun Sofwan, yaitu jaminan yang berupa hak mutlak atas suatu benda, yang mempunyai ciri-ciri mempunyai hubungan langsung atas benda tertentu, dapat dipertahankan pada siapa pun, selalu mengikuti bendanya atau *droid de suite* dan dapat dialihkan.¹³

Hipotek sebagai hak kebendaan daripada jaminan kebendaan juga mewakili asas dasar hak

¹³ Sri Soedewi Masjchun Sofwan, 1980, "*Hukum Jaminan di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*", Liberty Offset, Yogyakarta, hlm. 46-47.

kebendaan di atas, dijabarkan oleh Gunawan Widjaja bahwa hipotek memiliki sifat khusus, yaitu: Hipotek bersifat memaksa atau *absolute*; Hipotek dapat beralih atau dipindahtangankan; Hipotek bersifat individualitet; Hipotek bersifat menyeluruh atau *totaliteit*; Hipotek tidak dapat dipisahkan atau *onsplitsbaarheid*; Hipotek berjenjang (ada prioritas yang satu atas yang lainnya); Hipotek wajib untuk diumumkan; Hipotek mengikuti bendanya atau *droit de suite* (Pasal 1136 dan 1198 BW); Bersifat mendahului atau *droit de preference* (Pasal 1132 BW); Hipotek sebagai *Jura in re Alinea* atau yang terbatas.¹⁴

Sifat kebendaan kapal laut yang dapat dijadikan jaminan keperdataan adalah sebagai berikut :

1. Kedudukan Hukum: Kapal laut yang dijadikan jaminan hipotek memiliki kontribusi terhadap karakteristik suatu kapal laut dan memiliki sifat kebendaan yang melekatkan tagihan yang dijamin dengan hipotik. Kedudukan hukum hipotek kapal laut dapat ditinjau dari kontribusi dan jenis perikatan jaminan.
2. Karakteristik: Kapal laut yang dijadikan jaminan memiliki ciri-ciri yang tangguh, seperti dapat ditegakkan terhadap siapa pun, memiliki preferensi, berazas prioritas, dan mempunyai prinsip spesialisitas.
3. Pendaftaran: Untuk menjadi jaminan, kapal laut harus terdaftar pada pejabat yang berwenang. Pendaftaran kapal laut ini memungkinkan setiap orang untuk melihat pendaftaran suatu kapal, bahkan dapat meminta salinan akta-akta kapal tertentu kepada Kantor Pendaftaran.
4. Kekuatan Eksekutorial: Akta Hipotek memiliki kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan Pengadilan, menjadikan pemegang hipotek (kreditur) dapat melakukan eksekusi untuk memastikan keamanan dalam jaminan.
5. Hak Kebendaan: Kapal laut yang dijadikan jaminan hipotek memiliki hak kebendaan yang memberikan kekuasaan langsung atas suatu benda dan dapat dipertahankan terhadap siapa pun juga. Hak kebendaan ini mempunyai sifat-sifat tertentu dan ciri-ciri unggulan bila dibandingkan dengan hak perorangan

Dengan demikian, kapal laut yang dijadikan jaminan hipotek memiliki sifat

kebendaan yang memberikan kekuasaan langsung atas suatu benda, dapat dipertahankan terhadap siapa pun, dan memiliki kekuatan eksekutorial yang memungkinkan pemegang hipotek untuk melakukan eksekusi.

B. Pengaturan Hak Jaminan Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Di Indonesia

Ada 2 kata yang tercantum dalam istilah hipotek kapal, yaitu kata hipotek dan kapal dimana masing-masing istilah tersebut mempunyai konsepsi yang berbeda antara satu sama lain. Hipotek berasal dari kata *hypothek* dari Hukum Romawi yaitu *hypotheca* yaitu suatu jaminan utang dimana barang tanggungan tidak dipindahkan ke dalam tangan orang yang mengutangkan tetapi barang itu selalu dapat diminta/dituntut meskipun barang itu sudah berada di tangan orang lain apabila orang yang berutang tidak memenuhi kewajibannya.¹⁵

Pengertian hipotek juga dapat dilihat dalam Pasal 1162 KUHPerdara, yaitu: “Suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak, untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan bagi suatu perikatan.” Selain itu, Vollmar mengartikan hipotek adalah: “Sebuah hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak tidak bermaksud untuk memberikan orang yang berhak (pemegang hipotek) sesuatu nikmat dari suatu benda, tetapi ia bermaksud memberikan jaminan belaka bagi pelunasan sebuah hutang dengan dilebihdahulukan.¹⁶

Konstruksi hukum pada kedua definisi ini mengacu pada pembebanan pada benda tidak bergerak. Benda tidak bergerak tidak hanya atas kapal laut yang berukuran 20 m³, tetapi juga pada pembebanan hak atas tanah. Hak atas tanah yang dapat dibebani dengan hipotek terdiri atas tanah kini tidak berlaku lagi karena Buku II KUHPerdara yang berkaitan dengan hipotek atas tanah telah dicabut dengan Undang-Undang No. 4 Tahun 1999 tentang Hak Tanggungan. Pengertian kapal dapat dilihat dalam Pasal 1 angka (36) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal adalah:

“Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta

¹⁴ Gunawan Widjaja, 2005, “*Seri Hukum Bisnis Alternatif Penyelesaian Sengketa*”, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 207.

¹⁵ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta: Intermedia, 1985, hlm. 78.

¹⁶ HS, Salim, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012. hlm. 195.

alat apung dan bangunan yang terapung yang tidak berpindah-pindah.”

Inti definisi kapal tersebut adalah kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun. Kendaraan air dapat digerakkan dengan: (a) tenaga mekanik; (b) tenaga angin atau tunda; (c) berdaya dukung dinamis; (d) kendaraan di bawah permukaan air; dan (e) alat apung dan bangunan terapung.¹⁷

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 berat, 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 hipotek. Pengertian hipotek kapal menurut Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Pelayaran adalah: “Hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditur tertentu terhadap kreditur lain.”

Sedangkan menurut Salim HS, hipotek atas kapal adalah:

“Hak kebendaan atas kapal yang dibukukan atau didaftarkan (biasanya dengan isi kotor dan di atas 20 m³ diberikan dengan akta autentik, guna menjamin tagihan hutang.”¹⁸

Kapal yang dibukukan atau didaftar adalah grosse akta yang merupakan salinan pertama dari asli (minuta) akta. Diberikan dengan kata autentik maksudnya adalah bahwa hipotek atas kapal itu harus dilakukan dengan akta autentik. Artinya dibuat di muka dan di hadapan pejabat yang berwenang untuk itu. Pejabat yang berwenang untuk membuat akta autentik adalah pejabat pembuat akta kapal laut.

Menjamin tagihan hutang, maksudnya, bahwa dengan adanya hipotek kapal tersebut memberikan keamanan dan menjamin kepastian hukum bagi kreditur. Apabila debitur wanprestasi, maka terhadap objek hipotek kapal laut tersebut dapat dilakukan pelelangan di muka umum dengan tujuan untuk pelunasan suatu utang pokok, bunga, dan biaya-biaya lainnya.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang hipotek atas kapal dapat dilihat pada peraturan perundang-undangan berikut ini:

- 1) Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232 KUHPerdara.
- 2) Pasal 314 sampai dengan Pasal 316 Kitab Undang-Undang Dagang.

3) Pasal 60 sampai dengan Pasal 66 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

4) Pasal 33 dan Pasal 35 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

5) Pasal 2 sampai dengan Pasal 39 Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

Dalam perjanjian hipotek kapal, yang menjadi subjek (para pihak) adalah:

1) Pemberi hipotek (*hypothekgever*) yaitu mereka yang sebagai jaminan memberikan suatu hak kebendaan (hipotek), atas bendanya yang tidak bergerak, biasanya mereka mengadakan suatu utang yang terikat pada hipotek, tetapi hipotek atas beban pihak ketiga.

2) Penerima hipotek (*theekbank, hypotheekhouder* atau *hypothek-nemer*) yaitu pihak yang menerima hipotek, pihak yang meminjamkan uang di bawah ikatan hipotek. Biasanya yang menerima hipotek ini adalah lembaga perbankan dan atau lembaga keuangan nonbank.¹⁹

Dalam perjanjian hipotek kapal, yang menjadi objek yaitu kapal yang telah dibukukan dan dijadikan jaminan hutang. Sejak terjadinya pembebanan hipotek atas kapal, maka sejak saat itulah timbul akibat hukum bagi kedua belah pihak. Akibat hukum itu adalah timbulnya hak dan kewajiban yang saling bertimbal balik.¹⁵

1) Hak dan Kewajiban Pemberi Hipotek Hak pemberi hipotek, diantaranya:

- (a) tetap menguasai bendanya;
- (b) mempergunakan bendanya;
- (c) melakukan tindakan penguasaan asal tidak merugikan penerima hipotek; dan
- (d) berhak menerima uang pinjaman kredit.

Kewajiban pemberi hipotek, diantaranya:

- (a) membayar pokok beserta bunga pinjaman uang kredit dari jaminan hipotek; dan
- (b) membayar denda atas keterlambatan melakukan pembayaran pokok pinjaman kredit dan bunga.

2) Hak dan Kewajiban Penerima Hipotek Hak penerima hipotek, diantaranya:

- (a) memperoleh penggantian daripadanya untuk pelunasan piutangnya (*verschaaalrecht*) jika debitur wanprestasi; dan
- (b) memindahkan piutangnya, karena hipotek bersifat *accessoir*, maka dengan berpindahnya utang pokok, hipotek ikut berpindah.

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 196.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 197.

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 200.

Prosedur dan syarat-syarat dalam pembebanan hipotek atas kapal diatur dalam KUHPerdara, KUHD, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Prosedur yang ditempuh untuk melaksanakan pembebanan hipotek atas kapal adalah:

- a. Kapal yang telah didaftarkan dalam daftar kapal Indonesia. Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal oleh Pejabat dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan.²⁰
- b. Pemilik kapal dan penerima hipotek atau penerima hipotek secara sendiri atas kuasa pemilik kapal (dibuat di hadapan Notaris) mengajukan permohonan kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftar. Permohonan tersebut harus dilengkapi dengan: (a) perjanjian kredit, (b) asli grosse akta pendaftaran kapal atau grosse akta baliknama kapal, (c) dan kuasa pemilik kapal. Selanjutnya, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal melakukan penelitian kelengkapan persyaratan dalam waktu paling lama 5 (lima) hari kerja sejak permohonan diterima secara lengkap. Apabila permohonan belum terpenuhi, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik nama Kapal mengembalikan permohonan kepada pemohon untuk melengkapi persyaratan. Permohonan yang dikembalikan dapat diajukan kembali kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal setelah kekurangan kelengkapan persyaratan dilengkapi. Setelah kelengkapan persyaratan pembebanan hipotek atas kapal telah terpenuhi, maka Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal membuat akta hipotek kapal.²¹
- c. Akta hipotek atas kapal memuat:
 - (a) nomor dan tanggal akta,
 - (b) nama dan tempat kedudukan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal,
 - (c) nama dan domisili pemberi dan penerima hipotek,
 - (d) nomor dan tanggal akta pendaftaran atau akta baliknama,
 - (e) data kapal,

- (f) dasar pembebanan hipotek,
- (g) nilai hipotek; dan hal-hal lain yang diperjanjikan.

Kemudian akta hipotek atas kapal ditandatangani oleh pemilik kapal, penerima hipotek, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal, dan Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal.²²

- d. Sebagai bukti kapal telah dibebani hipotek maka penerima hipotek diberikan grosse akta hipotek kapal.²³

Pada prinsipnya, sifat perjanjian dapat dibagi menjadi 2 macam yaitu perjanjian pokok dan perjanjian *accessoir*. Perjanjian pokok merupakan perjanjian untuk mendapatkan fasilitas kredit dari bank atau disebut perjanjian kredit. Sedangkan perjanjian *accessoir* merupakan perjanjian tambahan. Perjanjian pembebanan hipotek kapal merupakan perjanjian *accessoir* atau tambahan. Keberadaan perjanjian hipotek atas kapal ini adalah tergantung pada perjanjian pokoknya.²⁴ Jadi apabila perjanjian pokoknya (perjanjian kredit) berakhir, maka perjanjian tambahannya (perjanjian hipotek atas kapal) juga ikut berakhir.

Jangka waktu berlakunya hipotek kapal tergantung pada substansi perjanjian pokok atau perjanjian kredit yang dibuat antara debitur (pemilik kapal/kuasanya) dengan kreditur (bank). Menurut jangka waktunya, perjanjian kredit dapat digolongkan menjadi 3 macam, yaitu kredit jangka pendek, kredit jangka menengah, dan kredit jangka panjang.²⁵

Hapusnya hipotek adalah tidak berlaku lagi hipotek yang dibebankan atas kapal. Di dalam Pasal 1209 KUHPerdara diatur tentang hapusnya hipotek. Hapusnya hipotek karena 3 hal yaitu: hapusnya perikatan pokok, pelepasan hipotek oleh kreditur, dan pengaturan urutan tingkat oleh pengadilan. Kapal yang tidak lagi dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal, dilakukan pencoretan hipotek (roya).

Pencoretan hipotek (roya) dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal. Pencoretan hipotek (roya) dilakukan berdasarkan: permohonan penerima hipotek atas kapal atau penerima pengalihan hipotek atas kapal; permohonan pemberi hipotek atas kapal; atau penetapan Pengadilan Negeri/putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap. Roya dilakukan dengan cara membuat catatan tentang berakhirnya pembebanan dan mencoret mencoret catatan tentang pembebanan. Kemudian

²⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Pasal 28.

²¹ *Ibid.*, Pasal 29.

²² *Ibid.*, Pasal 30.

²³ *Ibid.*, Pasal 31.

²⁴ Salim HS, *Op.Cit.*, hlm. 211.

²⁵ *Ibid.*, hlm. 212.

catatan disalin dalam grosse akta hipotek kapal dan dikembalikan kepada pemilik kapal.

Permasalahan hak jaminan kapal laut dikaitkan dengan Hak Jaminan Kebendaan menurut Hukum Perdata di Indonesia dapat dilihat dari beberapa aspek. **Pertama**, kapal laut sebagai benda bergerak yang berlayar dari satu pelabuhan ke lainnya memiliki karakteristik yang berbeda dengan benda tidak bergerak lainnya, seperti tanah. Kedua, dalam Hukum Perdata Indonesia, hipotek adalah jaminan kebendaan atas benda tidak bergerak selain tanah, termasuk kapal laut. Namun, pengaturan hukum jaminan hipotek kapal laut di Indonesia belum secara komprehensif diatur dalam satu undang-undang, sehingga masih terdapat kekurangan dari segi peraturan undang-undang.²⁶

Kedua, dalam perspektif fiqh muamalah, kapal laut dinilai sulit menentukan harga karena tidak ditetapkan harga pasar untuk benda tersebut. Hal ini bertentangan dengan konsep ar-Rahn dalam fiqh muamalah, bahwa pindah dan risiko tenggelamnya kapal (KUHPperdata pasal 1178 ayat 2).

Ketiga, dalam praktiknya, permasalahan lainnya terkait dengan biaya pembebanan dan pencatatan hipotek. Standarisasi draf akta hipotek yang bebas untuk dimodifikasi atau ditambah klausula-klausula yang sesuai dengan kesepakatan serta proses eksekusi hipotek dalam praktik yang sangat kompleks dan Panjang.

Keempat, dalam penelitian yang dilakukan, ditemukan bahwa pembebanan jaminan hipotik pada kapal laut dalam perspektif hukum jaminan di Indonesia masih memiliki beberapa permasalahan, seperti permasalahan yang biasanya muncul di lapangan pada saat eksekusi kapal akibat wanprestasi perjanjian kredit oleh debitur, seperti kreditur tidak dapat menjamin kepastian hukum dalam proses eksekusi.

Dalam sintesis, permasalahan hak jaminan kapal laut dikaitkan dengan Hak Jaminan Kebendaan menurut Hukum Perdata di Indonesia dapat dilihat sebagai permasalahan yang kompleks dan memerlukan perhatian dari pemerintah dan stakeholder terkait untuk mengembangkan peraturan yang lebih komprehensif dan efektif dalam mengatur jaminan hipotek kapal laut di Indonesia.

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 :²⁷

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.

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

²⁶ <https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-alasan-indonesia-butuh-uu-hipotek-kapal-lt57444b0da0e84/>
Diakses 10 Mei 2024, 17.00 WITA.

²⁷ Sutjipto, 1996, "Pendaftaran dan Balik Nama Kapal Panduan Bagi Pejabat Pendaftaran Kapal, Seksi Pendaftaran dan Balik Nama Kapal", Departemen Perhubungan, Jakarta, hlm. 124.

(*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*. *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.²⁸

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 :²⁹

1. Benda-benda tak bergerak yang dapat dipindahtangankan beserta segala perlengkapannya.
2. Hak pakai hasil atas 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.
6. Pasar-pasar yang diakui oleh pemerintah, beserta hak-hak asli merupakan yang melekat padanya.

Termasuk benda-benda tak bergerak adalah hak atas tanah, kapal laut, dan pesawat terbang. Hak atas tanah terdiri dari hak milik, HGB dan HGU. Sejak berlakunya Undang-undang No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan, maka hipotik atas tanah menjadi tak berlaku lagi, tetapi yang digunakan dalam pembebanan hak atas tanah tersebut adalah Hak Tanggungan. Sedangkan benda tidak bergerak seperti kapal laut tetap berlaku ketentuan-ketentuan tentang hipotik sebagaimana yang diatur dalam Buku II KUH Perdata. Ukuran kapal lautnya 20 m³, sedangkan di bawah itu berlaku ketentuan tentang jaminan fidusia. Benda-benda yang tidak dapat dibebani hipotik :³⁰

1. Benda bergerak;

2. Benda dari orang yang belum dewasa;
3. Benda-benda dari orang yang berada di bawah pengampuan; dan
4. Benda dari orang-orang yang tak hadir selama penguasaan atas benda-bendanya hanya dapat diberikan untuk sementara waktu.

Pada prinsipnya, sifat perjanjian dapat dibagi menjadi 2 macam, yaitu perjanjian pokok dan perjanjian aksesoir. Perjanjian pokok merupakan perjanjian untuk mendapatkan fasilitas kredit dari bank. Sedangkan perjanjian aksesoir merupakan perjanjian tambahan. Perjanjian pembebanan hipotik kapal laut merupakan perjanjian aksesoir atau tambahan. Keberadaan perjanjian hipotik kapal ini adalah tergantung pada perjanjian pokoknya.

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 lingkupnya 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 kapalkapal dan kapal-kapal pembuatan seperti itu dapat diletakkan hipotik”.³¹

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, disebutkan bahwa “Kapal yang telah didaftar dapat dibebani

²⁸ Andi Dodi Dasinangon, 2018, “*Eksekusi Jaminan Hipotik Kapal Laut Akibat Wanprestasi Perjanjian Kredit*”, Jurnal Hukum *Lex Privatum* Vol. 6 No. 3, Universitas Sam Ratulangi, Manado, hlm. 78.

²⁹ Pasal 1164 KUH Perdata.

³⁰ Hoey Oey Tiong, 1984, “*Fidusia Sebagai Jaminan Unsur-unsur Perikatan*”, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 126.

³¹ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, 1995, “*Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*”, cetakan ke-26, Pradnya Paramita, Jakarta, hlm. 88.

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.³²

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 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 autentik yang dibuat oleh atau dihadapan Notaris menurut bentuk dan tata cara yang ditetapkan dalam Undang-Undang ini.” 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 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.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kedudukan hukum atas hipotek kapal laut dapat ditinjau dari kontribusi dan jenis perikatan jaminan. Hipotek kapal laut memiliki kontribusi terhadap perekonomian nasional sebagai mekanisme agunan utang, sedangkan perikatan jaminan mengenal hipotek kapal laut sebagai bagian dari obyek transaksi kebendaan. Jaminan hipotek kapal laut dilakukan dengan menggunakan SKMH terlebih dahulu yang berisi mengenai janji-janji yang disepakati oleh kreditor dan debitor sebagai perlindungan masing-masing pihak, hal ini karena dirasa akta hipotek yang dibuat oleh P3BK kurang dapat mewakili dan melindungi kepentingan para pihak. Dan dengan adanya asas publisitas yang mana disyaratkan untuk penjaminan hipotek, janji-janji yang tertera dalam SKMH tersebut akan mengikat pihak ketiga dengan sendirinya dan berimplikasi pada pihak ketiga yang mana adalah masyarakat, calon kreditor hipotek lain, atau juga perusahaan asuransi. Implikasi ini antara lain sebagai perlindungan bagi

³² Lihat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 60)

pihak ketiga, dan juga para pihak lain didalam perjanjian jaminan hipotek kapal laut tersebut.

2. 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.

B. Saran

1. Karena kualitas keilmuan dari notaris yang juga masih sangat dibutuhkan, dan dengan bukti SKMH yang mana hanya dapat dibuat oleh notaris, maka diharapkan agar menjadikan notaris itu berwenang dalam membuat akta hipotek yang saat ini hanya dapat dibuat oleh P3BK, dengan ini harus ditentukan secara khusus mengenai kewenangan notaris sebagai pejabat umum yang dapat membuat akta hipotek. Dengan pertimbangan kegiatan bisnis transportasi laut juga sedang berkembang saat ini, penyempurnaan aturan dengan adanya peraturan setingkat undang-undang yang khusus mengatur tentang hipotek akan melahirkan unifikasi hukum tentang lembaga jaminan hipotek.
2. 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 ketentuanketentuan Hipotik pada KUH. Perdata. 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

- Adil, S. K. M. 1962. *"Hak-Hak Kebendaan"*, Pembangunan, Bhartara, Jakarta.
- Anis, I. 1995. *"Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut dan Masalah Eksekusi*

Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim", Alumni, Bandung.

- Asyhadie, Z. & Rahma Kusumawati. 2018. *"Hukum Jaminan di Indonesia"*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Isnaeni, M. 1996. *"Hipotek Pesawat Udara di Indonesia"*, Dharma Muda, Surabaya.
- Kusumaatmadja, M. 2002. *"Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan"*, (Kumpulan Karya Tulis) Penerbit Alumni, Bandung.
- Marzuki, P. M. 2011. *"Penelitian Hukum"*, Prenada Media Grup, Jakarta.
- Mertokusumo, S. 2009. *"Penemuan Hukum Sebuah Pengantar"*, cetakan ke-6, Liberty, Yogyakarta.
- Musadad, A. 2020. *"Hukum Jaminan"*, Cetakan ke-1 Literasi Nusantara, Bangkalan.
- Musadad, A. 2020. *"Hukum Jaminan"*, Cetakan ke-1, Literasi Nusantara, Bangkalan.
- Pitlo, A. 1977. *"Tafsiran Singkat Tentang Beberapa Bab Dalam Hukum Perdata"*, (Terjemahan M. Moerasad), Intermasa, Jakarta.
- R. Subekti & R. Tjitrosudibio, 1995. *"Kitab Undang-Undang Hukum Dagang"*, cetakan ke-26, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Salim H. S. 2007, *"Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia"*, Cetakan ke-3 Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Salim H. S. 2014. *"Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia"*, Edisi I Cetakan-8, Rajawali Pers, Jakarta.
- Satrio. 2019. *"Hukum Jaminan Hak Jaminan Kebendaan"*, Cetakan ke-4, PT. Citra Aditya Bakti, Purwokerto.
- Soekanto, S. 1986. *"Pengantar Penelitian Hukum"*, UI-Press, Jakarta.
- Sofwan, S. S. M. 1975. *"Hukum Benda"* Penerbit Liberty, Yogyakarta.
- Sofwan, S. S. M. 1980. *"Hukum Jaminan di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan"*, Liberty Offset, Yogyakarta.
- Sofwan, S. S. M. 1981. *"Hukum Perdata: Hukum Benda"*, Cetakan ke-4, Liberty, Yogyakarta.
- Sutjipto. 1996. *"Pendaftaran dan Balik Nama Kapal Panduan Bagi Pejabat Pendaftaran Kapal, Seksi Pendaftaran dan Balik Nama Kapal"*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Tiong, H. O. 1984. *"Fidusia Sebagai Jaminan Unsur-unsur Perikatan"*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Usman, S. Prakoso Djoko, & Pramono Hari. 1990. *"Hukum Pengangkutan Di Indonesia"*, Rineka Cipta, Jakarta.

- Widjaja, G. 2005. “*Seri Hukum Bisnis Alternatif Penyelesaian Sengketa*”, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Winarsasi, P. A. 2020. “*Hukum Jaminan Di Indonesia*”, CV. Jakad Media Publishing, Bandung.

Jurnal

- Dasinangon, A. D. 2018, “*Eksekusi Jaminan Hipotik Kapal Laut Akibat Wanprestasi Perjanjian Kredit*”, Jurnal Hukum *Lex Privatum* Vol. 6 No. 3, Universitas Sam Ratulangi, Manado.
- Kandou, S. 2016, “*Tinjauan Yuridis Jaminan Hipotik Kapal Laut dan Akibat Hukumnya*”, Jurnal Hukum *Lex Crimen* Vol. 6 No. 3, Universitas Sam Ratulangi, Manado.
- Tegoeh, H. F. 2019. “*Pemberian Status Hukum Terhadap Kapal yang Berkebangsaan Indonesia*”, Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 04 No. 02. Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai, Lampung.

Sumber-Sumber Lain

- <https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-alasan-indonesia-butuh-uu-hipotek-kapal-1t57444b0da0e84/> Diakses 10 Mei 2024
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849), Pasal 60 ayat (1).
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849), Pasal 1 angka 12.
- Tjitrosudibio & Subekti, 2017, “*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*”, PT Balai Pustaka, Jakarta.
- UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 60)
- UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 1 Angka 36)