

pada bab terdahulu dan saran-saran yang mungkin dapat memberi masukan bagi semua pihak.

## **BAB II**

### **KAPAL LAUT SEBAGAI JAMINAN PELUNASAN KREDIT DAN PELAKSANAAN EKSEKUSINYA**

#### **A. Landasan Teori Tentang Kapal Laut Sebagai Jaminan**

##### **1. Pengertian Kapal dan Kapal Laut**

Dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 309 mengartikan kapal, sebagai berikut:

Kapal adalah semua perahu dengan nama apa pun dan dari macam apa pun juga, kecuali ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Alat perlengkapan kapal adalah segala benda yang bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.<sup>17</sup>

Berdasarkan pengertian di atas, maka Kitab Undang-Undang Hukum Dagang memberi pengertian yang luas terhadap kapal, yaitu semua alat yang berlayar.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga memberi definisi kapal, yaitu dalam Pasal 1 angka 36, yang berbunyi:

---

<sup>17</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 309.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung atau bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.<sup>18</sup>

Pengertian kapal tersebut di atas dijelaskan lebih lanjut dalam penjelasan Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, yang berbunyi:

Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*accommodation barge*) untuk menunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang menampung minyak (*oil storage barge*), serta unit-unit pemboran lepas pantai berpindah (*mobile offshore drilling units/MODU*).<sup>19</sup>

Ketentuan-ketentuan di atas memberikan pengertian bahwa kapal adalah kendaraan air namun tujuannya tidak hanya terbatas untuk berlayar dan alat apung yang tidak berpindah-pindah, kecuali dipindahkan walaupun tujuannya tetap pada suatu tempat.

Menurut Soekardono, hukum positif Indonesia menganut pengertian kapal secara luas, yaitu kapal dengan ukuran tertentu yang dapat terapung baik dengan kekuatan sendiri maupun digerakkan dengan tenaga lain.<sup>20</sup>

Mengenai kapal laut, ketentuannya dapat dilihat dalam Pasal 310 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi “kapal laut adalah semua

---

<sup>18</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 1 angka 2.

<sup>19</sup>Indonesia, *Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan*, Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002, LN No. 95 Tahun 2002, TLN No. 4227, penjelasan Pasal 1 angka 2.

<sup>20</sup>Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, (Jakarta: Dian Rakyat, 1969), hal. 9.

kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu.”<sup>21</sup>

Menurut Dr. R. Wiryono Prodjodikoro, S.H., dalam bukunya berjudul *Hukum Laut Bagi Indonesia*, menyatakan bahwa berdasarkan pengertian kapal laut di atas terdapat dua unsur, yaitu:

- a. hal keadaan dipakai;
- b. hal ditujukan untuk dipakai.

Sehubungan dengan hal di atas, beliau berpendapat bahwa suatu kapal meskipun dipakai untuk berlayar di sungai untuk satu kali pelayaran di laut, maka mulai saat itu berlaku istilah kapal laut terhadapnya, sampai kapal itu terus-menerus dipakai untuk pelayaran di sungai.

Sedangkan mengenai unsur kedua, yaitu hal kapal ditujukan untuk dipakai guna pelayaran di laut, beliau berpendapat bahwa bentuk dari tubuh kapal menentukan adanya tujuan pelayaran di laut.<sup>22</sup>

Mengenai apa yang dimaksud dengan kapal laut Indonesia, Pasal 311 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa “kapal Indonesia adalah setiap kapal yang dianggap sebagai demikian oleh undang-undang tentang surat-surat laut dan pas-pas kapal.”<sup>23</sup>

Undang-Undang yang dimaksudkan di atas adalah Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dijelaskan lebih lanjut dalam peraturan

---

<sup>21</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 310.

<sup>22</sup>R. Wiryono Prodjodikoro, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, (Bandung: Sumur Bandung, 1991), hal. 69-70.

<sup>23</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 311.

pelaksanaannya, yaitu Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Menurut pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002, “kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.”<sup>24</sup>

## **2. Status Hukum Kapal Laut Dalam Hukum Perdata**

Di Indonesia, Pasal 510 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur bahwa kapal laut sebagai benda bergerak, yaitu:

Kapal-kapal, perahu-perahu, perahu-perahu tambang, gilingan-gilingan dan tempat-tempat pemandian yang dipasang di perahu atau yang berdiri terlepas dan benda-benda sejenis itu adalah benda bergerak.<sup>25</sup>

Sedangkan Pasal 314 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengatur bahwa “kapal laut yang berukuran paling sedikit 20 meter kubik isi kotor dapat didaftarkan dan akan ditentukan dalam suatu undang-undang tersendiri.”<sup>26</sup>

Undang-Undang yang dimaksud di atas adalah Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan sebagai peraturan pelaksanaannya.

Dari dua ketentuan di atas terdapat perbedaan mengenai status hukum kapal laut. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan bahwa kapal

---

<sup>24</sup>Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan, Pasal 1 angka 3.

<sup>25</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 510.

<sup>26</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 314 ayat 1.

adalah benda bergerak, sedangkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang memperlakukan kapal yang terdaftar sebagai benda tidak bergerak.

Uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pada sifat dan hakikatnya, kapal dengan ukuran paling sedikit 20 meter kubik isi kotor merupakan benda bergerak terdaftar.

Akibat hukum dari kapal laut yang sudah terdaftar menurut Pasal 314 alinea 3 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dinyatakan bahwa “kapal laut yang terdaftar dapat dibebankan dengan hipotik.”<sup>27</sup>

Sehingga pendaftaran kapal laut menurut hukum perdata di Indonesia, berarti:

- a. menetapkan status hukum keperdataan kapal laut yang berpengaruh pada penetapan aturan hukum keperdataan atas kapal laut tersebut. Dengan kata lain, kapal laut menurut sifatnya merupakan benda bergerak, namun dengan pendaftaran dalam register kapal akan memperoleh status sebagai benda tidak bergerak.
- b. pendaftaran perdata menyangkut pendaftaran dari seluruh hak-hak yang melekat pada kapal laut tersebut.<sup>28</sup>

### **3. Sumber Hukum Pendaftaran Kapal Laut**

Dasar hukum pendaftaran kapal laut dapat dilihat dari ketentuan pasal 314 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi:

---

<sup>27</sup>*Ibid.*, Pasal 314 alinea 3.

<sup>28</sup>Anis Idham, *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut Dan Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim*, (Bandung: Alumni, 1995), hal. 98.

Kapal-kapal Indonesia yang berukuran paling sedikit 20 meter kubik isi kotor dapat dibukukan di dalam suatu register kapal menurut ketentuan yang akan ditetapkan dalam suatu undang-undang tersendiri.<sup>29</sup>

Ketentuan mengenai pendaftaran kapal laut tersebut diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Pendaftaran kapal juga diatur lebih rinci dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal, Keputusan Menteri Perhubungan No. 1 Tahun 2002 tentang Penyempurnaan Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 1996 tentang Penyederhanaan Tata Cara Pengadaan dan Pendaftaran Kapal, dan Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 1996 tentang Penyederhanaan Tata Cara Pengadaan dan Pendaftaran Kapal, yang merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Pelayaran.

Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 353 Undang-Undang Pelayaran, yaitu:

Pada saat undang-undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti yang baru berdasarkan undang-undang ini.<sup>30</sup>

Pendaftaran kapal juga dapat dilihat dalam Pasal 158 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, yang berbunyi “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.”<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 314 ayat 1.

<sup>30</sup>*Ibid.*, Pasal 353.

<sup>31</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 158 ayat (1).

#### **4. Proses Pendaftaran Kapal Laut**

Dilihat dari ketentuan Pasal 314 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang maupun ketentuan Pasal 158 Undang-Undang Pelayaran dapat disimpulkan bahwa pendaftaran kapal bersifat fakultatif, karena dikatakan bahwa kapal Indonesia yang beratnya minimal 20 meter kubik isi kotor “dapat” didaftarkan.

Istilah “dapat didaftarkan” berarti tidak terdapat keharusan untuk didaftarkan, oleh karenanya ada kemungkinan bahwa kapal-kapal yang beratnya paling sedikit 20 meter kubik isi kotor tidak didaftarkan.

Kapal yang tidak didaftarkan, statusnya sebagai benda bergerak dan bila diletakkan sebagai jaminan, lembaga jaminannya adalah gadai atau fidusia.

Sedangkan terhadap kapal laut yang sudah terdaftar menurut Pasal 314 alinea 3 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dinyatakan bahwa “kapal laut yang terdaftar dapat dibebankan dengan hipotik.”<sup>32</sup>

Pasal 19 ayat 1 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, menyebutkan bahwa “pendaftaran kapal meliputi pendaftaran hak milik, pembebanan hipotek dan hak kebendaan lainnya atas kapal,”<sup>33</sup> sehingga pendaftaran sangat penting karena hanya kapal yang terdaftar dapat diletakkan sebagai jaminan dalam bentuk hipotik.

---

<sup>32</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 314 ayat 3.

<sup>33</sup>Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan, Pasal 19 ayat 1.

Hak kebendaan lainnya atas kapal antara lain berupa carter kosong (*bareboat charter*) dan sewa guna usaha (*leasing*).<sup>34</sup>

Pasal 154 Undang-Undang Pelayaran menyebutkan bahwa status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui:<sup>35</sup>

- a. proses pengukuran kapal;
- b. pendaftaran kapal; dan
- c. penetapan kebangsaan kapal.

Proses pendaftaran kapal laut diatur dalam Undang-Undang Pelayaran, yaitu dari Pasal 154 sampai dengan Pasal 168, yang diterangkan lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, yaitu dari Pasal 10 sampai dengan Pasal 48 yang secara garis besarnya akan penulis jelaskan di bawah ini.

Pasal 11 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan jo pasal 155 Undang-Undang Pelayaran, menyatakan pengukuran kapal dapat dilakukan menurut 3 (tiga) metode, yaitu:

- a. Pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
- b. Pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
- c. Pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.

---

<sup>34</sup>*Ibid.*, penjelasan Pasal 19 ayat 1.

<sup>35</sup> Undang-Undang Pelayaran, Pasal 154.

Berdasarkan pengukuran tersebut diterbitkannya Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 meter kubik yang setara dengan tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).

Pada kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur wajib dipasang Tanda Selar. Tanda Selar adalah rangkaian angka dan huruf yang menunjukkan tonase kotor, nomor surat ukur serta kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur.

Surat ukur adalah surat kapal yang memuat ukuran dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran.

Tonase kapal adalah volume kapal yang dinyatakan dalam tonase kotor (*gross tonnage/GT*) dan tonase bersih (*net tonnage/NT*).

Daftar ukur adalah daftar yang memuat perhitungan tonase kapal.

Syarat sebuah kapal dapat didaftar adalah:<sup>36</sup>

- a. Kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur dengan isi kotor sekurang-kurangnya 20 meter kubik yang setara dengan tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).
- b. Dimiliki oleh WNI atau badan hukum Indonesia yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia .
- c. Dimiliki oleh badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh WNI.

Sistem pendaftaran yang dianut di Indonesia adalah sistem pendaftaran tertutup, karena hanya kapal yang dimiliki oleh WNI atau badan hukum

---

<sup>36</sup>*Ibid.*, Pasal 158.

Indonesia yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia yang dapat didaftarkan.

Pasal 21 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan mengatur bahwa pendaftaran hak milik atas kapal harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen, sebagai berikut:<sup>37</sup>

- a. Bukti kepemilikan (akte jual beli, hibah, waris, penetapan Pengadilan Negeri atau alat bukti lain yang dapat berfungsi sebagai bukti kepemilikan);
- b. Identitas pemilik;
- c. Surat ukur;
- d. Bukti pelunasan bea balik nama kapal;
- e. Surat keterangan penghapusan dari pendaftaran kapal khusus bagi kapal yang pernah didaftar di negara lain.

Bagi kapal yang digunakan untuk kegiatan khusus, pendaftarannya wajib dilengkapi dengan rekomendasi dari Menteri yang bertanggung jawab terhadap kegiatan dimaksud.

Pendaftaran kapal dilakukan dengan pembuatan akta pendaftaran oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal kemudian dicatat dalam daftar kapal Indonesia.

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal wajib menolak untuk membuat akte pendaftaran dalam hal adanya gugatan dari pihak ketiga yang dibuktikan dengan bukti pendaftaran perkara dari Panitera Pengadilan Negeri.

---

<sup>37</sup>Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan, Pasal 24.

Penolakan tersebut harus disampaikan secara tertulis paling lama dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja dengan menyebutkan alasan penolakan.

Buku daftar kapal Indonesia terdiri dari:<sup>38</sup>

- a. Daftar harian, yaitu berkas minuta akta pendaftaran berserta semua dokumen yang disyaratkan untuk pendaftaran kapal;
- b. Daftar induk, yaitu ringkasan dari akta pendaftaran yang memuat hal-hal penting;
- c. Daftar pusat adalah daftar kapal-kapal yang telah terdaftar di Indonesia, disusun berdasarkan daftar induk yang diterima dari seluruh tempat pendaftaran kapal.

Daftar harian dan daftar induk diselenggarakan di setiap tempat pendaftaran kapal, sedangkan daftar pusat diselenggarakan secara terpusat di tempat yang ditetapkan Menteri.

Buku pendaftaran kapal Indonesia terbuka untuk umum artinya semua pihak dapat mengajukan permintaan untuk memperoleh informasi tentang kapal terdaftar yang tercatat dalam daftar induk.

Untuk setiap akta pendaftaran hak milik atas kapal diterbitkan satu grosse akte yang diberikan kepada pemilik kapal. Grosse akte merupakan salinan pertama dari minuta akte yang merupakan asli akte pendaftaran kapal.

Pasal 23 ayat 4 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan mengatur bahwa akte pendaftaran tersebut harus memuat hal-hal sebagai berikut:<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup>*Ibid.*, Pasal 19.

<sup>39</sup>*Ibid.*, Pasal 23 ayat 4.

- a. nomor dan tanggal akte;
- b. nama dan tempat kedudukan Pejabat pendaftaran kapal;
- c. nama dan domisili pemilik;
- d. data kapal; dan
- e. uraian singkat kepemilikan kapal.

Dalam hal grosse akte pendaftaran hilang, dapat diterbitkan grosse akte pengganti berdasarkan penetapan pengadilan.

Pasal 158 ayat 5 Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa “pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang Tanda Pendaftaran.”<sup>40</sup>

Tanda pendaftaran yang harus dipasang pada kapal yang telah didaftar berupa rangkaian dari angka dan huruf yang menunjukkan tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat kapal didaftar dan nomor akte pendaftaran.

Pengalihan hak milik atas kapal wajib dilakukan dengan cara balik nama di tempat kapal semula didaftarkan dengan dibuatkan akta balik nama dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan serta bukti pengalihan hak milik atas kapal kepada pemilik yang baru diberikan grosse akta balik nama kapal.

Menurut Pasal 30 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan, permohonan pembuatan akta dan pencatatan balik nama kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal dilakukan paling lama 3 (tiga) bulan sejak peralihan, dengan melengkapi dokumen-dokumen berupa:<sup>41</sup>

- a. Bukti kepemilikan;

---

<sup>40</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 158 ayat 5.

<sup>41</sup>Peraturan Pemerintah Tentang Perkapalan, Pasal 30.

- b. Identitas pemilik;
- c. Grosse akta pendaftaran atau balik nama;
- d. Surat ukur baru, jika mengajukan surat ukur pengganti.

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal adalah pejabat Pemerintah yang berwenang menyelenggarakan pendaftaran kapal Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Tentang pejabat yang berwenang mendaftarkan dan mencatat balik nama kapal, bila ditelusuri terjadi beberapa kali perubahan pergantian, yaitu pertama kali ditunjuk seorang Hakim dari *Raad Djustisi*, kemudian terakhir kalinya diubah dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 219 Tahun 1958, ditunjuklah Syahbandar sebagai pejabat yang berwenang.<sup>42</sup>

Definisi mengenai Syahbandar, dilihat dari Pasal 1 ayat (56) Undang-Undang Pelayaran, yang berbunyi:

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri. Jadi, maksud dan tujuan pendaftaran kapal ialah untuk mendapat tanda kebangsaan yang merupakan suatu tanda bukti bahwa kapal tersebut adalah kapal berkebangsaan Indonesia.

---

<sup>42</sup>Wirjono Prodjodikoro, *op. cit.*, hal. 79.

Pasal 163 Undang-Undang Pelayaran jo Pasal 41 ayat 2 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan menyebutkan bahwa surat tanda kebangsaan kapal Indonesia diberikan oleh Menteri, dalam bentuk:

- a. Surat laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih;
- b. Pas besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*), atau;
- c. Pas kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*).

Surat tanda kebangsaan kapal Indonesia adalah surat kapal yang merupakan bukti kebangsaan yang memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan.

Pasal 41 ayat 4 dan 5 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan menyebutkan bahwa surat tanda kebangsaan kapal diberikan apabila dilengkapi persyaratan:

- a. Fotokopi grosse akta pendaftaran atau balik nama kapal;
- b. Fotokopi surat ukur;
- c. Bukti kepemilikan kapal;
- d. Surat pernyataan dari pemilik mengenai data dan peruntukkan kapal.

Surat tanda kebangsaan kapal diberikan sebagai dasar untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan, yang harus selalu berada di atas kapal bila sedang berlayar.

Pasal 45 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan menyebutkan bahwa surat tanda kebangsaan kapal tidak dapat diterbitkan, apabila:

- a. pemilik atau badan hukum dinyatakan pailit berdasarkan penetapan Pengadilan Niaga;
- b. akta pendaftaran kapal dibatalkan;
- c. tidak dipenuhinya salah satu persyaratan sebagaimana diatur dalam Pasal 41 ayat (4) dan (5), yaitu syarat-syarat pemberian surat tanda kebangsaan kapal.

Penolakan penerbitan surat tanda kebangsaan kapal oleh Pejabat yang berwenang harus diberitahukan secara tertulis kepada pemohon dengan menyebutkan alasan penolakan paling lama dalam waktu 14 (empat belas) hari kerja.

Pasal 45 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan menyebutkan bahwa surat tanda kebangsaan kapal dapat dibatalkan oleh Menteri, jika:

- a. surat tanda kebangsaan diperoleh secara tidak sah;
- b. kapal dipergunakan untuk melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- c. akte pendaftaran dibatalkan; atau
- d. pemilik atau badan hukum dinyatakan pailit berdasarkan penetapan Pengadilan Niaga.

Pasal 47 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan menyebutkan bahwa surat tanda kebangsaan kapal tidak berlaku lagi, jika:

- a. Masa berlaku habis;

- b. Kapal bukan lagi kapal Indonesia;
- c. Data kapal yang tercantum dalam Surat Tanda Kebangsaan Kapal telah berubah;
- d. Kapal tenggelam dan tidak dipergunakan lagi;
- e. Kapal dirampas oleh bajak laut atau musuh.

## 5. Jaminan Hipotik Atas Kapal Laut

### a. Jaminan Hipotik Pada Umumnya

Prof. Dr. Mariam Badruzaman, dalam bukunya Bab-Bab Tentang Hipotik menyebutkan bahwa kata hipotik berasal dari bahasa Hukum Romawi, yaitu “*hipoteca*”. Dalam bahasa Belanda terjemahannya adalah *Onderzetting*, dalam bahasa Indonesia berarti pembebanan.<sup>43</sup>

Hipotik adalah hak kebendaan yang memberikan jaminan. Hak kebendaan adalah suatu hak yang memberikan kekuasaan langsung atas suatu benda yang dapat dipertahankan terhadap setiap orang.<sup>44</sup>

Jaminan adalah sesuatu yang diberikan kepada kreditur untuk menimbulkan keyakinan bahwa debitur akan memenuhi kewajibannya yang dapat dinilai dengan uang yang timbul dari suatu perikatan.<sup>45</sup>

Undang-Undang Perbankan tidak menggunakan istilah jaminan tetapi agunan, di mana dalam Pasal 1 angka 23, berbunyi:

---

<sup>43</sup> Mariam Badruzaman, *op. cit.*, hal. 15.

<sup>44</sup> Hartono Hadissoeprpto, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan Dan Hukum Jaminan*, (Yogyakarta: Liberty, 1984), hal. 19.

<sup>45</sup> *Ibid.*, hal. 50.

Agunan adalah jaminan tambahan yang diserahkan nasabah debitur kepada bank dalam rangka pemberian fasilitas kredit atau pembiayaan berdasarkan prinsip syariah.<sup>46</sup>

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur dua macam jaminan, yaitu jaminan perorangan dan jaminan kebendaan. Jaminan perorangan adalah jaminan yang menimbulkan hubungan langsung pada orang tertentu dan hanya dapat dipertahankan terhadap kreditur tertentu terhadap harta kekayaan debitur.<sup>47</sup>

Sedangkan jaminan kebendaan adalah jaminan yang berupa hak mutlak atas suatu benda yang memberikan hubungan langsung atas benda tertentu, dapat dipertahankan terhadap siapa pun, selalu mengikuti bendanya (*droit de suite*) dan dapat dialihkan.<sup>48</sup>

Jaminan kebendaan ada yang bersifat umum dan bersifat khusus. Jaminan yang bersifat umum diatur dalam Pasal 1131 jo Pasal 1132 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pasal 1131 berbunyi “segala kebendaan milik debitur baik yang bergerak maupun tidak bergerak, baik yang ada maupun yang akan ada di kemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatannya.”<sup>49</sup>

Kemudian Pasal 1132 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, berbunyi:

Kebendaan tersebut menjadi jaminan bersama-sama bagi semua orang berutang padanya, pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagikan menurut keseimbangan, yaitu menurut besar

---

<sup>46</sup>Undang-Undang Perbankan, Pasal 1 angka 23.

<sup>47</sup>Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, *op. cit.*, hal. 47

<sup>48</sup>*Ibid.*

<sup>49</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1131.

kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila di antara para berpiutang itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan.<sup>50</sup>

Jaminan khusus ada dua macam, yaitu:

1) Jaminan yang timbul karena undang-undang, yang diatur dalam Pasal 1139-1149 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu tentang piutang-piutang yang diistimewakan terhadap benda-benda tertentu.

2) Jaminan yang timbul karena perjanjian, yaitu:

(a) Gadai, yang diatur dalam Pasal 1150-1160 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Gadai adalah suatu hak atas suatu benda bergerak berwujud yang diserahkan oleh debitur atau oleh orang lain atas nama debitur kepada kreditur, yang memberikan kekuasaan kepada kreditur untuk mengambil pelunasan dari hasil penjualan benda tersebut secara didahulukan dari kreditur-kreditur lainnya.

(b) Fidusia, diatur dalam Undang-Undang No. 42 Tahun 1992. Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda bergerak khususnya bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan, yang tetap berada dalam penguasaan pemberi fidusia, sebagai agunan

---

<sup>50</sup>*Ibid.*, Pasal 1132.

pelunasan uang tertentu, yang memberikan kedudukan diutamakan kepada penerima fidusia terhadap kreditur lainnya.

(c) Hipotik, yang diatur dalam Pasal 1162-1232 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan.

J. Satrio, dalam bukunya *Hukum Jaminan Hak-Hak Jaminan Kebendaan*, memberikan pengertian hipotik, yaitu:

Hipotik adalah hak kebendaan atas benda tetap tertentu milik orang lain, yang secara khusus diperikatkan untuk memberikan kepada suatu tagihan, hak yang didahulukan dalam mengambil pelunasan atas hasil eksekusi barang tersebut.<sup>51</sup>

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa hipotik adalah suatu jaminan kebendaan yang termasuk dalam jaminan khusus, yang timbul karena adanya perjanjian yang memberikan wewenang yang luas kepada pemiliknya.

Hak hipotik merupakan suatu hak kebendaan yang memiliki beberapa ciri, antara lain bersifat absolut, artinya hak tersebut dapat dipertahankan terhadap setiap orang dan setiap orang wajib menghormati hak tersebut. Sifat ini mempunyai kedudukan yang sangat penting, karena memberikan perlindungan yang kuat kepada pemegang hipotik.

---

<sup>51</sup>J. Satrio, *Hukum Jaminan Hak-Hak Jaminan Kebendaan*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1993), hal. 213.

Dari penjelasan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa hipotik timbul dari adanya perikatan, maka hipotik merupakan perjanjian penjaminan yang bersifat *accessoir*, artinya perjanjian penjaminan dengan jaminan hipotik merupakan perjanjian tambahan dari suatu perjanjian pokok.

Keberadaan perjanjian penjaminan didasarkan pada adanya perjanjian pokok, karena perjanjian penjaminan baru timbul apabila ada suatu perjanjian pokok, yang lazimnya berupa perjanjian utang-piutang dan apabila perjanjian utang-piutang hapus karena utang telah dibayar lunas, maka perjanjian penjaminan hipotik hapus pula.

#### **b. Dasar Hukum Jaminan Hipotik Atas Kapal Laut**

Dengan berlakunya Undang-Undang No 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, dalam Pasal 57 ditentukan bahwa seluruh ketentuan dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sepanjang mengenai bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dicabut, kecuali ketentuan mengenai hipotik.

Dengan lahirnya Undang-Undang No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah, ditetapkan bahwa obyek jaminan berupa tanah dan benda-benda yang ada di atas tanah hanya dapat dijamin dengan hak tanggungan.

Dari uraian di atas disimpulkan bahwa ketentuan hipotik yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata hanya berlaku

bagi obyek jaminan selain tanah dan bangunan yang ada di atasnya, sehingga kapal laut yang terdaftar dapat menjadi obyek jaminan hipotik.

Dasar hukum bahwa kapal laut dapat dibebani jaminan hipotik diatur dalam Pasal 314 ayat 3 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menegaskan bahwa “kapal laut yang dapat dibebani jaminan hipotik adalah kapal-kapal yang telah terdaftar, yaitu kapal yang berukuran paling sedikit 20 meter kubik isi kotor.”<sup>52</sup>

Telah dibahas sebelumnya bahwa pada dasarnya menurut Pasal 510 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, kapal adalah benda bergerak, namun jika didaftarkan, maka statusnya berubah menjadi benda tidak bergerak dan apabila dijamin, maka lembaga yang harus digunakan adalah hipotik.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang merupakan “*lex specialis*” terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka apabila Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak mengatur secara khusus, ketentuan mengenai hipotik mengacu kepada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pasal 315 c Kitab Undang-Undang Hukum Dagang selanjutnya mengatur mengenai pasal-pasal mana yang berlaku untuk hipotik kapal.

Ketentuan yang mengatur tentang jaminan hipotik atas kapal laut masih menggunakan perundang-undangan peninggalan jaman

---

<sup>52</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 314 ayat 3.

pemerintahan kolonial Belanda yaitu antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Sebagian merupakan peraturan perundang-undangan produk dalam negeri yaitu Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Satu hal yang perlu diperhatikan adalah walaupun telah ada Undang-Undang pelayaran yang merupakan dasar bagi pelaksanaan hipotik atas kapal yang diatur lebih lanjut dalam PP No. 51 Tahun 2002, tetapi Pasal 33 ayat 5 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan menyatakan bahwa “ketentuan-ketentuan hipotik yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tetap berlaku bagi pembebanan hipotik atas kapal.”<sup>53</sup>

Undang-Undang Pelayaran memberi definisi mengenai hipotik kapal laut, yang menyebutkan bahwa:

Hipotik kapal adalah hak agunan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.<sup>54</sup>

### c. **Proses Pembebanan Hipotik Atas Kapal Laut**

Dalam Undang-Undang Pelayaran tersebut juga diatur lebih rinci mengenai hipotik kapal, sebagaimana dinyatakan Pasal 60, yang berbunyi:<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup>Peraturan Pemerintah Perkapalan, Pasal 33 ayat 5.

<sup>54</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 1 angka 12.

<sup>55</sup>*Ibid.*, Pasal 60.

- 1) Kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotik atas kapal.
- 2) Pembebanan hipotik atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotik oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.
- 3) Setiap akta hipotik diterbitkan satu Grosse Akta Hipotik yang diberikan kepada penerima hipotik.
- 4) Grosse Akta Hipotik mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap.
- 5) Grosse Akta Hipotik yang hilang dapat diterbitkan grosse akta pengganti berdasarkan penetapan pengadilan.

Kapal dapat dibebani lebih dari 1 (satu) hipotik. Peringkat masing-masing hipotik ditentukan sesuai dengan tanggal dan nomor urut akta hipotik.<sup>56</sup>

Pengalihan hipotik dari penerima hipotik kepada penerima hipotik yang lain dilakukan dengan membuat akta pengalihan hipotik oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup>*Ibid.*, Pasal 61.

<sup>57</sup>*Ibid.*, Pasal 62.

Pembebanan hipotik atas kapal harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen berupa:<sup>58</sup>

- 1 ) Grosse akta pendaftaran atau balik nama;
- 2 ) Perjanjian kredit.

Proses pembebanan hipotik atas kapal laut terbagi dalam 3 (tiga) fase, yaitu sebagai berikut:<sup>59</sup>

- 1) Fase pertama, yaitu perjanjian kredit dengan jaminan hipotik.

Bank pemberi kredit bersama-sama dengan calon penerima kredit membuat perjanjian kredit, di bawah tangan atau dalam bentuk akta notaris. Perjanjian kredit ini disertai dengan janji untuk menyerahkan kapal sebagai jaminan hipotik.

Perjanjian ini bersifat konsensual dan obligatoir. Janji hipotik yang dicantumkan di dalam perjanjian ini merupakan perjanjian pendahuluan dari penyerahan uang.

Mengenai bentuk dokumen perjanjian pokok tidak ditentukan oleh undang-undang, karenanya para pihak bebas menentukan bentuk perjanjian tersebut.

Perjanjian dapat dibuat dalam bentuk akte di bawah tangan atau berbentuk akte otentik.

- 2) Fase Kedua, yaitu perjanjian pembebanan hipotik.

Pasal 1171 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata jo pasal 33 PP Perkapalan berbunyi “hipotik hanya dapat diberikan dengan

---

<sup>58</sup> Peraturan Pemerintah Perkapalan, Pasal 33 ayat 2.

<sup>59</sup> Mariam Badruzaman, *op. cit.*, hal. 101-102.

suatu akta otentik, kecuali dalam hal-hal yang dengan tegas ditunjuk oleh undang-undang.”

Proses pembuatan perjanjian hipotik yang otentik dilakukan oleh bank bersama-sama dengan penerima kredit atau bank sendiri berdasarkan surat kuasa memasang hipotik, menghadap pejabat pendaftar kapal dan meminta dibuatkan akta pembebanan hipotik kapal.

Pasal 1171 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga menegaskan, bahwa “begitu pula kuasa untuk memberikan hipotik hanya dapat dibuat dengan suatu akta otentik.”

Klausula-klausula yang dimasukkan ke dalam perjanjian pinjaman pada dasarnya bebas sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan kebendaan sebagaimana diatur dalam bab yang mengatur tentang hipotik dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, sesuai dengan sifat dari Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang bersifat tertutup.

3) Fase ketiga, yaitu akta hipotik didaftarkan dalam buku daftar.

Perjanjian pembebanan hipotik bersama-sama dengan pendaftaran adalah merupakan perjanjian kebendaan. Hak pemegang hipotik lahir setelah pendaftaran selesai dilakukan. Dengan pendaftaran tersebut, maka tingkat-tingkat hipotik ditentukan menurut hari pembukuan.

Dasar hukum dari pendaftaran akta hipotik otentik ini adalah Pasal

1179 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang menyebutkan bahwa:

Pembukuan segala perikatan hipotik harus dilakukan dalam register-register umum yang disediakan untuk itu, jika pembukuan tidak dilakukan maka suatu hipotik tidak mempunyai suatu kekuatan apapun, bahkan terhadap orang-orang berpiutang yang tidak mempunyai ikatan hipotik.<sup>60</sup>

Hipotik yang dibukukan pada hari yang sama, mempunyai tingkat yang sama pula. Dengan lahirnya hak hipotik ini, maka pemegang hipotik dapat melaksanakan haknya atas kapal, di tangan siapapun kapal itu berada (Pasal 315b Kitab Undang-Undang Hukum Dagang jo Pasal 1181 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).<sup>61</sup>

#### **6. Akibat Hukum Pendaftaran Hipotik Atas Kapal Laut**

Sebagaimana diatur dan ditegaskan dalam Pasal 1162 dan Pasal 1163 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu hipotik merupakan hak kebendaan yang melekat pada benda tidak bergerak yang dijadikan obyek jaminan hipotik di tangan siapa pun benda tersebut berada untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan.

Hak kebendaan tersebut tidak dapat dibagi-bagi dan membebani keseluruhan benda obyek jaminan. Dapat disimpulkan bahwa hak kebendaan,

---

<sup>60</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1179.

<sup>61</sup>Mariam Badruzaman, *op. cit.*, hal. 101-102.

yaitu hipotik bersifat absolut, sehingga hak kebendaan berupa jaminan hipotik dapat dipertahankan kepada siapa pun.

Hal tersebut juga ditegaskan dalam ketentuan Pasal 315 e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi “kapal yang terdaftar dan akan dilelang sita di luar wilayah Indonesia, tidak dibebaskan dari hipotik.”<sup>62</sup>

Akibat hukum pembebanan hipotik pada suatu benda tidak bergerak menyebabkan benda tersebut tetap mempunyai nilai sebagai obyek jaminan bagi pelunasan hutang debitur kepada kreditur dengan tidak mempersoalkan siapa yang sedang menguasai benda tersebut (*droit de suite*).

Satu-satunya cara agar hak kebendaan tersebut melekat pada obyek hipotik, maka harus dipenuhinya syarat pendaftaran. Dengan pendaftaran hipotik, maka melekatkan hak kebendaan berupa jaminan hipotik pada obyek hipotik.

Selama hipotik belum didaftarkan, kreditur tidak mempunyai hak kebendaan atas obyek jaminan hipotik, karena sesuai dengan Pasal 1179 ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, menegaskan bahwa “hipotik yang belum didaftarkan tidak mempunyai kekuatan apapun dan terhadap para kreditur tidak mempunyai ikatan hipotik.”<sup>63</sup>

Hal yang menentukan seorang kreditur mempunyai hak kebendaan atas obyek hipotik kapal laut, yaitu hak tersebut lahir terhitung sejak tanggal pendaftaran hipotik kapal laut di kantor Pejabat Pendaftaran dan Balik Nama Kapal.

---

<sup>62</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 315 e.

<sup>63</sup>*Ibid.*, Pasal 1179 ayat (2).

Dengan pendaftaran, maka lahirlah kekuatan mengikat perjanjian hipotik dan sejak tanggal pendaftaran melekatlah kekuatan eksekutorial pada grosse akta perjanjian hipotik.

Akibat lain dari pendaftaran ialah penentuan urutan “ranking” pemegang hipotik atas suatu benda objek hipotik. Pemegang hipotik yang lebih dulu mendaftarkan mempunyai kedudukan yang didahulukan dalam pemenuhan penagihan piutangnya dari pada pemegang hipotik yang mendaftar berikutnya (*droit de preference*).

Hal tersebut diatur dalam Pasal 315 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi “tingkatan hipotik ditentukan pada hari pembukuan, hipotik yang dibukukan pada hari yang sama, mempunyai tingkat yang sama pula”<sup>64</sup> dan Pasal 1181 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, juga menegaskan 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 bertanggal sama, tanpa mempedulikan pada jam berapa pembukuan telah dilakukan, walaupun jam itu dicatat oleh pegawai penyimpan hipotik.<sup>65</sup>

Undang-Undang Pelayaran juga mengatur secara rinci mengenai tingkatan pemegang hipotik, disebutkan dalam Pasal 61, yang berbunyi “kapal dapat dibebani lebih dari 1 (satu) hipotik, peringkat masing-masing hipotik ditentukan sesuai dengan tanggal dan nomorurut akta hipotik.”<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 315.

<sup>65</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1181.

<sup>66</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 61.

Akibat penting dari pendaftaran hipotik ialah terpenuhinya asas publisitas, yaitu agar hipotik dapat diketahui oleh umum dan asas spesialisitas, yaitu asas yang menghendaki bahwa hipotik hanya dapat dibebankan atas benda yang ditunjuk secara khusus, yaitu benda-benda tidak bergerak, yang diikat sebagai jaminan.

#### **7. Jaminan Kebendaan Lainnya Atas Kapal Laut**

Dalam mempelajari hukum tentang hipotik kapal dalam Hukum Maritim Indonesia mengenal beberapa jaminan kebendaan atas kapal, antara lain:<sup>67</sup>

- a. Jaminan maritim yang didahulukan (*maritime liens*);
- b. Hipotik kapal;
- c. Hak retensi;
- d. Hak preferensi lainnya.

Prioritas yang tertinggi adalah jaminan maritim yang didahulukan (*maritime liens*), kemudian hipotik kapal, hak retensi dan hak preferensi lainnya.

Mengenai jaminan maritim yang didahulukan, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga mengaturnya. Tingkatan dari pada piutang-piutang yang diistimewakan itu ditetapkan berdasarkan urutan dalam Pasal 316, sebagai berikut:<sup>68</sup>

- a. Biaya-biaya lelang sita (eksekusi);

---

<sup>67</sup>Anis Idham, *op. cit.*, hal. 118.

<sup>68</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 316.

- b. Piutang yang terbit dari perjanjian perburuhan, dari nahkoda dan anak buah kapal;
- c. Upah penolong, upah pandu laut, uang petunjuk dan uang pelabuhan dan lain-lain biaya pelayaran;
- d. Piutang karena penubrukan.

Piutang-piutang yang diistimewakan terhadap benda-benda tertentu yang terdapat dalam Pasal 1139 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu biaya-biaya peradilan untuk eksekusi atas kapal sudah tidak berlaku terhadap kapal.

Hal tersebut dikarenakan, ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang merupakan *lex specialis* terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Tingkatan jaminan kebendaan atas kapal ditegaskan pula dalam Pasal 316 a alinea 3 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yaitu “kedudukan piutang-piutang yang diistimewakan atas kapal didahulukan dari pada hipotik atas kapal.”<sup>69</sup>

Hak-hak kreditur yang terbit dari hak-hak yang didahulukan itu mempunyai kedudukan yang kuat (*droit de suite*), yang dinyatakan dalam Pasal 316 e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, bahwa “kreditur dapat melaksanakan haknya atas kapal, di tangan siapa pun kapal berada setelah piutang-piutang itu dipindahkan atau digadaikan kepada pihak ketiga.”<sup>70</sup>

Dengan demikian kedudukan hipotik kapal laut terhadap piutang yang diistimewakan menjadi lebih rendah. Hal ini berarti hasil yang diperoleh dari

---

<sup>69</sup>*Ibid.*, Pasal 316a alinea 3.

<sup>70</sup>*Ibid.*, Pasal 316e.

penjualan sebuah kapal apabila debitur wanprestasi akan dibayarkan terlebih dahulu bagi piutang yang diistimewakan berdasarkan nomor urut tersebut di atas dan jika ada sisa uang penjualan kapal tersebut, maka diberikan kepada kreditur pemegang hipotik kapal laut sebagai pelunasan hutang debitur.

Pembebanan hipotik terhadap kapal laut tidak terlepas dari ketentuan yang bersifat internasional karena kapal laut merupakan benda yang selalu bergerak, sehingga ada kemungkinan suatu saat akan melintasi perairan negara lain. Oleh karena itu berbagai negara berkerja sama untuk membentuk hukum yang diberlakukan terhadap kapal laut termasuk mengenai masalah jaminan yang dibebankan terhadap kapal laut.

Mengingat pentingnya jaminan maritim yang didahulukan tersebut, maka telah diamanatkan dalam Intruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, yang diundangkan pada tanggal 28 Maret 2005 untuk mempercepat ratifikasi Konvensi Internasional tentang piutang Maritim yang didahulukan dan hipotik atas kapal (*Maritime Liens and Mortgages* 1993) dan menyelesaikan Rancangan Undang-Undang tentang Klaim Maritim yang Didahulukan dan Hipotik atas Kapal.

Sebuah Konvensi Internasional, yaitu *Convention on Maritime Liens and Mortgages*, yang dibuat dalam konferensi di Jenewa, Swiss, pada tanggal 6 Mei 1993, baru diratifikasi oleh Indonesia tanggal 8 Juli 2005 dengan Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention On Maritime Liens And Mortgage, 1993* (Konvensi Internasional Tentang Piutang Maritim Dan Mortgage, 1993).

Pasal 1 Konvensi Jenewa 1993 menentukan bahwa:

*Mortgage* atau hipotik serta pembebanan lainnya atas kapal yang telah dilakukan sesuai dengan ketentuan undang-undang dari suatu negara peserta di mana kapal tersebut telah didaftarkan dalam suatu daftar umum akan dianggap sah dan dihormati serta dapat dilaksanakan di negara peserta lainnya.<sup>71</sup>

Konvensi ini mengatur mengenai *mortgage* dan hipotik secara bersamaan untuk mengakomodir perbedaan sistem hukum antara sistem hukum *Anglo Saxon* yang menganut lembaga jaminan *mortgage* dengan sistem hukum Eropa Kontinental yang menganut lembaga jaminan hipotik.

Menurut konvensi ini *mortgage* dan hipotik atas kapal laut dapat dilaksanakan di negara-negara yang ikut serta dalam konvensi tersebut.

Tuntutan yang dijamin terhadap maritime liens berdasarkan Pasal 4 Konvensi Jenewa 1993, yaitu:<sup>72</sup>

- a. Pembayaran upah dan pembayaran lainnya kepada nahkoda, awak kapal dan awak pelengkap lainnya, dalam hubungan dengan penugasan mereka di kapal termasuk biaya repatriasi dan kontribusi asuransi sosial yang harus dibiayai;
- b. Pembayaran atas kematian atau luka-luka badan baik yang terjadi di darat atau di laut, yang langsung berhubungan dengan pengoperasian kapal;
- c. Pembayaran biaya pelabuhan dan alur pelayaran lainnya serta biaya pemanduan;

---

<sup>71</sup>Indonesia, *Peraturan Presiden Tentang Pengesahan Internasional Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993*, Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005, tanggal 8 Juli 2005, Pasal 1.

<sup>72</sup> *Ibid.*, Pasal 4.

- d. Kerugian akibat dari kerugian fisik atau kerusakan yang timbul dari pengoperasian kapal selain dari kerugian atau kerusakan terhadap muatan, peti kemas dan barang bawaan penumpang yang diangkut di kapal.

Undang-Undang Pelayaran juga memberikan definisi mengenai piutang-piutang yang didahulukan, dalam Pasal 1 angka 13 yang menyatakan bahwa “piutang pelayaran yang didahulukan adalah tagihan yang wajib dilunasi lebih dahulu dari hasil eksekusi kapal mendahului tagihan pemegang hipotik kapal.”<sup>73</sup>

Piutang pelayaran yang didahulukan menurut Pasal 65 Undang-Undang Pelayaran adalah:<sup>74</sup>

- a. 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. Pembayaran uang duka atas kematian atau pembayaran biaya pengobatan atas luka-luka badan, baik yang terjadi di darat maupun di laut yang berhubungan langsung dengan pengoperasian kapal;
- c. Pembayaran biaya *salvage* atas kapal;
- d. Biaya pelabuhan dan alur pelayaran lainnya serta biaya pemanduan; dan

---

<sup>73</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 1 angka 13.

<sup>74</sup>*Ibid.*, Pasal 65.

- e. Pembayaran kerugian yang ditimbulkan oleh kerugian fisik atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian kapal selain dari kerugian atau kerusakan terhadap muatan, peti kemas dan barang bawaan penumpang yang diangkut di kapal.

Pasal 1 angka 55 Undang-Undang Pelayaran, memberikan definisi mengenai *salvage*, yang berbunyi:

*Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.<sup>75</sup>

Piutang pelayaran di atas mempunyai jenjang prioritas sesuai urutannya, apabila klaim biaya *salvage* atas kapal telah timbul terlebih dulu mendahului klaim lain, biaya *salvage* atas kapal menjadi prioritas dari piutang pelayaran yang didahulukan lainnya.<sup>76</sup>

Pembayaran piutang pelayaran yang didahulukan tersebut di atas diutamakan dari pembayaran piutang gadai, hipotik dan piutang-piutang yang terdaftar.<sup>77</sup>

Pemilik, pencarter, pengelola atau operator kapal harus mendahulukan pembayaran biaya-biaya yang timbul selain dari pembayaran piutang pelayaran yang didahulukan. Biaya-biaya tersebut berupa:<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup>*Ibid.*, Pasal 1 angka 55.

<sup>76</sup>*Ibid.*, Pasal 66 ayat 4.

<sup>77</sup>*Ibid.*, Pasal 66 ayat 1.

<sup>78</sup>*Ibid.*, Pasal 66 ayat 2 dan 3.

- a. Biaya yang timbul dari pengangkatan kapal yang tenggelam atau terdampar yang dilakukan oleh pemerintah untuk menjamin keselamatan pelayaran atau perlindungan lingkungan maritim;
- b. Biaya perbaikan kapal yang menjadi hak galangan atau dok (hak retensi), jika pada saat penjualan paksa, kapal sedang berada di galangan atau dok yang berada di wilayah hukum Indonesia.

Tingkatan piutang maritim dalam Konvensi Jenewa 1993 dan UU Pelayaran terdapat kesamaan, hanya saja piutang untuk pembayaran biaya *salvage* atas kapal tidak terdapat dalam Konvensi Jenewa 1993.

Hubungan antara pranata jaminan hipotik dan *maritime liens* adalah keduanya merupakan hukum jaminan yang bersifat kebendaan dan hak yang diprioritaskan.

Perbedaannya adalah hipotik lahir karena suatu perjanjian utang-piutang dengan kapal sebagai jaminan, sedangkan *maritime liens* merupakan ketentuan hak jaminan yang telah ditetapkan oleh undang-undang atau suatu Konvensi Internasional.<sup>79</sup>

## **B. Pemasangan Jaminan Hipotik Atas Kapal Laut Pada PT Bank Agroniaga Tbk**

Telah dibahas sebelumnya bahwa jaminan hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan.

---

<sup>79</sup>Anis Idham, *op. cit.*, hal. 122.

Berarti jaminan hipotik timbul dari adanya perikatan pokok atau dengan kata lain hipotik merupakan perjanjian penjaminan yang bersifat *accessoir*, artinya perjanjian penjaminan dengan jaminan hipotik merupakan perjanjian tambahan dari suatu perjanjian pokok yang berupa perjanjian kredit.

Dalam penulisan tesis ini, penulis mengambil studi kasus mengenai kapal laut bernama “SARINDO-V” yang diganti namanya menjadi “Andara 2001” sebagai benda tidak bergerak yang terdaftar dan dijadikan jaminan sebagai pelunasan pinjaman.

PT Pelayaran Samudra Persada mengadakan perjanjian kredit dengan PT Bank Agroniaga Tbk dengan membuat Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran, tanggal 2 Agustus 2001, No. 14, yang tujuan penggunaan kredit adalah untuk pembiayaan pembelian kapal.

Kredit tersebut digunakan PT Pelayaran Samudra Persada untuk pembelian sebuah kapal bernama “SARINDO-V”, yang telah didaftarkan sebagai kapal Indonesia dalam Daftar Umum untuk pendaftaran dan pencatatan balik nama kapal di Batam dengan Akta Pendaftaran No. 62, tanggal 23 Februari 2000 sebagai kapal laut atas nama PT Perusahaan Pelayaran Sari Indo Prima Lines, berkedudukan di Makassar, Sulawesi Selatan.

Kapal motor bernama “SARINDO-V” telah terdaftar sebagai kapal Indonesia, dimana pendaftaran kapal di Indonesia menganut stelsel negatif, artinya Pegawai Pencatat Balik Nama hanya diberi wewenang memeriksa

secara formil surat yang diperlukan untuk keperluan pencoretan atau perubahan nama pemilik kapal apabila terjadi pengalihan hak milik atas kapal.

Pendaftaran kapal di Indonesia bersifat terbuka untuk umum artinya setiap orang yang berkepentingan berhak melihatnya. Keterbukaan ini melindungi masyarakat karena setiap orang yang akan mengadakan transaksi kapal dengan pemilik kapal dapat memeriksa sendiri status kapal tersebut, selain itu pendaftaran kapal harus dapat memberikan informasi mengenai kapal yang terdaftar secara terperinci sehingga masyarakat dapat mengetahui kebenaran fisik dari kapal yang didaftarkan.

Berdasarkan Akta Pengikatan Jual Beli No. 103, tanggal 26 Juni 2001, yang dibuat di hadapan Siti Rayhana, S.H., pengganti dari B.R.AY. Mahyastoeti Notonagoro, S.H., notaris di Jakarta, telah dilakukan pembelian kapal motor bernama "SARINDO-V" tersebut dari PT Perusahaan Pelayaran Sari Indo Prima Lines, yang kemudian menjadi milik PT Pelayaran Samudra Persada.

PT Pelayaran Samudra Persada yang telah memiliki kapal motor "SARINDO-V" mengganti nama kapal motor tersebut menjadi "Andara 2001" dengan membuat Grosse Akta Balik Nama Kapal pada tanggal 7 Agustus 2001, No. 170, di hadapan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam.

Sehubungan dengan Kapal motor bernama "SARINDO-V" yang dibalik nama menjadi "Andara 2001", PT Pelayaran Samudra Persada telah

menyerahkan surat-surat kepada Pejabat Pendaftar dan Balik Nama Kapal, berupa:

1. Foto kopi Surat Ukur kapal No. 574/PPm, tanggal 23 Februari 2000;
2. Grosse Akte Pendaftaran Kapal No. 62, tanggal 23 Februari 2000;
3. Akte Perikatan Jual Beli No. 103, tanggal 26 Juni 2001;
4. Akte Pendirian Perseroan Terbatas No. 5, tanggal 2 April 1993;
5. Akte Pernyataan Keputusan Rapat No. 22, tanggal 26 Mei 1999.

Setelah memeriksa surat-surat tersebut di atas dan telah memenuhi persyaratan permohonan pembuatan akta dan pencatatan balik nama menurut ketentuan pasal 30 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan, maka kapal laut bernama “SARINDO-V” telah dibalik nama sebagai kapal motor bernama “Andara 2001” atas nama dan milik PT Pelayaran Samudra Persada.

Pada tanggal 14 Juni 2002, PT Pelayaran Samudra Persada mengadakan perjanjian kredit kedua dengan PT Bank Agroniaga Tbk, dengan membuat Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II, tanggal 14 Juni 2002, No. 42, yang tujuan penggunaan kreditnya adalah untuk pembiayaan perbaikan kapal motor bernama “Andara 2001”.

Guna menjamin lebih lanjut pembayaran kembali dengan tertib atas Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran tanggal 2 Agustus 2001, No. 14 dan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II, tanggal 14 Juni 2002, No. 42, yang kedua-duanya dibuat di hadapan B.R.AY. Mahyastoeti Notonagoro, S.H., notaris di Jakarta, maka kedua perjanjian tersebut dilaksanakan dengan jaminan, yaitu berupa:

1 (satu) unit kapal motor “Andara 2001” (dahulu bernama “SARINDO-V”), berkedudukan di Makassar, Sulawesi Selatan, dengan register kapal dari *International Marchant Marine Register of Balize* “IMMARBE” nomor S.019524421, *type cargo, steel, gross tonage 1.351, net tonage 810*, berdasarkan Akta Pendaftaran tanggal 23 Februari 2000 nomor 62 dan telah diuraikan dalam Surat Ukur tertanggal 23 Februari 2000, No. 574/PPm dan Grosse Akta Balik Nama tanggal 7 Agustus 2001, No. 170, yang dikeluarkan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam, dengan ukuran, tonase dan tanda selar sebagai berikut:

-Panjang	:65,59 meter
-Lebar	:11,50 meter
-Dalam	:6,80 meter
-Isi Kotor(GT)	:1294 GT
-Isi Bersih (NT)	:803 NT
-Tanda Selar	:GT 1294 No. 574/PPm
-Tahun	:1979
-Merk Mesin	:HANSIN 2000 PK
-Buatan	:Jepang
-Atas Nama	:PT Pelayaran Samudra Persada, berkedudukan di Jakarta.

*-Ship Particular:* Sesuai dengan *Report of Condition and Valuation survey MV.SARINDO-V certificate number 010211.057*, tertanggal 22 April 2001, yang dibuat oleh *Surveyor Marine PT CARSURIN*, berkedudukan di Jakarta

Berdasarkan ketentuan pasal 61 Undang-Undang Pelayaran, yang menyebutkan bahwa kapal dapat dibebani lebih dari 1 (satu) hipotik dan peringkat masing-masing hipotik ditentukan sesuai dengan tanggal dan nomor urut akta hipotik. Maka, kapal laut bernama “Andara 2001” yang dimiliki oleh PT Pelayaran Samudra Persada (debitur) dapat dibebani lebih dari satu hipotik kepada PT Bank Agroniaga Tbk (kreditur).

Diperjanjikan bahwa terhadap kapal laut “Andara 2001” yang telah dijadikan jaminan atas 2(dua) perjanjian kredit tersebut di atas, terhadapnya berlaku *cross default*, yaitu apabila salah satu dari Perjanjian kredit tersebut wanprestasi, maka jaminan tersebut dapat dieksekusi.

Isi dari kedua Perjanjian Kredit tersebut di atas, mengatur hal-hal penting seperti sebagai berikut:

1. Subyek dalam perjanjian

Pihak yang memberikan kredit (kreditur) adalah PT Bank Agroniaga Tbk (Bank Agro) yang berkedudukan di Jakarta dan pihak yang menerima kredit adalah PT Pelayaran Samudra Persada (perseroan).

Dilihat dari jenis bank berdasarkan fungsinya, Bank Agroniaga adalah bank umum, yaitu bank yang melaksanakan kegiatan usaha secara konvensional yang dalam kegiatannya memberikan jasa dalam lalu lintas pembayaran.

Kegiatan usaha Bank Agroniaga salah satunya adalah memberikan kredit. Hal tersebut sesuai dengan praktek bahwa Bank Agroniaga memberikan kredit kepada nasabahnya yang membutuhkan kredit. Bank Agroniaga adalah bank umum yang berbentuk perseroan terbatas.

Pihak yang menerima kredit (debitur) dalam perjanjian kredit adalah PT Pelayaran Samudra Persada, yaitu suatu perseroan yang merupakan perusahaan swasta yang menjalankan usaha pelayaran.

Sebagai perusahaan yang menjalankan usaha pelayaran, maka PT Pelayaran Samudra Persada telah memenuhi syarat yang ditetapkan bagi sebuah perusahaan pelayaran, yaitu:

- a. merupakan Badan hukum Indonesia yang berbentuk perseroan terbatas.
- b. memiliki dan/atau menguasai kapal laut yang berbendera Indonesia.
- c. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.
- d. memiliki izin usaha pelayaran yang diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk oleh Dirjen Perhubungan Laut.

Guna menunjang kegiatan operasionalnya, PT Pelayaran Samudra Persada membutuhkan sarana berupa kapal laut, oleh karena itu

perseroan mengadakan perjanjian fasilitas kredit dengan pihak Bank Agro.

## 2. Obyek dari perjanjian

Obyek dari perjanjian yaitu hak dari kreditur dan kewajiban dari debitur, umumnya dinamakan prestasi.

Di dalam perjanjian kredit tersebut telah disepakati bahwa PT Pelayaran Samudra Persada selaku debitur berhak untuk mempergunakan kredit yang diterimanya untuk membeli kapal laut yang dibutuhkan dalam kegiatan operasional perusahaan selama jangka waktu yang telah ditetapkan, sedangkan debitur berkewajiban untuk:

- a. Kewajiban membayar utang pokok;
- b. Kewajiban membayar bunga dan biaya;
- c. Kewajiban lainnya, yaitu:
  - 1) Mengikatkan obyek jaminan dengan hipotik.
  - 2) Mempertahankan dan menjaga kedudukan debitur sebagai perseroan terbatas dan semua hak serta ijin-ijin yang diperlukan untuk usaha.
  - 3) Mengizinkan setiap saat seorang atau lebih petugas bank untuk memasuki gedung-gedung serta tempat usaha debitur guna memeriksa jalannya usaha-usaha debitur terutama aktifitas kapal laut yang dibiayai bank.

- 4) Segera memberitahukan kepada bank tentang perkara yang melibatkan debitur, perkara yang terjadi antara debitur dengan Instansi Pemerintah dan kejadian-kejadian kelalaian.
- 5) Menandatangani Aksep (surat sanggup) dan Tatuna (tanda terima uang nasabah).
- 6) Membayar seluruh biaya yang timbul atas kredit.

Hak dari Bank Agroniaga sebagai pihak yang memberikan kredit di antaranya adalah menerima pembayaran hutang pokok dari debitur, menerima seluruh biaya yang harus dikeluarkan debitur dalam hal pembuatan perjanjian kredit dan menerima bunga kredit yang telah diperjanjikan diantara para pihak.

Kewajiban Bank Agroniaga antara lain adalah melakukan pengawasan terhadap perusahaan debitur, melakukan pengawasan terhadap keuangan debitur dengan cara memeriksa laporan keuangan yang diserahkan debitur dalam waktu yang telah ditentukan dalam perjanjian kredit dan memeriksa barang yang dijadikan sebagai jaminan oleh debitur untuk menjamin pelunasan hutangnya kepada debitur.

### 3. Hal-Hal yang dilarang dilakukan Debitur

Hal-hal yang tidak boleh dilakukan PT Pelayaran Samudra Persada selaku debitur selama hutang belum dibayar lunas, yaitu:

- a. Memindahtangankan barang jaminan.
- b. Melunasi atau mengangsur pinjaman kepada pemegang saham.

- c. Memperoleh fasilitas kredit atau pinjaman lain dari pihak ketiga, kecuali dalam rangka transaksi yang wajar.
- d. Menyerahkan kepada pihak lain seluruh atau sebagian dari hak dan kewajiban yang timbul dari perjanjian.
- e. Mengajukan permohonan kepada pengadilan untuk dinyatakan pailit atau meminta penundaan pembayaran.

#### 4. Jangka Waktu Perjanjian Kredit

Jangka waktu Kredit yang diperjanjikan dalam Perjanjian Kredit nomor 14 tanggal 2 Agustus 2001 adalah 36 (enam puluh enam) bulan, terhitung mulai tanggal 2 Agustus 2001 sampai dengan 2 Agustus 2004, sedangkan jangka waktu kredit yang diperjanjikan dalam Perjanjian Kredit nomor 42 tanggal 14 Juni 2002 adalah 66 (enam puluh enam) bulan, terhitung mulai tanggal 14 Juni 2002 sampai tanggal 14 Desember 2007.

#### 5. Jumlah Kredit

Jumlah Kredit yang telah diberikan pihak PT Bank Agroniaga Tbk kepada PT Pelayaran Samudra Persada, yang tercantum dalam Perjanjian Kredit nomor 14 tanggal 2 Agustus 2001 adalah sebesar Rp 2.100.000.000 (dua milyar seratus juta rupiah), sedangkan jumlah kredit yang telah diberikan dalam Perjanjian Kredit nomor 42 tanggal 14 Juni 2002 adalah sebesar Rp 1.300.000.000 (satu milyar tiga ratus juta rupiah).

6. Asuransi Barang Jaminan

Obyek jaminan wajib diasuransikan dengan *Banker's Clause* kepada Maskapai Asuransi yang ditunjuk dan disetujui oleh PT Bank Agroniaga Tbk. Premi dan biaya penutupan asuransi menjadi beban PT Pelayaran Samudra Persada.

7. Kejadian Kelalaian

PT Bank Agroniaga Tbk berhak untuk mengakhiri kewajibannya untuk memberikan kredit dan mengakibatkan hutang PT Pelayaran Samudra Persada wajib dibayar dengan segera dan sekaligus, jika adanya kejadian kelalaian PT Pelayaran Samudra Persada selaku debitur, berupa:

- a. Kelalaian membayar setiap jumlah utang pokok maupun bunga berdasarkan perjanjian dan kelalaian ini berlaku hingga waktu 14 hari setelah pemberitahuan dari Bank Agroniaga tentang adanya kelalaian ini;
- b. Keterangan atau pernyataan persetujuan jaminan yang diserahkan berdasarkan perjanjian terbukti tidak benar;
- c. Bank Agroniaga tidak mendapat jaminan yang sah berlaku dan mengikat atas jaminan yang telah diperjanjikan;
- d. Ijin usahanya telah dicabut;
- e. Pernyataan secara tertulis dan secara umum yang menyatakan ketidakmampuan membayar hutang pada tanggal jatuh tempo;
- f. Adanya pengajuan permohonan pailit dari pihak lain;
- g. Semua atau sebagian besar kekayaannya disita atau dalam sengketa.

h. Tidak memenuhi kewajibannya.

Perjanjian kredit antara PT Pelayaran Samudra Persada dengan PT Bank Agroniaga Tbk tersebut dibuat di hadapan B.R.AY. Mahyastoeti Notonagoro, S.H., notaris di Jakarta, sehingga mempunyai kekuatan sebagai alat bukti otentik, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1868 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, bahwa:

Suatu akta otentik ialah suatu akta yang dibuat dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang, dibuat oleh atau di hadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu di tempat di mana akta dibuatnya.<sup>80</sup>

Sedangkan pejabat umum yang berwenang membuat akta otentik adalah notaris, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris, berbunyi “notaris adalah pejabat umum yang berwenang untuk membuat akta otentik dan kewenangan lainnya sebagaimana dimaksud dalam undang-undang ini.”<sup>81</sup>

Dihubungkan dengan syarat sahnya perjanjian dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka perjanjian kredit tersebut telah memenuhi syarat sah perjanjian pada umumnya, yaitu:

1. Kesepakatan;

Kesepakatan antara PT Pelayaran Samudra Persada dengan PT Bank Agroniaga Tbk dapat dilihat dalam bagian premise akta perjanjian kredit,

---

<sup>80</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1868.

<sup>81</sup>Indonesia, *Undang-Undang Tentang Jabatan Notaris*, UU No. 30 Tahun 2004, LN No. 117 Tahun 2004, TLN No. 4432, Pasal 1 angka 1.

yang menyebutkan bahwa para pihak telah saling sepakat dan setuju untuk dan dengan ini membuat perjanjian kredit dan pemberian jaminan.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;

Subyek hukum dalam perjanjian kredit ini adalah badan hukum. Direksi dari Pihak PT Bank Agroniaga Tbk maupun PT Pelayaran Samudra Persada adalah pihak yang diberi kuasa untuk melakukan tindakan hukum dalam Perjanjian Kredit sesuai dengan ketentuan dalam Anggaran Dasar masing-masing perusahaan.

3. Suatu hal tertentu;

Hal tertentu merupakan pokok perjanjian yaitu prestasi yang harus dipenuhi dalam perjanjian. Pokok perjanjian adalah mengenai kredit yang diberikan kepada PT Pelayaran Samudra Persada dengan syarat dan ketentuan yang telah disepakati bersama.

4. Suatu sebab yang halal;

Isi dari Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran tanggal 2 Agustus 2001, No. 14 dan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II, tanggal 14 Juni 2002, No. 42, dibuat tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan. Maksud diadakannya perjanjian ini adalah untuk memenuhi kebutuhan sarana akan kapal laut untuk menunjang kegiatan usaha dan pembiayaan perbaikan kapal milik PT Pelayaran samudra Persada.

Pengikatan jaminan hipotik kapal laut “Andara 2001” dilakukan dengan Akte Hipotik tanggal 8 Agustus 2001, nomor 13/2001 yang dibuat oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam.

Sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 1171 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berbunyi “hipotik hanya dapat diberikan dengan suatu akta otentik, kecuali dalam hal-hal yang dengan tegas ditunjuk oleh undang-undang.”

Dengan dilakukannya pendaftaran hipotik atas kapal “Andara 2001”, maka sejak tanggal 8 Agustus 2001 lahirlah kekuatan mengikat perjanjian hipotik dan sejak tanggal pendaftaran tersebut melekatlah kekuatan eksekutorial pada grosse akta perjanjian hipotik.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 33 ayat 2 Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan, maka pembebanan hipotik atas kapal laut “Andara 2001” dilengkapi dengan dokumen-dokumen berupa:

1. Grosse Balik Nama Kapal tanggal 7 Agustus 2001, nomor 170 yang dibuat oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam;
2. Akta Perjanjian kredit Pinjaman Tetap Angsuran tanggal 2 Agustus 2001, nomor 14 dan Akta Pengakuan Hutang tanggal 2 Agustus 2001, nomor 15, yang keduanya yang dibuat oleh B.R.AY. Mahyastoeti Notonagoro, S.H.

Bahwa atas permohonan PT Pelayaran Samudra Persada dengan surat No. 053/SAM-BR/VIII/01 tanggal 7 Agustus 2001 dan permohonan PT Bank Agroniaga Tbk dengan surat No. 389/DIR.01/VIII/2001 tanggal 6 Agustus

2001 atas kapal motor “SARINDO-V” yang telah dibalik nama menjadi “Andara 2001” tersebut dipasang hipotik pertama sebesar Rp. 3.000.000.000 (tiga milyar rupiah).

Pemasangan hipotik ini dilakukan dengan syarat-syarat yang tercantum dalam Akta Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran No. 14 tanggal 2 Agustus 2001 dan Akta Pengakuan Hutang No. 15 tanggal 2 Agustus 2001 tersebut dan terutama syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam pasal 1178, pasal 1185 dan pasal 1210 dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata serta pasal 297, 298, 315 sub a, b dan c dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kepada PT Bank Agroniaga Tbk selaku penerima hipotik telah diberikan grosse akta hipotik pemegang pertama yang mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap.

Jaminan hipotik yang melekat pada kapal motor “Andara 2001” merupakan hak kebendaan yang bersifat absolut, sehingga hak kebendaan berupa jaminan hipotik dapat dipertahankan kepada siapa pun. Hal tersebut ditegaskan dalam ketentuan Pasal 315 e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi “kapal yang terdaftar dan akan dilelang sita di luar wilayah Indonesia, tidak dibebaskan dari hipotik.”<sup>82</sup>

Berdasarkan Grosse Akta Hipotik yang dimiliki oleh PT Bank Agroniaga Tbk tersebut, maka PT Bank Agroniaga Tbk mempunyai hak mutlak atas

---

<sup>82</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 315 e.

obyek jaminan hipotik tersebut tanpa mempersoalkan siapa yang menguasai obyek jaminan tersebut (*droit de suite*).

Kedudukan PT Bank Agroniaga Tbk sebagai pemegang hipotik peringkat pertama didahulukan dalam pemenuhan penagihan piutangnya dari pada kreditur pemegang hipotik peringkat selanjutnya dan kreditur-kreditur konkuren lainnya atas kapal motor “Andara 2001”.

Akibat penting dari dilakukannya pendaftaran hipotik adalah terpenuhinya asas publisitas, yaitu pembebanan hipotik atas kapal “Andara 2001” diketahui oleh umum dan asas spesialitas, yaitu kapal tersebut telah memenuhi syarat sebagai obyek jaminan hipotik.

### **C. Pelaksanaan Eksekusi Berdasarkan Grosse Akta Hipotik**

#### **1. Eksekusi Jaminan Hipotik Pada Umumnya**

##### **a. Pengertian Eksekusi Pada Umumnya**

Eksekusi adalah tindakan yang berkesinambungan dari keseluruhan proses hukum acara perdata. Eksekusi dapat pula diartikan menjalankan putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap secara paksa dengan bantuan kekuatan umum, apabila pihak yang kalah tidak mau menjalankannya secara sukarela.<sup>83</sup>

Bentuk eksekusi ada 2, yaitu:

- 1) Eksekusi riil adalah eksekusi berdasarkan putusan pengadilan untuk melakukan suatu tindakan nyata yang telah memperoleh kekuatan

---

<sup>83</sup>Victor M Situmorang dan Cormentyna Sitanggang, *Grosse Akta Dalam Pembuktian Dan Eksekusi*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1993), hal. 119.

hukum tetap dan berbentuk provisi atau akta perdamaian di pengadilan.

2) Eksekusi pembayaran sejumlah uang adalah eksekusi berdasarkan bentuk akta yang berguna untuk pembayaran sejumlah uang yang oleh undang-undang disamakan nilainya dengan putusan yang memperoleh kekuatan hukum tetap, berupa grosse akta pengakuan hutang dan grosse akta hipotik.<sup>84</sup>

Eksekusi terhadap grosse akta hipotik dan grosse akta pengakuan hutang merupakan eksekusi pengecualian yang diatur berdasarkan Pasal 224 HIR dan Pasal 258 Rbg, yakni merupakan isi perjanjian yang dibuat para pihak yang merupakan penyimpangan dan pengecualian eksekusi terhadap putusan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.<sup>85</sup>

Hal tersebut dikarenakan perjanjian grosse akta dipersamakan dengan putusan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap, sehingga mempunyai kekuatan eksekutorial.<sup>86</sup>

#### **b. Kekuatan Eksekutorial Grosse Akta**

Grosse akte merupakan salinan pertama dari minuta akte yang merupakan asli akte pendaftaran kapal.<sup>87</sup>

Di bagian kepala grosse akta harus memuat kata-kata: “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa” dan di bagian bawah

---

<sup>84</sup>*Ibid.*, hal 120.

<sup>85</sup>*Ibid.*

<sup>86</sup>*Ibid.*

<sup>87</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 158 ayat 3.

grosse akta harus dicantumkan kata-kata: “diberikan sebagai grosse pertama, dengan menyebutkan nama dari orang yang atas permintaanya grosse itu diberikan dan tanggal pemberiannya.”

Maksud dan tujuan dari keharusan adanya kepala grosse akta dan kata-kata penutup itu adalah untuk memberikan kekuatan eksekutorial pada grosse akta tersebut sehingga dapat dilakukan eksekusi tanpa melalui proses perkara di pengadilan, sebab grosse akta itu disamakan dengan putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan tetap.<sup>88</sup>

Pasal 224 HIR/258 Rbg berbunyi sebagai berikut:

Grosse dari akta hipotik dan surat utang yang dibuat di hadapan notaris di Indonesia dan yang bagian kepalanya memakai perkataan “Atas nama undang-undang” berkekuatan sama dengan keputusan hakim, jika surat itu tidak ditepati dengan jalan damai, maka perihal menjalankannya dilangsungkan dengan perintah dan pimpinan Ketua Pengadilan Negeri di daerah hukum orang yang berutang itu diam atau tinggal atau memilih tempat tinggalnya.<sup>89</sup>

Bagian kepala grosse akta, dahulu memakai perkataan “Atas Nama Raja”, kemudian berturut-turut diubah menjadi “Atas Nama Republik Indonesia”, “Atas Nama Undang-Undang”, dan sekarang berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman No. 4 Tahun 2004 diubah menjadi “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa.”<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup>Victor M Situmorang dan Cormentya Sitanggang, *op. cit.*, hal. 137.

<sup>89</sup>Het Herziene Indonesich Reglement, *Reglement Indonesia Yang Diperbaharui*, Pasal 224.

<sup>90</sup>Victor M Situmorang dan Cormentya Sitanggang, *op. cit.*, hal. 140.

Dari Pasal 224 HIR/258 Rbg tersebut di atas, diketahui bahwa hanya grosse akta hipotik dan surat utang yang dibuat dalam akta notariil saja yang dapat disamakan dengan vonis pengadilan dan dapat dieksekusi tanpa melalui proses perkara di depan hakim atau dengan kata lain mempunyai kekuatan eksekutorial.<sup>91</sup>

### c. Prosedur Eksekusi Jaminan Hipotik Pada Umumnya

Debitur yang sudah diperingatkan untuk melaksanakan kewajibannya untuk membayar sejumlah hutang pokok beserta bunganya, tetapi tetap tidak memenuhi kewajibannya, maka bagi kreditur pemegang hipotik disediakan 3 alternatif prosedur eksekusi, yaitu:<sup>92</sup>

- 1) melalui proses pengadilan;
- 2) mengajukan eksekusi berdasarkan Pasal 224 HIR jo Pasal 195 HIR;
- 3) penjualan lelang oleh kreditur berdasarkan kuasa sendiri sesuai pasal 1178 ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pemegang hipotik atas kapal laut yang menempuh upaya pemenuhan pembayaran hutang melalui proses pengadilan berdasarkan Pasal 118 jo Pasal 121 HIR, dilakukan dengan jalan:

- 1) mengajukan gugatan perdata dalam bentuk gugatan *contentiosa* (gugatan perdata diantara pihak yang berperkara dimana penyelesaian pemeriksaannya diajukan kepada pengadilan melalui proses sanggah-menyanggah dalam bentuk *replik* dan *duplik*)

---

<sup>91</sup>*Ibid.*

<sup>92</sup>Yahya Harahap, *Ruang Lingkup Permasalahan Eksekusi Bidang Perdata, edisi ke-2*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), hal. 233.

kepada Pengadilan Negeri sesuai dengan kompetensi relatif menurut Pasal 118 HIR, yaitu dengan cara mengajukan debitur sebagai pihak tergugat;

2) melalui gugatan itu akan dilakukan pemeriksaan persidangan sesuai dengan sistem sanggah-menyanggah mulai dari tahap jawaban (*replik* dan *duplik*), pembuktian, dan konklusi serta penjatuhan putusan;

3) terhadap putusan PN, terbuka upaya hukum biasa banding dan kasasi bahkan upaya hukum luar biasa yaitu peninjauan kembali.

Memperhatikan panjangnya proses penyelesaian perkara melalui proses pengadilan, maka kurang tepat jika kreditor sebagai pemegang hipotik atas kapal laut untuk menempuh cara penyelesaian ini, karena sangat tidak efektif, tidak efisien dan prosedurnya lama serta biayanya mahal.

Disebutkan dalam Pasal 60 ayat 3 dan 4 Undang-Undang Pelayaran, bahwa:

Setiap akta hipotik diterbitkan satu grosse akta hipotik yang mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap dan diberikan kepada penerima hipotik.<sup>93</sup>

Dengan demikian, apabila debitur melakukan wanprestasi maka kreditor pemegang hipotik dapat langsung meminta fiat eksekusi baik

---

<sup>93</sup>Undang-Undang Pelayaran, Pasal 60 ayat 3 dan 4.

secara lisan maupun tulisan kepada Ketua Pengadilan Negeri berdasarkan Pasal 224 jo Pasal 195 jo Pasal 196 HIR.

Atas permintaan tersebut, Ketua Pengadilan Negeri akan mengambil tindakan hukum sebagai berikut:

1) memanggil debitur untuk menghadiri sidang insidental sesuai dengan Pasal 196 HIR, yaitu memperingatkan (*aanmaning*) debitur supaya memenuhi pelunasan pembayaran utang secara sukarela, dalam waktu paling lama 8 hari.

2) Jika batas waktu peringatan (*aanmaning*) lewat dan debitur tetap tidak melaksanakan pemenuhan secara sukarela, maka menurut Pasal 197 HIR tindakan Ketua Pengadilan Negeri, yaitu:

(a) mengeluarkan Penetapan Sita Eksekusi atas barang obyek hipotik;

(b) penyitaan akan dilakukan oleh Panitera atau Juru Sita sesuai ketentuan Pasal 559-579 Rv, karena khusus sita eksekusi kapal tidak diatur dalam HIR tetapi dalam Rv dan ketentuan ini dianggap berlaku berdasarkan pendekatan proses *doelmatigheid*;

(c) memberitahu debitur atas penyitaan dan debitur dapat hadir pada saat pelaksanaan penyitaan;

(d) Juru sita dibantu dua orang saksi membuat berita acara penyitaan yang ditandatangani bersama dua orang saksi tersebut;

(e) Mengumumkan penyitaan dengan jalan mendaftarkannya pada kantor pejabat yang berwenang sesuai Pasal 198 HIR. Dalam hal hipotik kapal laut, sita eksekusinya didaftarkan di kantor Syahbandar yang bersangkutan.

3) Selanjutnya Ketua Pengadilan Negeri menerbitkan Penetapan Penjualan Lelang berdasarkan Pasal 200 ayat 1 HIR, yaitu Ketua Pengadilan Negeri meminta bantuan agar penjualan lelang dilakukan dengan perantaraan Kantor Pelayanan Piutang dan Lelang Negara (KP2LN).

Tata cara dan upaya penyelesaian melalui eksekusi berdasarkan Pasal 224 jo Pasal 195 jo Pasal 196 HIR, lebih efektif dan efisien dari pada penyelesaian melalui proses pengadilan, karena tidak diperlukan proses persidangan yang lama dan biaya yang mahal.

Eksekusi penjualan lelang berdasarkan Pasal 200 ayat 1 HIR atas obyek jaminan tersebut dapat dilaksanakan dalam waktu singkat, apabila Ketua PN melaksanakan fungsinya dengan baik.

Penjualan lelang menurut Pasal 1178 ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, membolehkan pemberian kuasa kepada kreditor untuk menjual sendiri barang hipotik tanpa campur tangan pengadilan, apabila debitur wanprestasi yang diperjanjikan dalam akta hipotik.

Klausula pemberian kuasa di atas, menurut Pasal 1178 ayat 2 jo Pasal 1211 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur bahwa meskipun penjualannya tanpa campur tangan pengadilan dan

menyingkirkan Pasal 224 HIR, namun penjualannya harus di muka umum dan cara penjualannya harus melalui lelang dengan jalan kreditor harus meminta bantuan Kantor Pelayanan Piutang dan Lelang Negara (KP2LN) untuk melakukan penjualan lelang sesuai dengan ketentuan pasal 200 ayat (1) HIR.

## **2. Pelaksanaan Eksekusi Kapal Laut “Andara 2001” Berdasarkan Penetapan Pengadilan No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT**

Telah diuraikan dalam Bab II sub B penulisan tesis ini bahwa kapal laut yang bernama “Andara 2001” yang telah dijadikan jaminan pelunasan kredit oleh PT Pelayaran Samudra Persada (debitur) pada PT Bank Agroniaga Tbk (penerima hipotik pertama), dengan dibuatnya Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran I No. 14 tanggal 2 Agustus 2001 dan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II No. 42 tanggal 14 Juni 2002 serta Grosse Akta Hipotik Pertama No. 13/2001 tanggal 8 Agustus 2001.

Bahwa PT Pelayaran Samudra Persada tersebut telah lalai melakukan pembayaran terhadap utang pokok dan bunganya, sehingga debitur telah melakukan wanprestasi, sehingga pihak PT Bank Agroniaga Tbk sebagai pemegang grosse akta hipotik pertama mengajukan sita eksekusi kepada Ketua Pengadilan Negeri.

Bentuk wanprestasi ada tiga, yaitu:<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup>Hartono Hadisoeparto, *op. cit.*, hal. 43.

- a. Tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b. Memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya;
- c. Memenuhi prestasi tetapi tidak sesuai.

Berdasarkan surat permohonan eksekusi grosse akta hipotik pertama tertanggal 16 Mei 2005 No. 54/PPK/BA/V/2005, PT Bank Agroniaga Tbk sebagai pemohon eksekusi telah mengajukan permohonan agar Pengadilan Negeri Jakarta Utara melakukan teguran (*aanmaning*) terhadap pihak PT pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi untuk melaksanakan kewajiban pembayarannya atas Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran I No. 14, tanggal 2 Agustus 2001 dan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II No. 42, tanggal 14 Juni 2002.

Kelalaian atau cinderia janji PT Pelayaran Samudra Persada sebagai debitur/termohon eksekusi telah diberikan teguran melalui Surat Peringatan I Surat Peringatan II dan Surat Peringatan terakhir agar PT Pelayaran Samudra Persada membayar kewajibannya untuk melunasi hutangnya, namun tidak ada tanggapan ataupun itikad baik untuk melaksanakan kewajiban tersebut.

Jumlah kewajiban PT Pelayaran Samudra Persada kepada PT Bank Agroniaga Tbk terhitung per tanggal 31 Maret 2005 adalah sebesar Rp. 4.915.096.929,- dan jumlah kewajiban dan/atau hutang PT Pelayaran Samudra Persada akan terus bertambah bilamana hutangnya tidak diselesaikan, dengan perincian sebagai berikut:

-Pinjaman Tetap Angsuran I:

Hutang Pokok	: Rp. 2.100.000.000,-
Tunggakan Bunga	: Rp. 902.691.183,-
Denda Bunga	: <u>Rp. 22.567.272,-</u> +
Jumlah	: Rp. 3.025.258.462,-

-Pinjaman Tetap Angsuran II:

Hutang Pokok	: Rp. 1.300.000.000,-
Tunggakan Bunga	: Rp. 575.452.163,-
Denda Bunga	: <u>Rp. 14.386.304,-</u> +
Jumlah	: Rp. 1.889.838.467,-

-Total Hutang : Rp. 4.915.096.929,-

Bentuk wanprestasi yang telah dilakukan pihak PT pelayaran Samudra Persada adalah tidak memenuhi prestasinya sama sekali berdasarkan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran I dan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II, dimana jumlah hutang yang telah dirinci tersebut di atas adalah sebesar Rp. 4.915.096.929,-.

Berdasarkan surat permohonan eksekusi grosse akta hipotek pertama No. 54/PPk-BA/V/2005 tanggal 16 Mei 2005 tersebut di atas, Pengadilan Negeri Jakarta Utara telah mengeluarkan Penetapan tertanggal 8 Juni 2005 No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT, yang mengabulkan permohonan dari PT Bank Agroniaga Tbk sebagai pemohon eksekusi, yang isinya diuraikan di bawah ini.

Menimbang, bahwa maksud dari permohonan tersebut adalah memohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Utara melaksanakan apa yang telah diperjanjikan dalam Grosse Akta Hipotik Pertama No. 13/2001 tanggal 8 Agustus 2001 dan Akta Perjanjian Pinjaman Tetap Angsuran tertanggal 2 Agustus 2001 No. 14 tersebut diatas.

Menimbang, bahwa walaupun telah ditegur oleh PT Bank Agroniaga tetapi PT Pelayaran Samudra Persada belum juga melaksanakan kewajibannya kepada PT Bank Agroniaga, maka oleh karena itu dimohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Utara memanggil PT Pelayaran Samudra Persada untuk ditegur/*aanmaning*.

Menimbang, bahwa jumlah kewajiban yang harus dibayar PT Pelayaran Samudra Persada kepada PT Bank Agroniaga sampai dengan tanggal 31 Maret 2005 adalah sebesar Rp. 4.915.096.929 (empat milyar sembilan ratus lima belas juta sembilan puluh enam ribu sembilan ratus dua puluh sembilan rupiah).

Menimbang, bahwa sesuai pasal 224 HIR Akta Hipotik yang dibuat di hadapan notaris yang berkekuatan hukum sama dengan putusan hakim dan dapat dijalankan eksekusi.

Menimbang, bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas cukup beralasan hukum untuk mengabulkan permohonan tersebut.

Selanjutnya menetapkan, pihak PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi agar datang menghadap Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara di kantor Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Jl.

Laksamana R.E Martadinata Jakarta Utara pada hari Selasa, tanggal 21 Juni 2005, pukul 10.00 WIB, dan dalam waktu 8 (delapan) hari sejak teguran/*aanmaning* tersebut, termohon eksekusi segera melaksanakan kewajiban hutangnya kepada pemohon.

Berdasarkan Berita Acara *Aanmaning*/Teguran No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT tertanggal 21 Juni 2005, Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara menerangkan bahwa pihak PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi tidak datang menghadap ke hadapan Wakil Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara sekalipun telah dipanggil dengan patut sesuai dengan relaas pengadilan tertanggal 17 Juni 2005, yang memanggil PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi untuk hadir menghadap pada tanggal 21 Juni 2005, pukul 10.00 WIB.

Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara mengeluarkan penetapan kedua tertanggal 14 Februari 2006 No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT, berdasarkan surat permohonan sita eksekusi grosse akta hipotik pertama tanggal 9 Februari 2006 No. 005/PPK-BA/II/2006 dari pihak PT Bank Agroniaga Tbk sebagai pemohon eksekusi, yang memohon agar Pengadilan Negeri Jakarta Utara melakukan Sita Eksekusi terhadap:

1 (satu) unit kapal motor bernama Andara 2001 (dahulu bernama Sarindo V) dengan register kapal dari *Internasional Merchant Marine Register of Balize Immarbe (Bill of Sale/Body Corporate)* No. S.019524421, tipe Cargo, steel, gross tonage 1.351, net tonage

810, yang telah didaftarkan di Kantor Pelabuhan Batam sebagaimana ternyata dalam Grosse Akta Balik Nama No. 170 tertanggal 7 Agustus 2001 yang dikeluarkan oleh Pejabat Pendaftaran dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam, atas nama PT Pelayaran Samudra Persada, yang sedang bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara.

Menimbang, bahwa PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi telah dipanggil untuk ditegur namun tidak datang menghadap tanpa alasan yang sah.

Menimbang, bahwa PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi belum juga memenuhi kewajibannya kepada PT Bank Agroniaga Tbk sebagai pemohon eksekusi, maka dimohonkan agar Pengadilan Negeri Jakarta Utara melakukan Sita Eksekusi terhadap barang-barang jaminan termohon.

Menimbang, bahwa obyek jaminan berupa kapal laut “Andara 2001” tersebut berada di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Utara.

Menimbang, bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, permohonan PT Bank Agroniaga sebagai pemohon eksekusi cukup beralasan menurut hukum dan patut untuk dikabulkan.

Memperhatikan Pasal 224 HIR serta peraturan perundang-undangan yang bersangkutan untuk itu, maka menetapkan untuk

mengabulkan permohonan dari PT Bank Agroniaga sebagai pemohon eksekusi tersebut di atas.

Selanjutnya, memerintahkan Penitera Pengadilan Negeri Jakarta Utara atau wakilnya yang sah dengan disertai saksi-saksi yang memenuhi syarat untuk melakukan sita eksekusi terhadap obyek jaminan berupa kapal laut “Andara 2001” milik PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi tersebut di atas.

Dengan Berita Acara Sita Eksekusi yang dikeluarkan pada tanggal 2 Maret 2006, juru sita Pengadilan Negeri Jakarta Utara untuk dan atas perintah Hakim/Ketua Majelis/Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara dengan Penetapan tertanggal 14 Februari 2006 No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT, dengan dibantu dan disaksikan oleh saksi-saksi yang keduanya pegawai Pengadilan Negeri Jakarta Utara telah melaksanakan Sita Eksekusi atas obyek jaminan milik PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi, yang berada di Kali Japat Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara.

Setelah obyek jaminan berupa kapal laut “Andara 2001” tersebut dilakukan penyitaan, maka sebagai penyimpan/pengawas barang-barang sitaan tersebut menunjuk kepada PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi, dan kepadanya telah diberitahukan bahwa, oleh karena barang-barang tersebut kini telah menjadi barang-barang sitaan pengadilan, supaya terhadap barang-barang tersebut tetap dijaga dengan baik agar tidak dihilangkan dari tangannya dengan jalan penjualan,

perubahan dan lain sebagainya, sebelum adanya keputusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap dalam perkara yang bersangkutan.

Pada tanggal 30 Mei 2007, Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara telah mengabulkan surat permohonan lelang eksekusi grosse akta hipotik pertama perkara No. 18/EKS/2005/PN.JKT.UT dari PT Bank Agroniaga sebagai pemohon eksekusi pada tanggal 14 Mei 2007 No. 100/PPK.BA/V/2007 yang memohon kepada Pengadilan Jakarta Utara untuk melakukan eksekusi atas barang jaminan berupa kapal laut “Andara 2001” milik PT Pelayaran Samudra Persada sebagai termohon eksekusi tersebut.

Menimbang, bahwa eksekusi lelang yang dimohonkan oleh PT Bank Agroniaga sebagai pemohon eksekusi adalah untuk memenuhi Akta Hipotik Pertama No. 13/2001 tanggal 8 Agustus 2001 yang dibuat di hadapan Sudirman Purwo, Kepala Bidang Kesyahbandaran Kantor Pelabuhan Batam dan Akta Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran No. 14 tanggal 2 Agustus 2001 dan Perjanjian Kredit Pinjaman Tetap Angsuran II No. 42 tanggal 14 Juni 2002 dan Akta Penyelesaian Hutang di hadapan notaris, Runaldi, SH, No. 71 tanggal 30 Agustus 2006.

Menimbang, bahwa terhadap obyek yang dimohonkan lelang telah dilakukan sita eksekusi berdasarkan penetapan sita eksekusi tanggal 14 Februari 2006 No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT dan Berita Acara Eksekusi tanggal 2 Maret 2006 No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT.

Menimbang, bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas permohonan pemohon cukup beralasan menurut hukum dan patut untuk dikabulkan.

Menimbang, bahwa obyek yang akan dilakukan eksekusi lelang berupa kapal laut “Andara 2001” tersebut berada di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Utara dan memperhatikan pasal 200 HIR serta ketentuan hukum lainnya yang bersangkutan.

Menetapkan, mengabulkan permohonan PT bank Agroniaga sebagai pemohon eksekusi tersebut di atas dan memerintahkan kepada Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Utara atau wakilnya untuk melakukan eksekusi lelang dengan perantaraan Kantor Pelayanan Piutang dan Lelang Negara (KP2LN) terhadap barang jaminan termohon eksekusi.

Memerintahkan pula agar hasil lelang tersebut disetor ke kas bendahara Pengadilan Negeri Jakarta Utara untuk selanjutnya diserahkan kepada pemohon atau kuasanya yang sah.

Demikianlah pelaksanaan eksekusi atas kapal laut “Andara 2001” berdasarkan Penetapan Pengadilan No. 18/EKS/2005/PN.JKT.UT yang telah berlangsung cukup lama dan baru dapat diselesaikan pada tanggal 30 Mei 2007.

Berbeda dengan Hak Tanggungan, sita eksekusi pada Hak Tanggungan dapat dikatakan tidak mengalami hambatan dan kesulitan, sebab obyek Hak Tanggungan adalah benda tidak bergerak berupa tanah

yang tidak berpindah-pindah. Selamanya obyek Hak Tanggungan tetap terletak pada lokasi tertentu.

Sedangkan terhadap obyek hipotik kapal laut, menurut Pasal 314 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, kapal laut yang berukuran paling sedikit 20 meter kubik isi kotor dapat didaftarkan. Dengan dilakukannya pendaftaran tersebut, maka status kapal laut menjadi benda tidak bergerak, namun menurut sifatnya dalam Pasal 510 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, kapal laut adalah benda bergerak yang dapat berpindah tempat.

Sita jaminan atas kapal pada dasarnya sama dengan tindakan penahanan kapal (*arrest of ship*). Dengan demikian, sita jaminan atas kapal merupakan permintaan kepada Ketua PN untuk menyita kapal, maksudnya agar PN menahan kapal yang masih dioperasikan atau digunakan.<sup>95</sup>

*Arrest of Ship* merupakan salah satu klaim maritim yang diatur dalam Konvensi Brussel 1952 (*International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to The Sea-going Ship*, Mei, 1952).<sup>96</sup>

Penerapan *Arrest of Ship* menurut konvensi tersebut meliputi 17 jenis klaim, yang terpenting diantaranya penahanan atas klaim perjanjian

---

<sup>95</sup>Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hal. 355.

<sup>96</sup>*Ibid.*

hipotik kapal dan penahanan atas klaim berdasarkan perjanjian pengangkutan.<sup>97</sup>

Tujuan sita jaminan atas kapal berdasarkan *Arrest of ship* adalah menahan dan menghentikan kegiatan operasional kapal tersebut sehingga kapal tidak boleh berlayar, sedangkan sita jaminan maupun sita eksekusi menurut Pasal 577 Rv, tidak boleh diletakkan atas kapal yang sudah siap untuk berlayar.<sup>98</sup>

Kapal yang sudah siap untuk berlayar dilarang diletakkan sita di atasnya walaupun telah ada izin atau penetapan dari Ketua PN. Tujuan larangan ini adalah untuk menghindari kerugian yang akan dialami pemilik maupun orang lain yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan kapal tersebut. Oleh karena itu, larangan ini dari segi hukum dan bisnis dianggap layak dan beralasan.<sup>99</sup>

Pasal 577 ayat (2) Rv menjelaskan bahwa kapal dianggap siap untuk berlayar, apabila pemimpin kapal telah dilengkapi surat-surat yang diperlukan agar kapal dapat berlayar dan terhitung sejak surat-surat lengkap, undang-undang menganggap kapal sudah berada dalam keadaan siap untuk berlayar sehingga pada kapal itu melekat larangan sita jaminan di atasnya.<sup>100</sup>

---

<sup>97</sup>*Ibid.*

<sup>98</sup>*Ibid.*, hal 362.

<sup>99</sup>*Ibid.*

<sup>100</sup>*Ibid.*

Sita atas kapal dapat dihapuskan melalui cara-cara, sebagai berikut:<sup>101</sup>

- a. Pemilik kapal menyerahkan jaminan uang yang besarnya cukup memenuhi jumlah tuntutan;
- b. Termohon sita menyerahkan barang pengganti sebagai obyek sita yang sama nilainya dengan jumlah tuntutan;
- c. Penyitaan didasarkan pada gugatan yang tidak mempunyai dasar hukum atau tidak didukung oleh alat bukti yang cukup, maka pengadilan harus memerintahkan penghapusan sita atas kapal.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab XI, bagian kedelapan, Pasal 222 dan Pasal 223 diatur mengenai penahanan kapal.

Pasal 222 Undang-Undang Pelayaran, berbunyi:

Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis dari pengadilan berdasarkan alasan bahwa kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana atau perdata.<sup>102</sup>

Pasal 223 Undang-Undang Pelayaran, berbunyi:

Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan dan ketentuan mengenai tata cara penahanan kapal diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> *Ibid.*, hal. 363.

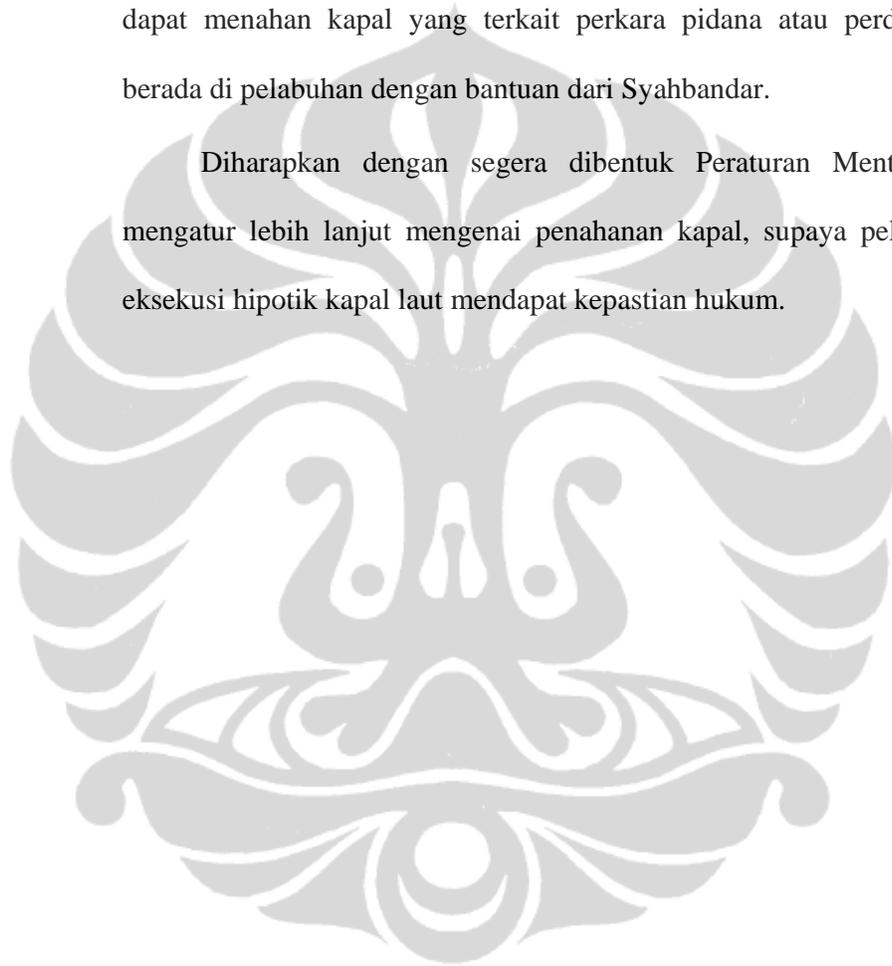
<sup>102</sup> Undang-Undang Pelayaran, Pasal 222.

<sup>103</sup> *Ibid.*, Pasal 223.

Kelemahan yang dihadapi Pengadilan Negeri terhadap larangan sita atas kapal yang sudah siap untuk berlayar menurut Pasal 557 Rv tersebut telah diatasi dengan Pasal 222 Undang-Undang pelayaran.

Menurut ketentuan Undang-Undang Pelayaran di atas, pengadilan dapat menahan kapal yang terkait perkara pidana atau perdata yang berada di pelabuhan dengan bantuan dari Syahbandar.

Diharapkan dengan segera dibentuk Peraturan Menteri yang mengatur lebih lanjut mengenai penahanan kapal, supaya pelaksanaan eksekusi hipotik kapal laut mendapat kepastian hukum.



motor yang bernama “SARINDO-V, yang telah terdaftar sebagai kapal Indonesia dengan Akta Pendaftaran No. 62, tanggal 23 Februari 2000 dan telah diganti namanya menjadi “Andara 2001” berdasarkan Grosse Akta Balik Nama Kapal No. 170, tanggal 7 Agustus 2001, dibuat di hadapan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam.

Pengikatan jaminan hipotik kapal laut “Andara 2001” dilakukan dengan dibuatnya Akta Hipotik No. 13/2001, tanggal 8 Agustus 2001, yang dibuat oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di Batam.

Dengan dilakukannya pendaftaran hipotik atas kapal laut “Andara 2001”, maka sejak tanggal 8 Agustus 2001 lahirlah kekuatan mengikat perjanjian hipotik dan sejak tanggal pendaftaran tersebut melekatlah kekuatan eksekutorial pada Grosse Akta Hipotik yang berkepal “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa”.

Kepada pihak PT Bank Agroniaga Tbk telah diberikan grosse akta hipotik pemegang pertama yang mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang memperoleh kekuatan hukum yang tetap.

Akibat penting dari pendaftaran hipotik adalah terpenuhinya asas publisitas, yaitu pembebanan hipotik atas kapal laut “Andara 2001” diketahui oleh umum dan asas spesialitas, yaitu kapal laut “Andara 2001” tersebut telah memenuhi syarat sebagai obyek jaminan hipotik.

2. PT Pelayaran Samudra Persada selaku debitur telah wanprestasi untuk melakukan pembayaran kembali hutang pokok beserta bunga kepada pihak PT Bank Agroniaga Tbk.

Bagi pihak PT Bank Agroniaga Tbk terdapat beberapa alternatif cara yang dapat ditempuh dalam melakukan sita eksekusi terhadap objek jaminan, yaitu melalui pengadilan atau mengajukan eksekusi berdasarkan Pasal 224 HIR jo Pasal 195 HIR atau penjualan lelang oleh kreditur berdasarkan kuasa sendiri sesuai dengan Pasal 1178 ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

PT Bank Agroniaga Tbk selaku kreditur telah memilih penyelesaian sita eksekusi berdasarkan Pasal 224 HIR jo Pasal 195 HIR, karena lebih efektif dan efisien dari pada penyelesaian melalui proses pengadilan.

Hal tersebut dikarenakan bahwa PT Bank Agroniaga sebagai pemegang hipotik peringkat pertama berdasarkan Grosse Akta Hipotik Pertama No. 13/2001, tanggal 8 Agustus 2001, yang mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

Penyelesaian sita eksekusi dilakukan dengan mengajukan permohonan eksekusi grosse akta hipotik pertama kepada Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara agar melakukan peneguran/*aanmaning* terhadap PT Pelayaran Samudra Persada supaya melakukan pembayaran hutangnya dengan dikeluarkannya Penetapan Pengadilan Negeri Jakarta Utara No. 18/Eks/2005/PN.JKT.UT.

PT Pelayaran Samudra Persada yang telah ditegur tersebut tetap tidak melakukan pembayaran, sehingga pengadilan mengeluarkan penetapan untuk melakukan sita eksekusi atas objek jaminan hipotik yang berupa kapal laut “Andara 2001” tersebut.

Terhadap kapal laut “Andara 2001” yang disita, Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara mengeluarkan berita acara eksekusi atas kapal laut tersebut.

Setelah kapal laut “Andara 2001” disita, kemudian kapal laut “Andara 2001” dilelang dengan perantaraan Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang Jakarta II.

Hasil lelang tersebut kemudian di setor ke kas bendahara Pengadilan Negeri Jakarta Utara untuk selanjutnya diserahkan kepada pemohon atau kuasanya yang sah.

## **B. Saran**

Setelah membahas dan menarik kesimpulan dari permasalahan mengenai penjaminan kapal laut dalam suatu perjanjian kredit, maka penulis memberikan saran-saran yang mungkin akan berguna berkaitan dengan penjaminan kapal laut tersebut.

Seiring dengan semakin meningkatnya kebutuhan sarana atas kapal laut yang digunakan oleh perusahaan pelayaran atau perusahaan lainnya yang tidak bergerak dalam bidang pelayaran, namun membutuhkan sarana kapal laut untuk menunjang kegiatan operasionalnya, maka banyak perusahaan yang melakukan perjanjian kredit dengan bank yang bertujuan untuk mengadakan kapal laut tersebut dengan jaminannya adalah kapal laut itu sendiri.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdiri dari 12 bab dan 355 pasal, namun pengaturan mengenai hipotik kapal hanya diatur 5 pasal, yaitu dari Pasal 60 dan 64. Dengan demikian, diharapkan dibuat dengan segera Peraturan Menteri mengenai tata cara pembebanan hipotik atas kapal laut.

Hal tersebut dikarenakan Ketentuan-ketentuan yang mengatur mengenai kapal laut baik yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang maupun Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan tidak mengatur mengenai pembebanan hipotik atas kapal laut secara khusus.

Di dalam prakteknya, pelelangan terhadap kapal laut yang telah diletakan sita eksekusi terkadang mengalami hambatan, karena ada kemungkinan kapal laut yang telah diletakan sita eksekusi dan akan dilelang tidak berada di pelabuhan karena sedang berlayar ke luar negeri.

Sita jaminan atas kapal pada dasarnya sama dengan tindakan penahanan kapal (*arrest of ship*). Dengan demikian, sita jaminan atas kapal merupakan permintaan kepada Ketua Pengadilan Negeri untuk menyita kapal, maksudnya agar Pengadilan Negeri menahan kapal yang masih dioperasikan atau digunakan.

Menurut ketentuan Pasal 222 Undang-Undang Pelayaran, pengadilan dapat menahan kapal yang terkait perkara pidana atau perdata yang berada di pelabuhan dengan bantuan dari syahbandar, namun diharapkan dengan segera dibentuk Peraturan Menteri yang mengatur lebih lanjut mengenai penahanan kapal, supaya pelaksanaan eksekusi hipotik kapal laut berjalan dengan lancar dan memberikan kepastian hukum bagi pihak-pihak kreditur pada khususnya.