

Urgensi Perkembangan Regulasi Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek

Maghfira Aulia, Luluk Lusiati Cahyarini

Program Studi Magister Kenotariatan
Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : maghfuraauliao1@gmail.com

Abstract

The national shipping industry is very close and cannot be separated in relation to an aspect of financing. Financing for the procurement of these ships can be obtained through credit or loan facilities because ships are objects that can be used as objects of collateral for debt repayment in the credit agreement. The purpose of this study is to provide an overview of the regulation of ships as objects of mortgage collateral in statutory regulations. The research method uses juridical empirical. The result of the research shows that the provisions regarding or ships as objects of mortgage collateral in Indonesia are one of the factors why banking institutions and financial institutions in the country are still reluctant to provide credit or loan facilities to the national shipping and shipping industry for marine financing. This is because the laws and regulations in Indonesia regulating the mortgage on ships are not clear, no longer in accordance with the times and the current needs regarding credit, banking, and national economic activities, and do not meet applicable international standards.

Keywords: *Mortgage; Guarantee; Ship.*

Abstrak

Industri perkapalan nasional sangat erat serta tidak dapat dipisahkan kaitannya dengan suatu aspek pembiayaan. Pembiayaan untuk pengadaan kapal laut tersebut dapat diperoleh melalui fasilitas kredit atau pinjaman, karena kapal laut merupakan benda yang dapat dijadikan objek jaminan pelunasan hutang dalam perjanjian kredit. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk memberikan gambaran tentang pengaturan kapal laut sebagai objek jaminan hipotek didalam peraturan perundang-undangan. Metode penelitiannya menggunakan yuridis empiris. Hasil dari penelitian bahwa ketentuan-ketentuan mengenai atau kapal laut sebagai objek jaminan hipotek di Indonesia merupakan salah satu faktor mengapa lembaga perbankan dan lembaga keuangan didalam negeri masih enggan untuk memberikan fasilitas kredit atau pinjaman kepada industri perkapalan dan pelayaran nasional untuk pembiayaan kapal laut. Hal ini dikarenakan peraturan perundang-undangan di Indonesia yang dalam hal ini mengatur mengenai, hipotek atas kapal laut tidak jelas, tidak sesuai lagi dengan perkembangan jaman dan kebutuhan dewasa ini tentang kegiatan perkreditan, perbankan dan perekonomian nasional serta tidak memenuhi standar internasional yang berlaku.

Kata kunci: **Hipotek; Jaminan; Kapal Laut.**

A. PENDAHULUAN

Sebagian besar wilayah Indonesia merupakan perairan maka usaha perkapalan, pelayaran dan perhubungan laut nasional mempunyai peranan yang penting serta strategis didalam upaya menggapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar (UUD) Negara Republik Indonesia

Tahun 1945 yaitu mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional. Adapun untuk mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar (UUD) Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut diperlukan sistem transportasi nasional berupa armada angkutan laut yang cukup besar dan layak digunakan untuk mengoptimalkan pemberdayaan industri perkapalan, pelayaran dan perhubungan laut nasional, mendorong dan menggerakkan roda perekonomian nasional serta memperkuat pengembangan wilayah dan kedaulatan negara. Salah satu armada angkutan laut yang dapat memajukan sektor perkapalan, pelayaran dan perhubungan laut di Indonesia ialah kapal laut (Indriyanti, 2019).

Kapal laut ialah suatu benda yang banyak ditemui serta digunakan didalam lalu lintas bisnis di Indonesia (Hermansyah, 2011). Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 309, yang disebut dengan kapal ialah semua perahu, dengan nama apapun, serta dari macam apapun juga. Kecuali ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat dan perlengkapannya (Soedjono, 1993). Kebutuhan akan tersedianya armada kapal sebagai modal transportasi laut dalam suatu negara maritim merupakan suatu hal yang sangat menentukan.

Pembangunan serta pengembangan dari armada pelayaran nasional yang padat modal memerlukan pembiayaan yang besar (Indriyani, 2005). Industri perkapalan nasional sangat erat serta tidak dapat dipisahkan kaitannya dengan aspek pembiayaan itu sendiri. Aspek pembiayaan untuk pengadaan kapal laut tersebut dapat diperoleh dengan fasilitas kredit atau dengan pinjaman. Pada umumnya kapal laut dijadikan jaminan pelunasan hutang yang diserahkan oleh pihak perusahaan perkapalan (*shipping company*) kepada pihak bank dalam rangka pemenuhan fasilitas kredit yang diberikan oleh pihak bank (Djumhana, 2000).

Jaminan kredit itu sendiri merupakan salah satu dari faktor yang sangat penting didalam memberikan pertimbangannya mengenai fasilitas kredit yang akan dibebankan oleh pihak kreditor (bank) kepada calon debitur (Bahsan, 2007). Apabila calon debitur akan memberikan suatu jaminan kredit, yang mempunyai kualitas yang sangat tinggi seperti mudah dicairkan, nilainya tidak mengalami adanya penurunan dan sangat mudah di perjualbelikan, maka resiko atas fasilitas kredit yang diberikan oleh bank akan rendah.

Kapal laut merupakan suatu benda yang mampu di jadikan sebagai objek dari jaminan pelunasan hutang dalam perjanjian kredit. Mengenai kapal laut itu sendiri sebagai objek jaminan hipotek juga telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah

Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Mengingat pentingnya pembebanan fasilitas kredit dengan jaminan kapal laut sebagai objek jaminan dalam perjanjian kredit tersebut, dan belum adanya peraturan khusus yang mengatur hipotik atas kapal laut. Sehingga memunculkan kekhawatiran akan adanya permasalahan pada saat sudah didaftarkannya kapal tersebut sebagai objek jaminan hipotik.

Fitzgerald dalam Salmond menyatakan jika teori perlindungan hukum tujuannya ialah menyatukan dan menyelaraskan beragam kepentingan dalam masyarakat sebab pada suatu lalu lintas kepentingan perlindungan pada kepentingan tertentu bisa dilaksanakan melalui melakukan pembatasan beragam kepentingan di lain pihak. Kepentingan hukum merupakan mengatur hak serta kebutuhan manusia, dengan begitu hukum mempunyai kewenangan yang besar untuk mengatur kebutuhan manusia yang harus diatur serta harus terlindungi. Perlindungan hukum harus memperhatikan mekanisme yaitu perlindungan dari hukum lahir, dari sebuah ketetapan hukum serta semua aturan hukum yang diserahkan oleh masyarakat umumnya ialah persetujuan masyarakatnya untuk menata hubungan tingkah laku diantara semua komponen masyarakat dan individu dengan pemerintah yang dipandang mewakili kebutuhan masyarakat (Rahardjo, 2000).

Hukum hadir dalam masyarakat ialah guna menyatukan dan menyelaraskan berbagai kepentingan yang dapat bertabrakan satu dengan yang lainnya. Penyelarasan berbagai kepentingan tersebut dilaksanakan melalui pembatasan dan perlindungan beragam kepentingannya. Hukum memberikan perlindungan akan kepentingan individu melalui pemberian kewenangan untuk bertingkah laku dalam mencukupi kepentingan individu.

Perlindungan hukum mempunyai makna sebagai usaha ataupun perlakuan yang diberikan oleh hukum dengan artian Undang-Undang untuk memberikan perlindungan subjek hukum karena pada suatu hubungan hukum terdapat pelanggaran atas hak dan kewajiban para pihak. Perlindungan hukum berhubungan dengan bagaimanakah hukum memberikan keadilan yakni pemberian ataupun pengaturan hak pada subjek hukum, disamping itu juga berhubungan dengan bagaimanakah hukum dalam memberi keadilan pada subyek hukum yang ditentang hak nya untuk menjaga hak nya (Putri, 2013).

Kepastian hukum itu sendiri merupakan salah satu hal penting didalam penyelenggaraan hukum itu sendiri. Sudikno Mertokusumo memberikan pengertian mengenai kepastian hukum, ialah merupakan suatu jaminan bahwa hukum ini dijalankan, dan bahwa yang berhak menurut hukum itu sendiri dapat memperoleh hak nya dan bahwa putusan dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya. Walaupun kepastian hukum sangatlah erat kaitannya dengan keadilan, tetapi hukum itu sebenarnya tidak identik

dengan, keadilan (Mertokusumo, 2007). Hukum sebenarnya ialah bersifat umum, dan mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan, sedangkan keadilan bersifat subjektif, individualistis, serta tidak menyamaratakan. Sedangkan menurut pandangan Gustav Radbruch bahwasanya kepastian hukum itu sendiri ialah kepastian tentang hukum itu sendiri. Kepastian hukum itu merupakan suatu produk dari hukum atau lebih kusus dari perundang - undangan.

Berdasarkan pandangan atau pengertian dari beberapa ahli diatas tentang kepastian hukum, maka dapat disimpulkan bahwa kepastian itu sendiri mempunyai beberapa arti yaitu diantaranya: adanya kejelasan, tidak memunculkan multitafsir, tidak memunculkan kontradiktif, dan mampu dilaksanakan. Hukum itu sendiri, harus berlaku tegas dalam masyarakat, serta hukum harus mengandung keterbukaan, sehingga siapapun dapat memahami makna atas suatu ketentuan tentang hukum.

Dalam melakukan analisis dan pemecahan masalah dalam kasus tersebut, maka dalam penelitiannya ini mengkaji mengenai pengaturan tentang hipotek kapal laut sudah sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Ada beberapa penelitian terdahulu yang telah meneliti tentang Kapal Laut dan kaitannya sebagai objek jaminan dalam hipotek. Salah satunya penelitian yang dilakukan oleh Yatsiana Hamdanil, pada tahun 2016 yang membahas mengenai mengapa Bank belum memberikan kepercayaan atas terjadinya pinjaman dari kredit dengan kapal laut sebagai objek jaminan kredit. (Hamdanil, 2016)

Pada tahun yang sama, Sulfandi Kandou, meneliti tentang dasar hukum dari jaminan pada umumnya serta mengenai Hipotek Kapal Laut pada khususnya dan bagaimana akibat hukum Hipotek Kapal Laut. (Kandou, 2016)

Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Aktieva Tri Tjitrawati pada tahun 2015, adalah mengenai ketentuan hipotek kapal dalam UU Pelayaran Tahun 2018 dan keikutsertaan Indonesia dalam *International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993* yang terbukti belum mampu untuk mengisi kekosongan hukum yang sedang dibutuhkan oleh para pelaku dalam aktivitas bisnis pelayaran ini. (Tjitrawati, 2015)

Apabila menilik pada berbagai permasalahan dalam penelitian terdahulu, maka yang membedakan penelitian ini dengan beberapa penelitian terdahulu ialah penelitian ini memaparkan mengenai gambaran tentang bagaimana pengaturan kapal laut sebagai objek jaminan hipotek dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris, dengan melakukan studi kepustakaan. Bahan-bahan hukum yang dipakai sebagai bahan hukum primer dalam studi kepustakaan adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata(KUH Perdata), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang(KUHD), Undang-Undang(UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah(PP) Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Peraturan Presiden(Perpres) Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage, 1993), Peraturan Menteri Perhubungan(Permenhub) Nomor : KM. 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan(Permenhub) Nomor : KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan / Penggantian Bendera Kapal. Selain itu penelitian ini juga mengkaji bahan hukum sekunder berupa Skripsi, Tesis, Jurnal dan Laporan Penelitian dari para ahli hukum di bidang hukum jaminan.

Untuk memperoleh data primer, Penelitian ini juga melakukan observasi dan wawancara terhadap narasumber-narasumber yang relevan dengan permasalahan penelitian ini. Data primer dari penelitian ini diambil dari hasil wawancara **terhadap** Relationship Manager PT Bank BNI Cabang Mojokerto dan Kepala Cabang PT Bank BNI Cabang Mojokerto.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pengaturan Kapal Laut Sebagai objek Jaminan Hipotek Dalam Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia.

Dari segala aspek bentuk kegiatan usaha di Indonesia, tentunya tidak akan terlepas dari kegiatan perkreditan dan perlunya penjaminan salah satunya ialah kegiatan yang berkaitan dengan pelayaran atau kapal laut, yakni contohnya ialah kegiatan pelayaran, yang tentu saja hal ini ialah dikarenakan, Indonesia ialah merupakan negara kepulauan (Martawan, 2012). Bahwa dengan diterbitkannya Undang - Undang Nomor 4 Tahun 1996, tentang Hak Tanggungan atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah, maka pembebanan hipotek atas hak atas tanah beserta benda – benda, yang berkaitan dengan tanah sudah tidak berlaku lagi. Adapun jaminan kebendaan hipotek masih tetap berlaku untuk objek jaminan berupa kapal laut dengan bobot tertentu serta pesawat udara (Subekti, 1985).

Pada tahun 2006, telah selesai dilaksanakan proses penyusunan suatu Rancangan Undang – Undang (RUU) yang membahas tentang : “Klaim Maritim yang didahulukan dan hipotek atas kapal“ (Dzakki, 2020). Penyusunan Rancangan Undang- Undang (RUU) tersebut merupakan realisasi atas Instruksi Presiden Nomor: 5 Tahun 2005 tentang: “Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional”, yang dikeluarkan oleh Presiden Republik Indonesia: Bapak Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono, pada tanggal 28 Maret 2005. Dalam rangka: mengoptimalkan pelaksanaan bekerjanya kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional. Presiden Republik Indonesia melalui Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang: “Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional” tersebut telah menginstruksikan kepada Menteri yang berwenang untuk mempercepat ratifikasi konvensi internasional tentang Piutang Maritim yang didahulukan dan Hipotek atas Kapal (*Maritime Liens and Mortgages* 1993) dan menyelesaikan penyiapan Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang “Klaim Maritim yang Didahulukan dan Hipotek atas Kapal”. Bahwa di dalam Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang Klaim Maritim yang Didahulukan dan Hipotek atas Kapal, jaminan hipotek atas kapal laut diatur dalam Bab IV mengenai Hak Hipotek atas Kapal.

Adapun pada 8 Juli 2005, telah dikeluarkan Peraturan Presiden Nomor: 44 Tahun 2005 tentang “Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*”, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage, 1993) yang dimana dengan adanya pengesahan tersebut, maka Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan *Mortgage* dapat berlaku di Indonesia. Sedangkan sampai saat ini Rancangan Undang – Undang (RUU) tentang Klaim Maritim yang didahulukan dan Hipotek atas Kapal tersebut belum disahkan sebagai Undang–Undang (UU), walaupun berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional tersebut Presiden Republik Indonesia telah mengamanatkan untuk menyelesaikan penyiapan Rancangan Undang – Undang (RUU) tentang Klaim Maritim yang didahulukan dan Hipotek atas Kapal.

Oleh karena itu, sampai saat ini peraturan perundang-undangan di Indonesia mengenai jaminan hipotek atas kapal laut secara kusus belum diatur atau belum ada. Adapun jaminan hipotek atas kapal laut, dapat dilihat dalam Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 60 sampai dengan Pasal 64, dimana Undang -Undang (UU) tersebut mulai berlaku tertanggal 7 Mei 2008 sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan dijelaskan lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Sebagaimana diatur dalam Pasal 354 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa: “Pada saat Undang - Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3493) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku”.

Adapun peraturan pelaksana dari Undang - Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran yaitu Peraturan Pemerintah(PP) Nomor 51 Tahun 2002, tentang Perkapalan tetap dinyatakan berlaku, berdasarkan Pasal 353 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa adapun dalam hal tersebut : “Pada saat Undang-Undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang - Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini”. Bahwa sejak diundangkannya Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sampai sekarang ini pada kenyataannya Pemerintah Republik Indonesia belum mengganti Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dengan peraturan pelaksanaan yang baru padahal di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 347 secara tegas dinyatakan bahwa: “Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku”. Ketentuan mengenai jaminan hipotik dengan objek kapal laut di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan diatur dalam Pasal 33 sampai dengan Pasal 35.

Adapun sampai sekarang produk peraturan perundang-undangan jaman Hindia Belanda yaitu Kitab Undang - Undang Hukum Perdata(KUHPer) (*Burgerlijk Wetboek*) dan Kitab Undang - Undang Hukum Dagang (KUHD) (*Wetboek Van Koophandel*) masih tetap dipergunakan. Hal tersebut dinyatakan dalam Pasal 33 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan yang 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”.

Aturan tentang hipotik dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*) dinyatakan dalam Buku II tentang Kebendaan Bab XXI Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232. Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) tersebut diatur tentang ketentuan-ketentuan umum hipotik, hapusnya hipotik dan lain-lain. Mengenai hipotik atas kapal laut dalam

Kitab Undang - Undang Hukum Dagang (KUHD) (*Wetboek Van Koophandel*) diatur dalam Buku II tentang Hak-Hak dan Kewajiban - Kewajiban yang Terbit dari Pelayaran Bab I Pasal 314 sampai dengan Pasal 319. Bahwa dari kedua produk peraturan perundang-undangan jaman Hindia Belanda tersebut berlaku asas "*lex specialis derogat lex generalis*" artinya ketentuan hukum yang khusus mengesampingkan ketentuan hukum yang umum. Dalam hal ini, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) merupakan "*lex specialis*" terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) maka ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berlaku sebagai peraturan yang lebih khusus dibandingkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

Terkait hal untuk menentukan status hukum kapal laut berdasarkan Pasal 154 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang ditentukan melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal dan penetapan kebangsaan kapal, selain diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2002 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan kapal dan penggunaan.

Sampai saat ini, Kitab Undang - Undang hukum perdata (KUH Perdata) dan Kitab Undang - Undang hukum dagang (KUHD) sebagai produk peraturan perundang -undangan jaman Hindia Belanda masih dipergunakan sebagai dasar hukum untuk ketentuan-ketentuan hipotik dan hipotik atas kapal laut. Adapun kalangan lembaga perbankan dan lembaga keuangan di dalam negeri berpendapat bahwa produk peraturan perundang-undangan di Indonesia eks warisan jaman Hindia Belanda yang menyangkut hipotik dan hipotik atas kapal laut tersebut dianggap ketinggalan jaman dan tidak jelas jika dibandingkan dengan yang berlaku di berbagai negara lain.

Sistem hukum jaminan kebendaan hipotek dan hipotek atas kapal laut nasional saat ini masih menunjuk pasal-pasal hipotek dan hipotek atas kapal laut yang diatur dalam produk peraturan perundang - undangan jaman Hindia Belanda yaitu Kitab Undang-Undang hukum perdata(KUH Perdata) dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dirasakan sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan kegiatan perkreditan dan dianggap tidak lagi menunjang, mendorong dan menggerakkan kemajuan ekonomi, perkembangan perekonomian dan perbankan nasional.

Ketentuan-ketentuan mengenai atau yang berkaitan dengan kapal laut sebagai objek jaminan hipotik dapat ditemukan dalam Kitab Undang- Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Kitab

Undang-Undang Hukum Dagang(KUHD), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention On Maritime Liens and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage, 1993), Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor : KM. 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor : KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal serta Penggunaan / Penggantian Bendera Kapal. Bahwa dengan tersebarinya ketentuan-ketentuan yang menyangkut hipotik atas kapal laut di beberapa peraturan perundang-undangan di Indonesia mempersulit terhadap masyarakat umum untuk memahami mengenai kapal laut sebagai objek jaminan hipotek.

Pasal 33 ayat (5) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, ketentuan-ketentuan hipotek yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tetap berlaku bagi pembebanan hipotek atas kapal. Adapun ketentuan-ketentuan hipotek dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) sebenarnya ialah ketentuan-ketentuan khusus untuk hipotik atas tanah akan tetapi aturan hipotik atas kapal laut juga menunjuk pada aturan hipotik atas tanah yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) tersebut sehingga ketentuan-ketentuan hipotek atas kapal laut disamakan dengan ketentuan-ketentuan hipotek atas tanah membuat ketidakjelasan.

Salah satu faktor yang menyebabkan lembaga perbankan dan lembaga keuangan di dalam negeri masih enggan untuk memberikan fasilitas kredit atau pinjaman kepada industri perkapalan dan pelayaran nasional untuk pembiayaan kapal laut dikarenakan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia yang dalam hal ini mengatur mengenai hipotek atas kapal laut tidak jelas, tidak sesuai dengan perkembangan jaman dan kebutuhan dewasa ini tentang kegiatan perkreditan, perbankan dan perekonomian nasional serta tidak memenuhi terhadap standar internasional yang berlaku sehingga kemudian menimbulkan keraguan kepada lembaga perbankan dan lembaga keuangan di dalam negeri dalam memberikan fasilitas kredit atau pinjaman. Modal ialah salah satu dari faktor produksi yang penting, karena modal tersebut dibutuhkan dalam kelanjutan dan pengembangan usaha dan kegiatan ekonomi. Kebutuhan akan modal ini tidak selalu dapat dipenuhi manusia secara otonom, maka kebutuhan akan modal ini harus diperoleh dari pihak luar (Wardhani, 2012).

Prospek atas disahkannya Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang klaim maritim yang didahulukan dan Hipotek atas kapal menjadi suatu Undang-Undang (UU) yang disini mengatur secara khusus mengenai kapal laut sebagai objek jaminan hipotek dari sisi hukum bahwa pengaturan tersebut di masa depan akan memberikan landasan hukum yang kuat dan kepastian hukum bagi para pihak dan pihak-pihak terkait. Bahwa dengan adanya pengaturan secara khusus mengenai kapal laut sebagai objek jaminan hipotik dalam suatu Undang-Undang (UU) maka mampu mendorong, memberikan jaminan kepastian dan menumbuhkan kembali kepercayaan kepada lembaga perbankan dan lembaga keuangan di dalam negeri untuk dapat memberikan kemudahan pembiayaan berupa fasilitas kredit atau pinjaman kepada industri pelayaran dan perkapalan nasional serta untuk pembelian sebuah kapal laut baru maupun kapal bekas yang nantinya kapal laut tersebut akan di jadikan sebagai jaminan pelunasan hutang dengan hak kebendaan hipotik sehingga akan dapat menunjang, mendorong dan menggerakkan kemajuan ekonomi, perkembangan perekonomian dan perbankan nasional serta pula menciptakan iklim investasi yang nantinya lebih kondusif bagi lembaga perbankan dan lembaga-lembaga Keuangan di dalam negeri untuk memberikan fasilitas kredit atau pinjaman kepada industri pelayaran dan perkapalan nasional.

Adapun prospek lain atas pengaturan secara khusus mengenai kapal laut sebagai objek jaminan hipotek dalam Undang-Undang (UU) di masa depan yaitu untuk memberikan perlindungan dan kemudahan bagi kepentingan pihak kreditor dan pihak debitor dalam melaksanakan hak dan kewajibannya serta adanya sanksi-sanksi yang diberikan dalam hal kapal laut sebagai jaminan pelunasan hutang dengan hak kebendaan hipotik. Selain itu untuk menciptakan peluang bisnis bagi industri perkapalan, pelayaran nasional dan industri terkait. Hal ini juga untuk menambah dan membuka lapangan kerja di bidang industri perkapalan, pelayaran nasional dan industri terkait. Berikutnya adalah untuk meningkatkan jumlah armada kapal laut sehingga dapat mengoptimalkan pemberdayaan industri perkapalan dan pelayaran nasional menjadi lebih maju dan kuat. Sehingga menimbulkan kepercayaan kepada dunia internasional tentang keseriusan Pemerintah Republik Indonesia dalam membenahi peraturan Perundang-undangan di Indonesia mengenai kapal laut sebagai objek jaminan hipotik yang lebih modern dan sesuai dengan kemajuan dunia perkreditan, perbankan dan perekonomian nasional saat ini; dan untuk menyederhanakan pengaturan kapal laut sebagai objek jaminan hipotik yang tersebar pada beberapa peraturan perundang-undangan di Indonesia sehingga dapat meningkatkan kesadaran kepada masyarakat

untuk mudah memahami mengenai hipotik atas kapal laut yang nantinya akan dapat meningkatkan permintaan fasilitas kredit dari masyarakat untuk pembiayaan kapal laut.

D. SIMPULAN

Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage, 1993) serta Peraturan Bank Indonesia Nomor: 9/6/PBI/2007 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Bank Indonesia Nomor: 7/2/PBI/2005 tentang Penilaian Kualitas Aktiva Bank Umum. Di dalam Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008, yang berisi tentang Pelayaran serta Peraturan Pemerintah RI No. 20 Tahun 2010, Tentang Angkutan di Perairan diamankan, bahwa pembinaan angkutan laut pelayaran - rakyat dilaksanakan agar supaya kehidupan usaha dan juga peranan penting angkutan laut Pelayaran - Rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistme transportasi nasional (Syafri, 2018). Adapun berdasar Pasal 33 ayat (5) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 51 Tahun 2002, tentang Perkapalan bahwa produk peraturan perundang-undangan eks warisan jaman Hindia Belanda yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) (*Burgerlijk Wetboek*) dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) (*Wetboek Van Koophandel*) masih tetap berlaku. Bahwasanya salah satu faktor mengapa lembaga perbankan dan lembaga keuangan didalam negeri masih enggan untuk memberikan fasilitas kredit atau pinjaman kepada industri perkapalan dan pelayaran nasional untuk pembiayaan kapal laut dikarenakan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia yang dalam hal ini mengatur mengenai, hipotek atas kapal laut tidak jelas, tidak sesuai lagi dengan perkembangan jaman dan kebutuhan dewasa ini tentang kegiatan perkreditan, perbankan dan perekonomian nasional serta tidak memenuhi standar internasional yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Bahsan, M. (2007). *Hukum Jaminan Kredit Perbankan Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Djumhana, M. (2000). *Hukum Perbankan di Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Hermansyah. (2011). *Hukum Perbankan Nasional*. Jakarta: Kencana.
- Mertokusumo, S. (2007). *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.

Rahardjo, S. (2000). *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Soedjono, W. (1993). *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*. Yogyakarta: Bina Angkara.

Subekti. (1985). *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa.

Artikel Jurnal:

Hamdanil, Y. (2016). Pembebanan Hipotek Atas Kapal Kaut Di Pelabuhan Mahakam Kota Samarinda.

Tesis Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro.

Indriyani, A. (2005). Aspek Hukum Jaminan Hipotek Atas Kapal Laut. *Majalah Supremasi Hukum*, Vol 1/1.

Indriyanti, F. (2019). Hipotik Kapal Laut Dalam Mencapai Negara Kesejahteraan. *Dialogia Iuridica*, Vol 10/2.

Kandou, S. (2016). Tinjauan Yuridis Jaminan Hipotik Kapal Laut Dan Akibat Hukumnya. *Jurnal Lex Crimen*, Vol 5/4.

Martiawan, F. (2012). Surat Kuasa Memasang Hipotek Dalam Jaminan Hipotek Kapal Laut. *Perspektif*, Vol 17/2.

Putri, A. (2013). *Perlindungan Hukum Terhadap Nasabah Bank yang Telah Dilikuidasi Berdasarkan Undang-Undang Nomor 50 Tahun 1998*. Pekanbaru: Skripsi Program Kekhususan Hukum Perdata Bisnis Fakultas Hukum Universitas Riau.

Syafril. (2018). Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Karakteristiknya. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Vol 20.

Tjitrawati, A. T. (2015). Penataan Aturan Hipotik Kapal Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Jurnal Universitas Airlangga*.

Wardhani, I. K. (2012). Pelaksanaan Pembebanan Hipotek Atas Kapal Pada PT. Bank BNI. *Jurnal Constitutum*, Vol 12/1.

Peraturan Perundang-Undangan:

Kitab Undang - Undang Hukum Perdata(KUH Perdata).

Kitab Undang - Undang Hukum Dagang(KUHD).

Undang - Undang (UU) Nomor 17. Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage, 1993).

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor: KM. 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan / Penggantian Bendera Kapal.

Wawancara:

Dzakki, M. (2020). Relationship Manager PT Bank BNI. *Wawancara*. Mojokerto.