

EKSEKUSI HIPOTEK KAPAL LAUT SEBAGAI OBJEK JAMINAN PELUNASAN HUTANG PADA PERBANKAN

Daniel^{1*}, Wardani Rizkianti²

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, Jakarta, Indonesia
¹2010611016@mahasiswa.upnvj.ac.id, ²wardanirizkianti@upnvj.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui permasalahan seputar eksekusi hipotek atas kapal dan perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditur (bank) apabila menggunakan kapal sebagai jaminan pelunasan utang. Dokumen aktual yang menjamin tagihan hutang disertai dengan hipotek kapal yang tercatat atau terdaftar, yang merupakan hak substansial atas sebuah kapal. Meskipun kapal secara teknis dianggap sebagai benda tidak bergerak dalam jaminan hipotek, namun dalam praktiknya lebih seperti benda bergerak yang sewaktu-waktu dapat dipindahkan. Hal ini menimbulkan masalah karena hipotek atas kapal tidak mungkin dialihkan. Pelaksanaan Eksekusi Hipotek Kapal dapat terhambat oleh dua asas, yaitu Asas Rijdende Beslag dan Asas Kebebasan Menguasai dan Menggunakan Kapal. Sesuai dengan asas Rijdende Beslag, debitur diperbolehkan untuk menyimpan kapal beserta fasilitasnya sepanjang tidak mengganggu kepentingan tergugat maupun operasional kapal, baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Menerapkan kedua prinsip ini membuat pelaksanaan penjualan lelang menjadi sangat menantang. Metode penelitian yang dipakai ialah jenis yuridis normatif dengan studi kepustakaan. Penelitian ini menggunakan pendekatan komparatif yang didukung bahan hukum primer berupa UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KUHD, KUHPerdara, dan HIR/RBG/Rv. Bahan sekunder berupa buku teks, kamus hukum dan jurnal. Temuan penelitian menunjukkan bahwa terdapat banyak persoalan yang sedang berlangsung terkait eksekusi hipotek atas kapal yang digunakan sebagai jaminan pembayaran utang bank. Selain itu, kerangka hukum yang ada saat ini tidak secara komprehensif melindungi kreditur dengan menjamin kepastian dan keamanan yang mereka perlukan dalam menagih piutang dari para pihak terutang secara finansial.

Kata Kunci : Eksekusi Hipotek, Jaminan Hutang, Perlindungan Perbankan

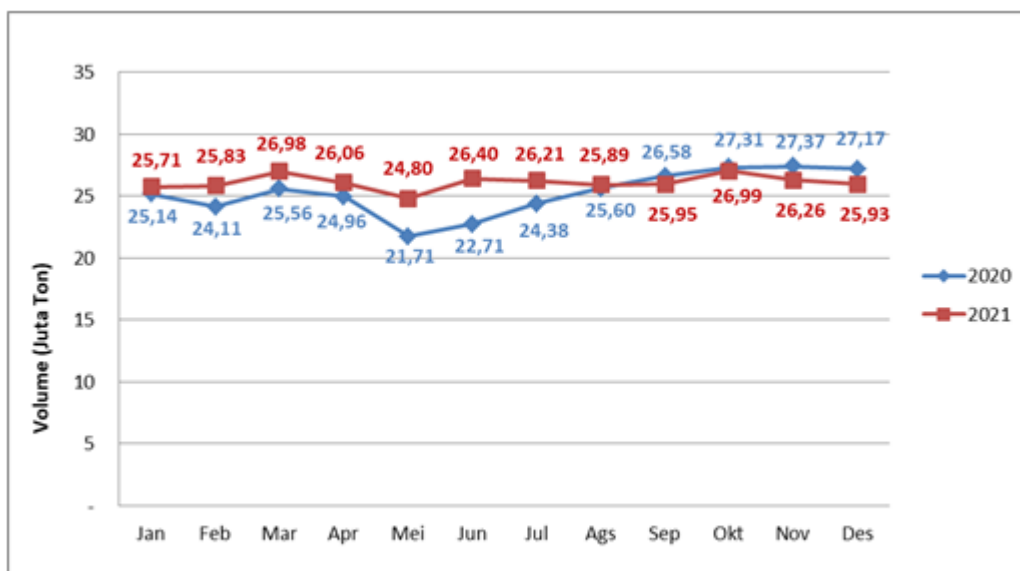
ABSTRACT

This research aims to determine the problems surrounding the execution of mortgages on ships and the legal protection given to creditors (banks) when using ships as collateral for debt repayment. The actual document securing a debt claim is accompanied by a recorded or registered ship's mortgage, which constitutes substantial title to a ship. Although technically the ship is considered an immovable object in mortgage collateral, in practice it is more like a movable object that can be moved at any time. This created a problem because it was impossible to transfer the ship's mortgage. The implementation of Ship Mortgage Execution can be hampered by two principles, namely the Principle of Rijdende Beslag and the Principle of Freedom to Control and Use Ships. In accordance with the Rijdende Beslag principle, the debtor is allowed to store it and its facilities as long as it does not interfere with the defendant's interests or the ship's operations, both domestically and abroad. The application of these two principles makes conducting auction sales very challenging. The research method used is a normative juridical type with literature study. This research uses a comparative approach supported by primary legal materials in the form of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, the Commercial Code, the Civil Code, and HIR/RBG/Rv. Secondary materials include textbooks, legal dictionaries and journals. Research findings show that there are many ongoing problems related to the execution of mortgages on ships used as collateral for repayment of bank debts. In addition, the current legal framework does not comprehensively protect creditors with the certainty and security they need in collecting credit from financially indebted parties.

Keywords : Mortgage Execution, Debt Guarantee, Banking Protection

I. PENDAHULUAN

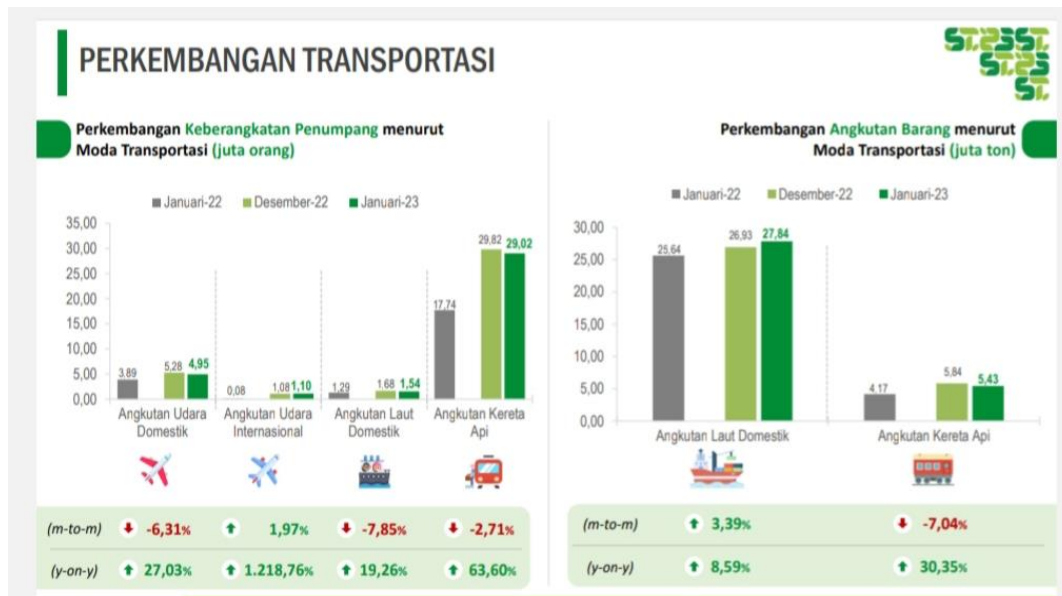
Melihat lokasi geografis Indonesia yang sangat maritim, peran transportasi laut sangat penting. Selain itu, Indonesia secara geografis terletak dekat dengan benua Asia dan Australia. Oleh karena itu, armada laut telah muncul sebagai moda transportasi yang sangat penting, tidak hanya berfungsi sebagai sarana pengangkutan komoditas, tetapi juga memfasilitasi perjalanan antar pulau dan memberikan prospek yang menguntungkan bagi para pengusaha pelayaran. Bisnis pelayaran adalah salah satu hasil dari dunia bisnis yang terus berkembang pesat saat ini. Perkembangan bisnis pelayaran ini disebabkan oleh daya tarik keuntungan yang dapat dihasilkan. Keberhasilan bisnis di bidang pelayaran tergantung pada kepemilikan kapal laut sebagai sarana transportasi laut utama. Karena mahalnya harga kapal laut dan risiko pelayaran yang tinggi, hampir setiap kepemilikan kapal laut disertai dengan penjaminan (Putra, 2013). Eksekusi hipotek kapal laut sebagai objek jaminan pelunasan hutang pada perbankan masih menjadi topik yang penting dan relevan untuk dibahas karena Peraturan hukum masih memiliki ruang untuk perbaikan dalam hal ini. Belum ada peraturan perundang-undangan terkait hipotek kapal, sehingga memberikan rasa aman kepada pihak-pihak yang terlibat. Bukan saja tidak ada undang-undang yang seragam yang mengatur hipotek, namun ada juga masalah terkait biaya untuk pembebanan dan pencatatan hipotek. Para pihak dapat mengubah atau menambah rancangan akta hipotek standar sesuai keinginan mereka. Prosedur sebenarnya untuk melaksanakan hipotek juga sangat rumit dan memakan waktu. Selain itu, piutang pelayaran didahulukan dalam pelaksanaannya, dan tidak ada aturan khusus untuk pelaksanaan eksekusi kapal di luar wilayah Indonesia. Direktur Litigasi dan Bantuan Hukum OJK Rizal Ramadhani menekankan perlunya praktik penyaluran kredit yang prudent oleh perbankan. KPR kapal, jelasnya, memerlukan dana kredit yang besar, oleh karena itu kredit investasi merupakan strategi yang terbaik untuk dimanfaatkan. Lebih lanjut, Rizal menyebutkan perbankan menyadari banyaknya tantangan yang mungkin timbul ketika KPR aktif. Penyitaan agunan dan penyitaan eksekusi adalah dua contohnya. Kapal yang digadaikan bebas berlayar di bawah bendera negara manapun yang dikehendaki. (Hukum Online, 2016).



Sumber: Badan Pusat Statistik (2022)

Sumber : (Supply Chain Indonesia, 2022)

Variasi pertumbuhan volume produk yang dikirimkan melalui kapal pada tahun 2021 lebih sedikit dibandingkan tahun 2020, seperti terlihat pada tabel grafik di atas. Jumlah komoditas yang dibawa dengan kapal laut pada tahun 2021 naik 3,45% daripada tahun sebelumnya, seperti dilansir BPS. Industri logistik sangat membutuhkan hal ini, seiring dengan meningkatnya jumlah logistik, khususnya di sektor pelayaran dan pelabuhan. Volume pengiriman relatif konstan pada tahun 2021 dibandingkan tahun 2020. Dibandingkan bulan sebelumnya, Mei 2020 mengalami penurunan signifikan hingga 14,97%. Lonjakan tersebut dimulai pada Juni 2020 dan berlanjut hingga November 2020.



Sumber : (Logistik News, 2023)

Berdasarkan grafik tabel di atas, Pada Januari 2013, volume pengangkutan komoditas dalam negeri melalui laut sebesar 27,84 juta ton, naik 3,39 persen dibandingkan Desember 2022 sebesar 26,93 juta ton. Capaian pengangkutan komoditas dalam negeri melalui laut pada Januari 2023 sebesar 25,64 juta ton, meningkat sebesar 8,59 persen. atas pencapaian pada Januari 2022.

Pembangunan dan pengembangan armada laut tentulah membutuhkan banyak uang. Salah satunya dapat memperoleh modal atau dana dengan berutang di suatu perbankan (Lubis & Harahap, 2023). Pada akhirnya, setiap bisnis mungkin tidak memiliki dana yang cukup untuk membiayai operasinya. Seperti contoh yaitu PT Mitrabahera Segara Sejati Tbk (MBSS) mendapatkan fasilitas pinjaman sebesar Rp270 miliar dari PT Bank Central Asia Tbk dengan menjamin sejumlah kapal serta menjamin perusahaan. Fasilitas pinjaman perbankan yang ditawarkan meliputi penerbitan jaminan hipotek atas kapal-kapal milik perusahaan, khususnya kapal tongkang dan kapal tunda, kepada Bank BCA (MarketNews.id, 2022).

Sebagai kreditur, bank memerlukan jaminan benda bergerak atau tidak bergerak untuk memberikan kredit (Aisyah et al., 2023). Nilai jaminan biasanya melebihi jumlah kredit yang dibagikan kepada debitur, dan setiap nominal pinjaman akan dikenakan bunga pinjaman. Untuk meminimalkan risiko, bank harus mempercayai itikad baik debitur, kemampuan mereka, dan komitmen mereka untuk membayar pinjamannya sesuai dengan perjanjian kredit. Ini karena filosofi kredit dasar adalah *credo*, yang berarti keyakinan. Sebelum memberikan kredit, lembaga keuangan wajib melakukan evaluasi terhadap integritas moral, kemampuan keuangan, modal investasi, agunan, dan potensi bisnis masa depan dari calon penerima kredit. Agunan yang digunakan oleh bank dapat berupa berbagai macam aset, termasuk barang, proyek, atau piutang. Lembaga keuangan juga dapat meminta agunan tambahan (Anis, 2018).

Istilah "hipotek" berasal dari bahasa Belanda "hypotheek", yang mengacu pada suatu bentuk jaminan keuangan di mana aset yang dijamin tetap berada di tangan debitur, tetapi dapat disita atau diklaim jika debitur gagal memenuhi kewajibannya. Istilah yang digunakan dalam bahasa Belanda untuk konsep ini adalah "*Onderzetting*," yang dalam bahasa Inggris disebut sebagai "pembebanan" (Asyhadie & Kusumawati, 2018).

Dalam hal debitur tidak dapat melaksanakan kewajibannya atau memenuhi pembayaran hutangnya, maka kreditur tetap memiliki hak untuk meminta penyerahan barang yang dijadikan jaminan. Ini berlaku bahkan jika barang tersebut telah berpindah ke tangan orang lain. Hak kebendaan tersebut membebani objek jaminan secara keseluruhan dan tidak dapat dibagi-bagi. Sudah jelas bahwa hak kebendaan sebagai jaminan hipotek bersifat absolut. Pasal 315 e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa "yang terdaftar dan akan dilelang sita di luar wilayah Indonesia, tidak dibebaskan dari hipotek". Hanya orang yang memiliki kemampuan untuk mengoper atau memindahtangankan benda jaminan yang dapat meletakkan atau memasang hipotek berdasarkan Pasal

1168 KUHPperdata. Untuk memiliki hak untuk meletakkan hipotek, orang tersebut harus cakap dalam bertindak dan memiliki hak atau kewenangan tersebut (Satrio, 2019).

Berdasarkan Pasal 224 KUHPper, jika akta hipotek dibuat dengan maksud untuk menegakkan keadilan ilahi, maka akta tersebut memiliki kekuatan eksekutorial (*executoriale kracht*). Hal ini karena hukum menganggapnya setara dengan putusan pengadilan atau sejenis keadilan yang berkekuatan hukum yang tetap (Daulay, 2022). Bank harus berhati-hati saat menerima hipotek kapal karena agunan biasanya berupa kapal dalam berbagai tahap konstruksi. Selain itu, bank perlu memikirkan potensi kapasitas pembayaran debitur, termasuk hubungan mereka dimasa lalu dan sekarang dengan bank (Dasinangon, 2018).

Penelitian terdahulu dilakukan oleh Muhammad Rizky Syahrur Rizal pada tahun 2018 yang berjudul “Pelaksanaan Sita Eksekusi Atas Objek Jaminan Hipotek Kapal Laut Yang Sedang Dalam Kegiatan Pelayaran” (Rizal, 2018). Penelitian tersebut berfokus pada pelaksanaan eksekusi jaminan hipotik kapal laut yang berlayar, sedangkan penelitian ini berfokus pada eksekusi hipotek kapal laut sebagai objek jaminan pelunasan hutang pada perbankan. Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Natassya Anisah Rahim pada tahun 2020 dengan judul “Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Debitor Atas Hilangnya Objek Jaminan Hipotek Kapal”. Penelitian tersebut berfokus pada pertanggungjawaban debitur atas hilangnya objek jaminan hipotek kapal yang telah dijamin, sedangkan penelitian ini berfokus pada eksekusi hipotek kapal laut sebagai objek jaminan pelunasan hutang pada perbankan.

Dalam hal debitur wanprestasi, kreditur memiliki kewenangan untuk menggunakan aset jaminan sebagai sarana untuk memenuhi utang yang terutang oleh debitur (Bintaranny et al., 2020). Oleh karena itu, keberhasilan implementasi entitas pelengkap memerlukan eksekusi yang mulus dan tegas. Asas kesederhanaan dan kepastian dalam pelaksanaan eksekusi telah diatur dalam Pasal 60 ayat (4) UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketentuan ini menegaskan jika grosse akta hipotek mempunyai kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap (Anis, 2018).

Dalam rangka melindungi kredit mereka jika terjadi gagal bayar dari debitur, bank melakukan eksekusi hak tanggungan kapal. Saat terjadi kerugian finansial yang ditanggung oleh bank, kreditur berhak untuk menggunakan hak jaminan mereka sebagaimana diatur oleh undang-undang yang relevan yang mengatur hipotek kapal di Indonesia. Setelah melakukan analisis menyeluruh terhadap faktor-faktor kontekstual yang melingkupi masalah yang dihadapi, tujuan utama dari penelitian ini ialah menginvestigasi tantangan-tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan eksekusi hipotek kapal dan perlindungan hukum kepada para kreditur, khususnya bank, pada rangka pemanfaatan hipotek kapal sebagai sarana untuk memastikan pembayaran utang.

Penelitian yuridis normatif, yang merupakan bagian dari penelitian hukum yang menggunakan teknik pendekatan ganda, akan menjadi landasan penelitian ini. Penelitian ini mengikuti metodologi yang diamanatkan. Sebagai contoh, KUHD, KUHPper, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan contoh undang-undang yang dapat dipertimbangkan dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan.

II. METODE PENELITIAN

Penulisan ini berpedoman pada bahan hukum (Suratman & Dillah, 2013). Penelitian hukum normatif menjadi metode pilihan dalam penelitian ini. Penelitian yang sekedar mengkaji teks hukum secara keseluruhan disebut “normatif”. Studi literatur untuk mencari jawaban merupakan salah satu contoh penelitian yuridis normatif yang berdasarkan asas hukum positif. Salah satu strategi metodologis adalah dengan melihat undang-undang dan melihat pengaruhnya terhadap penelitian. Pulau Jawa dan Madura, sering diterjemahkan dengan Revisi Peraturan Indonesia. Tercatat dalam Lembaran Negara (staatblad) Nomor 16 Tahun 1848, peraturan ini berlaku sepanjang masa Hindia Belanda. Sedangkan Rv yang merupakan singkatan dari Reglement op de Rechtsvordering didasarkan pada ras para pihak yang menggugat, dan RBG yang merupakan singkatan dari Rechtreglement voor de Buitengewesten merupakan hukum acara yang berlaku dalam peradilan perdata dan pidana. kasus di luar Jawa dan Madura.

Penelitian kepustakaan merupakan metode pilihan dalam mengumpulkan data, dengan sumber primer sebagai inti isi, sumber sekunder sebagai penjelasan, dan sumber tersier sebagai penjelasan (Suyanto, 2023). Secara definisi, bahan hukum primer ialah bahan yang mempunyai tingkat

kewenangan tertinggi di bidangnya. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, KUHD, KUHPerdara, HIR/RBG, dan Rv adalah sumber hukum yang utama. Setiap dan semua terbitan berkala hukum yang bukan merupakan catatan resmi dianggap sebagai sumber hukum sekunder yang berupa ensiklopedia, kamus, jurnal, dan analisis putusan pengadilan. Analisis deskriptif kualitatif berguna dalam menafsirkan bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan penelitian, yang semuanya membahas permasalahan seputar eksekusi hipotek atas kapal dan perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditor (bank) apabila menggunakan kapal sebagai jaminan pembayaran utang. menginspirasi temuan yang lebih menyeluruh dari penelitian. Hasil diperoleh dari analisis materi yang ada yang bertujuan untuk menggambarkan kualitas yang diperiksa. Dengan menggunakan metodologi kualitatif yang didasarkan pada penalaran deduktif, kami memeriksa materi yang diambil dari penelitian perpustakaan. Analisis interpretatif terhadap data berdasarkan teori dan hukum positif merupakan tahap selanjutnya dalam mencari solusi atas permasalahan yang ada. Data masukan perlu diperiksa kembali sebelum menjalankan analisis untuk memastikan keakuratannya.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Problematika dalam Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan

Eksekusi ialah aktivitas hukum yang dilaksanakan pengadilan terhadap pihak yang tidak berhasil pada proses hukum. Ini adalah peraturan dan langkah prosedural yang ditentukan yang terjadi setelah pemeriksaan kasus (Wikanto et al., 2014). Dalam problematika eksekusi terhadap hipotek kapal laut sebagai objek jaminan pelunasan hutang pada perbankan, teori-teori hukum yang relevan terhadap hal ini yakni Teori Kepastian Hukum serta Perlindungan Hukum. Sudikno Mertokusumo berpendapat bahwa agar negara hukum dapat berfungsi dengan baik, maka orang yang mempunyai hak perlu mendapat keputusan langsung dari keputusan hukum tersebut. Kepastian hukum, menurut Sudikno Mertokusumo, diperlukan agar supremasi hukum dapat ditegakkan, keputusan dapat dilaksanakan, dan hak individu dapat diakui dan ditegakkan. Sudikno Mertokusumo berpendapat bahwa agar negara hukum dapat berfungsi dengan baik, maka orang yang mempunyai hak perlu mendapat keputusan langsung dari keputusan hukum tersebut. Kepastian hukum, menurut Sudikno Mertokusumo, diperlukan untuk melaksanakan putusan, memberikan hak-hak masyarakat, dan menjamin ditaatinya hukum (Samudra et al., 2022). Bila dikaitkan dengan teori kepastian hukum, adanya problematika atau hambatan dalam mengeksekusi hipotek kapal laut yang menjadi jaminan pelunasan hutang pada perbankan ini tentu menandakan sangat bertentangan dengan teori kepastian hukum ini karena masih belum ada kepastian hukum yang mengatur terkait dengan problematika atau hambatan dalam mengeksekusi hipotek kapal laut serta hukum yang tidak dijalankan semestinya sebagai akibat dari putusan eksekusi hipotek kapal laut yang tidak dilaksanakan karena adanya problematika atau hambatan yang menghalangi. Teori perlindungan hukum preventif M. Hadjon memberikan kerangka teoritis dalam analisis pembahasan ini. Dalam pandangan ini, negara harus menjamin perlindungan hukum bagi semua pihak, khususnya kreditur dan perbankan, dalam hal pengaturan mengenai pelaksanaan penjaminan hipotek kapal laut. Pada saat yang sama, jika kita mempertimbangkan perlindungan hukum berdasarkan sumber, kami menemukan bahwa, menurut Isnaeni, para pihak telah melakukan perlindungan hukum internal ketika mereka membuat perjanjian kredit di antara mereka sendiri, dimulai dengan permohonan kredit dan berlanjut hingga pencairan. perkreditan, melalui kesepakatan para pihak, yang diselenggarakan dengan perjanjian kredit gadai laut. Sebaliknya, negara mempunyai kewajiban untuk menjamin adanya undang-undang yang cukup memberikan perlindungan bagi para pihak, khususnya kreditur atau bank yang memegang agunan kapal, guna memberikan perlindungan hukum eksternal (Suarja et al., 2020). Eksekusi putusan perdata mengacu pada pelaksanaan putusan yang dijatuhkan dalam perkara perdata melalui penggunaan kekuatan hukum, sesuai dengan hukum dan peraturan yang relevan. Eksekusi, pada dasarnya, mengacu pada tindakan memenuhi kewajiban yang dibebankan pada pihak yang telah dianggap gagal dalam putusan hakim, dengan tujuan melaksanakan hasil tertentu yang diuraikan dalam putusan tersebut. Pada intinya, pelaksanaan putusan hakim yang telah berkekuatan hukum tetap, yang dikenal dengan istilah eksekusi putusan, merupakan tahap akhir dari proses penyelesaian perkara perdata dan pidana di pengadilan (Latifiani, 2015).

Pengeksekusian aset agunan apabila terjadi kegagalan debitur menjadi lebih mudah dengan agunan hipotek kapal, namun masih terdapat beberapa tantangan yang harus diatasi. Jaminan hipotek kapal tidak selalu mudah untuk diterapkan. Untuk melawan eksekusi, debitur dapat, misalnya, mencari

jalan hukum. Selain itu, metode eksekusi itu sendiri dapat menjadi rumit, terutama ketika melibatkan penyitaan barang jaminan.

Salah satu tantangan yang dihadapi dalam penegakan hipotek kapal adalah mobilitas yang melekat pada kapal laut. Meskipun kapal secara hukum diklasifikasikan sebagai aset tidak bergerak, kapal memiliki kemampuan fisik guna berpindah pada saat tertentu. Ada dua pertimbangan utama yang mampu menghambat keberhasilan pelaksanaan sita eksekusi, yakni:

1. Asas *Rijndende Beslag* mengharuskan sita eksekusi yang dijatuhkan atas sebuah kapal tidak boleh menghambat kegiatan operasional kapal tersebut, baik saat berlayar dip perairan Indonesia maupun di luar perairan Indonesia. Oleh karena itu, meskipun disita, kapal tetap memiliki kebebasan untuk berlayar ke tempat tujuan yang dikehendaki oleh debitur. Pasal 559 RV mengatur tentang pengenaan *Rijden Beslag* terhadap sebuah kapal. Sesuai dengan prinsip *Rijden Beslag*, yang berhubungan dengan kapal laut yang tunduk pada Hipotek Kapal Laut, maka dapat dilakukan sita eksekusi (*excecutorial beslag*) terhadap kapal tersebut. Namun demikian, sangat penting untuk memastikan bahwa fungsi operasi kapal tidak terganggu. Sita eksekusi tidak boleh mengakibatkan konsekuensi hukum berupa penghentian kegiatan pelayaran. Meskipun Ketua Pengadilan Negeri atau balai lelang sudah menentukan tanggal pelaksanaannya, namun besar kemungkinan terjadinya kesulitan dalam melaksanakannya jika kapal yang bersangkutan sedang berlayar dan berada di luar tempat pelaksanaan eksekusi pada tanggal pelaksanaan yang telah ditentukan tersebut. Asas *Rijden Beslag* ini jelas menghalangi kelancaran penjualan lelang (*verkoop excecutorial*) kapal karena kegiatan operasional tidak boleh terhenti dengan sita eksekusi.
2. Prinsip Kebebasan untuk Menguasai dan Menggunakan Kapal mencakup pengertian bahwa penyitaan tidak boleh menghalangi hak untuk menguasai, mengeksploitasi, dan memanfaatkan objek yang disita. Secara eksplisit dinyatakan bahwa kapal yang dipersiapkan untuk berlayar tidak boleh disita (sesuai dengan Pasal 577 Rv). Prinsip ini pada dasarnya terkait dengan *Rijden Beslag* di satu sisi, dan juga dengan prinsip pengawetan benda sitaan yang diuraikan dalam Pasal 197 ayat (9) HIR di sisi lain. Penegasan mengenai kepemilikan kapal laut yang terkena sita eksekusi mampu memunculkan kendala dalam penjualan lelang bila pada hari eksekusi yang telah ditetapkan, debitur mengoperasikan kapal laut tersebut di luar lokasi yang sudah ditetapkan oleh penjual lelang.

Perlu dicatat bahwa UU yang berlaku di Indonesia saat ini tidak mencakup peraturan khusus yang berkaitan dengan penyitaan benda-benda yang berada di luar perbatasan negara. Akibatnya, ketiadaan kerangka hukum membuat eksekusi tindakan tersebut di luar yurisdiksi teritorial Indonesia tidak memiliki dasar hukum. Kreditur dapat melakukan beberapa langkah, seperti memulai proses hukum atau mengajukan permohonan pengambilalihan di yurisdiksi dimana kapal berada. Sebagai alternatif, kreditur dapat meminta perintah dari pengadilan Indonesia yang memaksa debitur guna memulangkan kapal tersebut ke wilayah Indonesia. Selain itu, perlu dicatat bahwa menurut Pasal 315 KUHD, dalam kasus kapal yang telah dijamin sebagai hipotek di Indonesia dan kemudian dilelang di luar yurisdiksi Indonesia, kapal tersebut tetap dibebani oleh hipotek di Indonesia (Nurhan & Sakti, 2022).

Pasal 559 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Perdata (Rv) Belanda menegaskan prinsip penyitaan kapal, yang secara khusus menyatakan bahwa hanya aset kapal itu sendiri yang dapat dikenakan sita eksekusi. Eksekusi kapal atau penyitaan barang jaminan tidak boleh menghambat jalannya usaha atau menyebabkan perusahaan debitur menghentikan perbuatannya. “Memperhatikan asas *Rijndende Beslag* yang tercantum dalam Pasal 559 Rv, maka sita eksekusi yang ditempatkan di atas kapal, tidak boleh menghalangi atau merintangikan kegiatan operasional kapal yang berlayar di wilayah Indonesia maupun di luar negeri,” argumen Yahya Harahap dalam hal ini.

Walaupun sudah disita, kapal tetap bebas berlayar kemana saja yang dikehendaki debitur.” Terhadap kapal, Prinsip *Rijden Beslag* memungkinkan pelaksanaan sita eksekusi (*excecutorial beslag*) pada kapal laut yang tunduk pada Hipotek Kapal. Namun demikian, sangat penting untuk memastikan bahwa fungsi operasi kapal tetap tidak terganggu. Konsekuensi hukum yang mungkin timbul dari penghentian kegiatan pelayaran tidak boleh dipicu oleh sita eksekusi.

Salah satu manfaat penting dari prosedur eksekusi ini adalah durasinya yang relatif lebih singkat dibandingkan dengan proses litigasi yang telah dibahas di atas. Mungkin memang ada hambatan dalam proses eksekusi, seperti perlawanan dari debitur atau pihak lain. Namun, kecil kemungkinan rintangan

tersebut akan menghambat atau memperlama proses eksekusi, kecuali dalam keadaan yang sangat luar biasa (Daulay, 2022). “Sekalipun juru sita diharuskan menunjuk seorang penjaga atau penjaga di atas kapal berdasarkan Pasal 560 Rv, pembatasan-pembatasan berikut ini berlaku:

- a) Menghalangi dan mengurangi hak penguasaan debitor (pemilik) atas kapal.
- b) Mengurangi dan membatasi hak penguasaan debitor atas kapal.”

Selain itu, dilarang menyita kapal yang bersiap berangkat menurut "Pasal 577 ayat (1) dan (2) Rv." Berdasarkan ketentuan-ketentuan pasal ini berikut ini, suatu kapal tidak dapat dikenakan eksekusi atau penyitaan jaminan:

- 1) Sekalipun sudah mendapat persetujuan atau penetapan Ketua Pengadilan Negeri, dilarang memungut sita atas kapal yang sudah siap berlayar. Untuk melindungi pemilik (debitur) dan siapa pun yang mungkin mengadakan kontrak dengan pemilik dari kerugian finansial, pembatasan ini diberlakukan. (“Pasal 577 ayat (1) Rv”).
- 2) Sesuai dengan ketentuan Pasal 577 ayat (2) Statuta Revisi, sebuah kapal dibebaskan dari penyitaan setelah nakhodanya memiliki semua dokumen yang diperlukan untuk berlayar. Periode ini dimulai ketika dokumen selesai (Rizal, 2018).

Penghentian operasi kapal saat bernavigasi di dalam perairan nasional harus terjadi selama proses bongkar muat kargo. Aturan ini berasal dari “Pasal 315 (e) WvK dan Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa kapal tidak boleh dieksekusi selama proses bongkar muat”. Selain itu ada kendala lain yaitu akan sulitnya mengeksekusi agunan jika obyek hak tanggungan sedang transit, baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Oleh karena itu, kendala-kendala tersebut di atas berpotensi untuk melemahkan posisi kreditur secara signifikan.

Ketika debitur menggugat eksekusi dengan cara menggugat, maka eksekusi agunan menjadi semakin berbelit-belit sehingga semakin memperlambat proses eksekusi jaminan hipotek di atas kapal (Anis, 2018). Sebagai contoh kasus yaitu PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri melawan PT Bank Danamon Indonesia. Ketika PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri mengajukan kredit investasi senilai \$9.824.849 ke Bank Danamon Indonesia pada tahun 2012, saat itulah masalah mulai terjadi. Perjanjian kredit tersebut diubah pada tahun 2013, dan Restrukturisasi Fasilitas Kredit disetujui pada tanggal 5 Desember 2016. Karena pencatatan PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri dalam kategori kredit macet (Kol. 5) di Bank Permata per tanggal 31 Desember 2016, Bank Danamon Indonesia tidak dapat menyetujui restrukturisasi tersebut. Kredit di Bank Permata diduga telah dilunasi oleh PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri pada 22 Maret 2017 sehingga dapat ditagih secara berkala. Namun karena alasan yang tidak jelas, Bank Danamon Indonesia tetap mencantumkan PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri sebagai kredit macet. Secara mengejutkan, Bank Danamon Indonesia mengumpulkan \$9.824.849 dari PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri pada 30 Maret 2017. Menurut Pelayaran Borneo Karya Swadiri, penagihan yang dilakukan Bank Danamon Indonesia tersebut bersifat sewenang-wenang karena tidak pernah ada kesepakatan untuk melakukannya. Pada bulan April 2017, PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri melewati jalur hukum dengan mengajukan gugatan perdata ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan. Gugatan tersebut bertujuan untuk mencegah Bank Danamon Indonesia mengambil tindakan hukum lebih lanjut, mengubah nama, memindahtangankan, menjual, atau mengasingkan aset yang diperoleh atau dijual secara tidak sah terhadap 12 jaminan gadai laut yang dijamin oleh PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri. Putusan perkara tersebut bernomor 255/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Sel. Pengadilan memutuskan pada bulan November 2017 jika Bank Danamon Indonesia melakukan tindakan ilegal ketika mengklasifikasikan nasabah sebagai nasabah yang memiliki kredit negatif. Namun sesuai Surat Nomor: 015/SK/WR-R.01/0917 tanggal 11 September 2017, Bank Danamon Indonesia menyetujui penarikan kapal tersebut secara kooperatif. Alih-alih mendapat perintah penyitaan dari pengadilan, Bank Danamon Indonesia justru memberikan izin kepada Jhony Simajuntak untuk mencabut agunan dari kreditnya. “Kapal Herlina 2 milik PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri yang sedang berlayar menuju Semarang diberhentikan dan diambil dokumennya serta ditarik kembali ke Jambi, padahal Syahbandar tidak mengizinkan mereka menahan dan menyita kapal kami tanpa persetujuan pengadilan, Menurut PT Pelayaran Borneo Karya Kaptan Delias Manoppo Kapal Herlina 2 melaporkan penyitaan tersebut ke Polda Jambi. Berdasarkan pengaduan Delias, dua debt collector BDI mengambil surat-surat tersebut (Antara, 2019).

Jika dilihat dari permasalahan kasus diatas, Penulis berpendapat seharusnya kreditur tidak bisa dianggap sudah Melawan Hukum serta melanggar hak subyektif debitur, sebab tindakan dan keputusan yang diambil oleh pihak kreditur merupakan ketentuan aturan hukum agar tercapainya kepastian berdasarkan aturan-aturan dalam perjanjian kredit yang disepakati. Eksekusi yang dilakukan oleh pihak kreditur terhadap beberapa jaminan Hipotek kapal laut tersebut terjadi karena debitur telah cidera janji, dan tidak mampu memenuhi kewajibannya lagi untuk melunasi seluruh hutangnya kepada kreditur.

Dari kasus tersebut, tentu saja PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri selaku pihak debitur sangat melakukan perlawanan terhadap pihak krediturnya yakni Bank Danamon Indonesia. Seharusnya Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang menangani perkara tersebut menjatuhkan penetapan sita eksekusi terhadap 12 jaminan hipotek kapal laut yang dijaminkan kepada Bank Danamon Indonesia selaku pihak kreditur. Tetapi pada akhirnya Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan tersebut menetapkan jika penetapan status kredit macet oleh Bank Danamon Indonesia ialah perbuatan melawan hukum. Tentu hal tersebut sangat merugikan pihak kreditur yakni Bank Danamon Indonesia karena Bank Danamon Indonesia selaku pihak kreditur dapat membuktikan bahwa pihak debitur yakni PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri masih memiliki tagihan kredit pinjaman yang belum dilunaskan sehingga dapat disimpulkan bahwa PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri belum melaksanakan kewajiban pelunasan hutang seluruhnya kepada Bank Danamon Indonesia. Sehingga keduabelas jaminan hipotek kapal laut yang dijaminkan oleh PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri kepada Bank Danamon Indonesia seharusnya sudah menjadi milik dan hak Bank Danamon Indonesia apabila Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan menetapkan putusan eksekusi terhadap keduabelas jaminan hipotek kapal laut tersebut.

3.2 Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur (Perbankan) Dalam Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Pelunasan Hutang

Dalam perekonomian dan kehidupan masyarakat sehari-hari, bank mempunyai peranan yang sangat penting dan vital (Winanti & Siahaan, 2023). Bank adalah lembaga nirlaba yang mengumpulkan kekayaan masyarakat dan meminjamkannya dalam bentuk kredit atau barang lain untuk meningkatkan standar hidup setiap orang. Perbankan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap keamanan perekonomian suatu negara. yang karena sifatnya yang semakin global, mampu menjaga dengan baik uang titipan masyarakat dan mengarahkan dana tersebut untuk upaya-upaya yang bermanfaat dalam mencapai tujuan pembangunan; dan (3) yang, dengan karakternya yang semakin global, mampu beroperasi secara efektif, berkelanjutan, adil, dan mampu menghadapi persaingan (Fahrial, 2018).

Tabel 1. Konsentrasi Kredit/Pembiayaan Bank Umum berdasarkan Sektor Ekonomi

No	Sektor Ekonomi	Kredit (Rp T)			qtq		yoy		Porsi
		Jun '22	Mar '23	Jun'23	Mar '23	Jun '23	Jun '22	Jun '23	
Lapangan Usaha									
1	Pertanian, Perburuan dan	440,43	462,30	473,71	0,87%	2,47%	10,14%	7,56%	7,12%
2	Perikanan	19,32	19,58	20,15	-0,74%	2,89%	12,99%	4,27%	0,30%
3	Pertambangan dan Penggalian	210,94	237,22	253,17	-0,07%	6,72%	52,83%	20,02%	3,80%
4	Industri Pengolahan	1.042,56	1.034,11	1.060,25	-3,08%	2,53%	16,03%	1,70%	15,93%
5	Listrik, gas dan air	170,58	151,46	157,30	-6,70%	3,86%	-0,96%	-7,79%	2,36%
6	Konstruksi	381,25	403,52	403,11	1,75%	-0,10%	-0,04%	5,73%	6,06%
7	Perdagangan Besar dan Eceran	1.042,84	1.052,20	1.083,33	0,79%	2,96%	9,36%	3,88%	16,28%
8	Penyediaan akomodasi dan PMM	121,26	122,70	122,92	-0,75%	0,18%	1,99%	1,37%	1,85%
9	Transportasi, Pergudangan dan Komunikasi	326,51	303,26	343,19	-3,13%	13,16%	12,85%	5,11%	5,16%
10	Perantara Keuangan	269,60	318,21	334,37	4,06%	5,08%	25,24%	24,03%	5,02%
11	Real Estate	285,77	318,86	334,33	1,36%	4,85%	11,18%	16,99%	5,02%
12	Administrasi Pemerintahan	34,14	42,80	48,21	-2,35%	12,64%	11,67%	41,19%	0,72%
13	Jasa Pendidikan	14,17	14,89	15,70	-0,05%	5,49%	3,39%	10,82%	0,24%
14	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	29,79	32,31	34,45	2,50%	6,62%	8,37%	15,63%	0,52%
15	Jasa Kemasyarakatan	106,60	130,95	139,53	14,20%	6,55%	11,03%	30,90%	2,10%
16	Jasa Perorangan	3,95	3,97	4,00	-0,39%	0,78%	26,44%	1,38%	0,06%
17	Badan Internasional	0,35	0,02	0,02	14,17%	-16,23%	-5,80%	-94,09%	0,00%
18	Kegiatan yang belum jelas	-	-	-	-	-	-100,00%	0,00%	0,00%
Bukan Lapangan Usaha									
19	Rumah Tangga	1.440,16	1.546,49	1.574,03	1,44%	1,78%	7,31%	9,30%	23,65%
20	Bukan Lapangan Usaha Lainnya	236,62	250,60	254,24	1,11%	1,45%	4,91%	7,45%	3,82%
Industri		6.177	6.445	6.656	0,34%	3,27%	10,66%	7,76%	100%

Sumber: SPI Juni 2023

Sumber : (Otoritas Jasa Keuangan, 2023)

Berdasarkan gambar tabel di atas, dapat dijelaskan dan disimpulkan bahwa dari bulan Juni tahun 2022 sampai Juni tahun 2023, perbankan masih memiliki peranan yang sangat penting dalam mengembangkan sektor perekonomian di semua bidang yakni dengan memberikan kredit atau pinjaman kepada semua bidang sektor terutama bidang transportasi yang termasuk moda transportasi laut. Dengan diberikannya kredit atau pinjaman dari perbankan kepada semua bidang sektor ekonomi, maka perbankan masih menjadi jantung yang sangat berpengaruh terhadap arus pertumbuhan ekonomi negara.

Keberadaan eksekusi terhadap hak jaminan terutama hipotek yang dijadikan jaminan hutang sangat diperlukan karena sangat dibutuhkan oleh perbankan untuk dapat menggerakkan roda perekonomian dan mengurangi terjadinya kredit macet pada dunia perbankan, dalam pelaksanaan eksekusi terhadap hak jaminan hipotek yang dijadikan jaminan hutang tidak sedikit menimbulkan banyaknya problematika pada saat proses mengeksekusi serta rasa tidak puas dari salah satu pihak sehingga munculnya adanya perbuatan yang bertujuan untuk menghalangi pelaksanaan eksekusi tersebut. Sehingga dapat diberikan contoh apabila sebuah bank memegang sebuah jaminan hipotek kapal laut yang berupa akta grosse hipotek dari sebuah kapal tanker seharga lima triliun rupiah, kemudian pada saat kapal tanker tersebut akan dieksekusi terdapat kendala atau problematika yakni kapal tanker tersebut sedang berlayar menuju luar negeri sehingga tidak bisa dieksekusi karena belum adanya UU yang mengatur terkait hal tersebut, maka bank tersebut sudah merugi lima triliun rupiah karena tidak berhasil mendapatkan eksekusi kapal tanker tersebut sehingga dengan meruginya lima triliun dari bank tersebut tentu secara tidak langsung akan sangat berdampak terhadap perekonomian negara dan juga perekonomian dari bank tersebut.

Melihat dari kasus antara PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri melawan Bank Danamon Indonesia tersebut, maka Bank Danamon Indonesia tersebut sudah merugi seharga keduabelas jaminan hipotek kapal yang dijaminan kepadanya sebagai pelunasan kredit atau hutang karena adanya problematika berupa perlawanan yang dilakukan oleh PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri selaku pihak debitur dengan cara menggugat Bank Danamon Indonesia selaku pihak kreditur ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dan Hakim memenangkan pihak debitur yakni PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri dengan menjatuhkan putusan yang menyatakan penetapan status kredit macet oleh Bank Danamon Indonesia ialah perbuatan melawan hukum. Dalam kasus banyaknya ditemukan kegagalan bank maupun pengadilan dalam mengeksekusi jaminan hipotek kapal laut yang dijadikan sebagai objek jaminan pelunasan hutang kepada perbankan yang diakibatkan dari hambatan atau kendala serta problematika-problematika yang muncul di lapangan, maka rekomendasi yang bisa dilakukan oleh perbankan selaku pihak kreditur yakni bank terpaksa harus mengambil paksa atau melakukan eksekusi sendiri terhadap objek jaminan hipotek kapal laut yang dijaminan untuk pelunasan kredit atau hutang jika problematika atau hambatan yang terjadi pada saat eksekusi tersebut membuat eksekusi menjadi gagal, karena ini sangat berpengaruh terhadap kerugian yang dialami oleh perbankan sebagai akibat dari debitur yang tidak mampu untuk melaksanakan kewajibannya yakni melunasi seluruh hutangnya kepada perbankan. Dari kasus tersebut, yang dilakukan oleh Bank Danamon Indonesia selaku kreditur seharusnya sudah benar dengan mengambil dokumen-dokumen terkait kapal milik PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri selaku pihak debitur, hal ini diakibatkan karena tidak adanya penetapan sita eksekusi dari pengadilan, hanya saja perampasan kapal yang dilakukan oleh pihak Bank Danamon Indonesia merupakan suatu sedikit kesalahan karena pihak Syahbandar tidak mengizinkan. Rekomendasi berikutnya yang dapat dilakukan oleh perbankan dapat menjadi acuan bagi bank-bank lainnya agar lebih berhati-hati dalam memberikan pinjaman kredit atau hutang kepada perusahaan-perusahaan yang memberikan jaminan berupa objek hipotek kapal laut karena kapal merupakan benda yang bisa berpindah tempat sehingga dapat menjadi problematika yakni jika kapal tersebut berlayar ke luar negeri maka tidak bisa dieksekusi karena belum ada peraturan yang mengatur terkait hal tersebut yang tentu akan merugikan pihak perbankan.

Adanya kepastian hukum dalam pelunasan utang debitur dinilai penting mengingat kreditor yang telah memberikan pinjaman kepada debitur, sehingga untuk mewujudkan kepastian hukum tersebut diperlukannya pemberian jaminan oleh debitur kepada kreditor. Lahirnya hak kebendaan terjadi apabila adanya perjanjian utang- piutang yang didukung dengan adanya perjanjian kebendaan yang mengikat benda milik debitur. Jaminan kebendaan dapat dilelang untuk menggantikan pelunasan utang debitur apabila sewaktu-waktu debitur dinyatakan melakukan wanprestasi (Viradiansyah & Sulastris, 2023).

Sehubungan dengan pembebanan hipotek, sebagaimana diatur dalam Pasal 60 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, proses pendaftarannya berlangsung di hadapan Pejabat Pendaftar dan Pencatat Kapal, dan selanjutnya didokumentasikan dalam Daftar Kapal Indonesia. Prosedur ini dilakukan untuk memperoleh Grosse Akta Hipotek, sebagai bukti kepemilikan kapal dan diberi kepada penerima hipotek. Grosse Akta tersebut berfungsi sebagai jaminan atas utang yang belum dilunasi.

Aturan yang mengatur mengenai perlindungan terhadap Kreditur pemegang jaminan hipotek kapal laut dalam menagih debitur yaitu :

1. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
3. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
4. HIR/Rbg

Di antara keempat standar tersebut, tidak ada kerangka kerja konseptual yang definitif yang berkaitan dengan eksekusi kapal yang cepat dan tidak rumit, sehubungan dengan pemberian perlindungan hukum kepada kreditur. Penerapan hukum pelayaran yang tepat, sebagaimana diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sangat penting untuk memastikan perlindungan yang memadai bagi para kreditur.

Menurut Pasal 60 ayat 4 UU No. 17/2008, Akta Pemberian Hak Tanggungan berkekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan. Kekuatan eksekutorial yang diberikan oleh akta tersebut memungkinkan pemegang Hak Tanggungan, atau kreditur, untuk mengeksekusi haknya tanpa memerlukan gugatan. Namun, mereka masih harus mengikuti proses parate eksekusi, yang memberikan pemegang hak tanggungan prioritas atas utang yang dijamin oleh debitur (Daulay, 2022). Di samping memberikan penunjukan eksekutorial, pendaftaran hipotek kapal berfungsi untuk membubuhkan aset berwujud pada tagihan yang dijamin dengan hipotek tersebut. Pendaftaran ini juga menetapkan luasnya hipotek dan menetapkan potensi hukum dari hubungan antara sita jaminan dan pendaftaran hipotek. Kepemilikan akta hipotek memiliki implikasi hukum berupa pemberian kekuatan eksekutorial, sehingga memungkinkan pelaksanaan eksekusi tanpa perlu campur tangan pengadilan. Secara praktis, pada saat pendaftaran hak tanggungan, kreditur yang bertindak sebagai pemegang hak tanggungan diberikan kewenangan untuk menjual properti apabila debitur tidak dapat melunasi hutangnya. Kewenangan ini secara eksplisit diuraikan dalam akta hipotek. Hasil penjualan kemudian digunakan untuk melunasi hutang debitur, dengan sisa hutang menjadi tanggung jawab debitur. Namun, sangat penting untuk memastikan adanya piutang-piutang yang diistimewakan yang memiliki kedudukan yang lebih tinggi daripada hak tanggungan, karena pembayaran piutang-piutang yang diistimewakan bergantung pada prioritas hirarkinya.

Untuk melindungi para pihak, baik kreditur maupun debitur, tentunya lembaga eksekusi sangat diperlukan saat pihak debitur telah dinilai sudah melakukan wanprestasi (Putra, 2018). Asas-asas hak kebendaan akan melekat di dalam hipotek karena kreditur pemegang hipotek dianggap sebagai kreditur preferen (Renee, 2021). Di satu sisi, sifat jaminan hipotek kapal membantu debitur mendapatkan kepercayaan dari kreditur (bank) dalam memberi kredit kepada debitur, sebaliknya, membuat kreditur merasa aman bahwa debitur akan mengembalikan utang atau kredit mereka. Selain itu, karena hipotek berfungsi sebagai hak jaminan kebendaan, hipotek kapal adalah lembaga jaminan yang kuat yang melindungi dan menjamin kreditur. Hipotek kapal adalah jaminan kebendaan yang melindungi kreditur dari kewajiban debitur untuk melunasi hutang.

Karakter jaminan hipotek kapal dibentuk oleh beberapa prinsip yang digunakan sebagai lembaga jaminan yang berfungsi untuk melindungi kreditur sebagai pemegang hipotek kapal secara hukum. Kreditur diberikan hak milik, termasuk hak mutlak atau absolut, yang memberikan kekuasaan langsung kepada siapa pun atas kapal yang digunakan sebagai jaminan karena sifat hipotek kapal sebagai jaminan properti, meskipun kreditur tidak memiliki kepemilikan fisik atas kapal tersebut. Jika hipotek kapal dipandang sebagai jaminan properti yang menawarkan perlindungan kreditur di bawah hukum, fitur-fitur khususnya menjadi jelas:

a. Bersifat mutlak (absolut)

Sebagai pemegang hipotek kapal, kreditur memiliki hubungan langsung sebagai hak mutlak atau absolut atas kapal yang dapat dipertahankan terhadap siapa pun. Namun, debitur atau pihak pemberi hipotek tetap memiliki hak kepemilikan dan kontrol fisik atas kapal. Jika suatu kapal digunakan sebagai jaminan untuk memenuhi kewajiban pembayaran utang, pemilik kapal (debitur) harus memberikan sebagian kekuasaan mereka. Kekuasaan untuk mengubah kepemilikan atas kapal, seperti menjual,

menukar, atau menghibahkan, pada dasarnya harus dilepaskan. Berbeda dengan jaminan barang bergerak untuk lembaga gadai dalam hal ini, Pasal 1152 ayat (2) KUH Perdata menetapkan bahwa barang yang dijadikan jaminan harus dikeluarkan dari kepemilikan fisik debitur.

b. Bersifat *droit de suite* (Pasal 1163 ayat (2) KUHPerdata)

Sebagai bentuk jaminan properti, hipotek atas kapal memberikan pemberi pinjaman klaim mutlak atas kapal, yang dikenal sebagai "droit de suite." Hak milik yang dijamin dengan hipotek atas kapal tidak mengalihkan kepemilikan kepada orang lain. Dengan kata lain, debitur tidak dapat menjual atau mengalihkan kapal selama hipotek belum lunas. Hal ini terjadi karena siapa pun yang memiliki kapal tetap memiliki hak milik hipotek yang menjamin pembayaran pinjaman debitur. Karena pengalihan kepemilikan kapal tidak menghapuskan keabsahan hipotek kapal, maka akuisisi kapal yang dijamin akan mengakibatkan kerugian bagi pihak ketiga.

c. Adanya tingkatan atau pertingkatan Hipotek (Pasal 1181 KUH Perdata)

Dengan demikian, gradasi dibuat agar berbagai hipotek kapal dapat ditempatkan pada berbagai kapal. Hipotek kapal yang dicatat lebih dulu memiliki prioritas di atas hipotek kapal yang dicatat kemudian. Oleh karena itu, jika terjadi gagal bayar, hipotek kapal yang tertua atau yang pertama kali muncul akan memiliki prioritas dalam menagih utang yang dimiliki debitur. Akan mudah untuk mengetahui hipotek mana yang lebih dulu dicatatkan jika diajukan pada hari yang berbeda. Namun, menurut Pasal 1181 KUHD, hipotek yang diajukan pada hari yang sama, meskipun dicatat pada jam yang berbeda, memiliki tingkatan yang sama. Menurut Pasal 315 KUHD, jika hipotek memiliki peringkat yang sama pada dua hari yang berbeda, peringkatnya akan ditentukan oleh hari pembukuan.

d. Pemegang hipotek kapal mempunyai kedudukan yang diutamakan (*droit de preference*)

Kreditur preferen memiliki posisi yang lebih baik berkat hak kebendaan jaminan hipotek kapal. Kreditur preferen diberikan hak pertama untuk mendapatkan pembayaran kembali dari hasil penjualan agunan ketika debitur tidak dapat melunasi utangnya. Jika dibandingkan dengan kreditur tanpa jaminan atau kreditur pesaing, kreditur preferen memiliki posisi yang lebih kuat. Akan tetapi, para peneliti yang berperan sebagai kreditur preferen mengatakan bahwa tidak mungkin untuk menjamin semua kreditur preferen mendapatkan hak preferen. Ini dapat terjadi karena, seperti yang dinyatakan dalam bagian c di atas, ketika beberapa hipotek diikat pada suatu kapal, hipotek kapal yang lebih tua atau yang lebih tua akan memiliki hak kreditur preferen untuk didahulukan.

Pentingnya Grosse Akta Hipotek terletak dalam perlindungan terhadap kepentingan pemegang hipotek atau pemberi kredit. Hal ini dijelaskan dengan rinci dalam ayat (4), yang menyatakan bahwa "Akta Hipotek sebagaimana dijelaskan pada ayat (3) memiliki kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap." Melalui frasa "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa" yang tertera di bagian atas atau kepala akta hipotek, dokumen tersebut memperoleh kekuatan eksekutorial. Secara mendasar, tujuan utama dari Grosse Akta adalah memberikan kepastian hukum kepada kreditur, melindungi mereka dari risiko pembayaran utang jika terjadi pelanggaran atau kegagalan dari pihak debitur.

Karena memuat irah-irah eksekutorial (yang berarti "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa"), maka grosse akta hipotek memiliki kekuatan eksekutorial sesuai dengan Pasal 224 HIR. Kekuatan eksekutorial dari akta ini sama dengan kekuatan eksekutorial dari putusan hakim atau pengadilan. Ketika kreditur memberikan kredit kepada debitur, pemegang hak jaminan hipotek kapal bertindak sebagai penyangga antara kreditur dan debitur. Kreditur dapat menggunakan hal ini untuk menjamin pelunasan pinjaman yang diberikan kepada debitur. Kreditur memiliki hak yang lebih tinggi atas pembayaran kredit jika debitur tidak memenuhi syarat, sebagian karena hipotek kapal bertindak sebagai jaminan yang substansial. Lapisan keamanan lainnya adalah bahwa penerima hipotek kapal mempertahankan kepemilikan hak-hak kreditur. Dengan kata lain, kepentingan kreditur dalam aset Hipotek tidak dihentikan.

Jaminan hipotek kapal berfungsi sebagai mekanisme jaminan yang dirancang untuk memberikan perlindungan hukum bagi kreditur yang memiliki hipotek kapal. Hipotek kapal, sebagai bentuk jaminan properti, memberikan hak-hak properti tertentu kepada kreditur. Hak-hak ini, baik mutlak maupun bersyarat, memberikan kreditur kewenangan langsung dan dapat ditegakkan secara hukum atas kapal

yang dijadikan jaminan. Penting untuk dicatat bahwa hak-hak ini meluas ke semua individu yang terkait dengan kapal, terlepas dari lokasinya, bahkan jika kapal tidak berada di darat. Namun, debitur atau pihak pemberi hipotek masih memiliki hak untuk memiliki dan mengendalikan kapal secara fisik. Jika suatu kapal digunakan sebagai jaminan untuk membayar hutang, pemilik kapal (debitur) harus memberikan sebagian kekuasaan mereka terhadap hak milik atas kapal untuk dialihkan, seperti menjual, menukar, atau menghibahkan (Daulay, 2022).

Berdasarkan contoh kasus dari PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri melawan Bank Danamon Indonesia yang dimana pihak debitur yakni PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri belum melunasi hutangnya tetapi melakukan perlawanan terhadap pihak kreditur yakni Bank Danamon Indonesia, rekomendasi serta saran yang dapat diambil yaitu diperlukan langkah-langkah khusus yang harus dilakukan oleh pemerintah terutama Menteri Keuangan, Otoritas Jasa Keuangan maupun Bank Indonesia. Pemerintah direkomendasikan agar membuat atau menyusun undang-undang atau peraturan-peraturan khusus yang mengatur mengenai jaminan hipotek kapal laut terhadap perbankan terutama mengenai perlindungan hukum terhadap perbankan selaku kreditur ketika eksekusi objek jaminan hipotek kapal laut dimana ketika si debitur tidak mampu melaksanakan kewajiban untuk melunasi hutangnya terlebih bila pihak debitur melakukan perlawanan hukum terhadap pihak kreditur. Pemerintah juga perlu membuat peraturan-peraturan tersebut yang berisi mengatur mengenai solusi hukum ketika hambatan atau problematika itu terjadi pada saat eksekusi jaminan hipotek kapal laut agar tidak terjadi gagalnya eksekusi jaminan hipotek kapal laut yang dapat menyebabkan kerugian terhadap perbankan serta diperlukannya peraturan yang memuat mengenai sanksi-sanksi hukum yang harus diberikan kepada pihak debitur yang menjaminkan hipotek kapal laut tetapi tidak mampu melunasi hutangnya. Perlu juga dibuat aturan khusus mengenai bilamana kapal laut yang dijadikan jaminan hipotek pelunasan hutang tersebut telah berlayar ke luar negeri karena Indonesia belum mempunyai aturan yang mengatur mengenai jaminan hipotek yang berada di luar negeri serta debitur yang belum melunasi hutangnya tetapi melakukan perlawanan, harus diberikan sanksi hukum yang tegas di dalam peraturan yang dibuat tersebut agar menciptakan adanya kepastian hukum serta perlindungan hukum yang jelas untuk melindungi pihak kreditur yakni perbankan. Tentang jaminan pemberian kredit masyarakat, penatausahaan kredit perbankan bermasalah sesuai dengan Surat Keputusan Direksi BI No. 23/69/KEP/DIR tanggal 28 Februari 1991. L.No. 23 Dalam upaya menangani pinjaman bermasalah, lembaga keuangan dapat melakukan upaya penyelamatan berikut (Sudarto & Santoso, 2019) :

- 1) *Rescheduling*/penjadwalan kembali merupakan upaya awal Bank untuk menyelamatkan kredit nasabah.
- 2) *Reconditioning* merupakan Upaya Bank untuk Mempertahankan Kredit yang Diberikannya dengan Memodifikasi Ketentuan Perjanjian Kredit Asli Antara Debitur dan Bank.
- 3) *Restructuring* / reksrtukturisasi upaya lembaga keuangan untuk menjaga kredit melalui penyesuaian bauran pembiayaan yang mendukung penciptaan kredit.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Terdapat dua prinsip yang dapat menghambat pelaksanaan sita eksekusi, yaitu prinsip *Rijndende Beslag* dan prinsip kebebasan untuk mengatur dan memanfaatkan kapal. Adanya dua asas tersebut menimbulkan tantangan yang cukup besar dalam pelaksanaan penjualan secara lelang. Selain itu, terdapat tantangan tambahan, yaitu ketika aset yang diagunkan berada di luar negeri, yang dapat mempersulit pelaksanaan hipotek. Satu hal lain yang dapat menghambat eksekusi jaminan hipotek kapal yaitu ketika ada perlawanan hukum yang dilakukan debitur dengan mengajukan gugatan terhadap eksekusi. Dari kasus PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri yang melawan Bank Danamon Indonesia, tentu PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri selaku pihak debitur sangat melakukan perlawanan terhadap pihak krediturnya yakni Bank Danamon Indonesia. Seharusnya Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang menangani perkara tersebut menjatuhkan penetapan sita eksekusi terhadap 12 jaminan hipotek kapal laut yang dijaminkan kepada Bank Danamon Indonesia selaku pihak kreditur. Tetapi pada akhirnya Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan tersebut memutuskan bahwa penetapan status kredit macet oleh Bank Danamon Indonesia merupakan perbuatan melawan hukum. Tentu hal tersebut sangat merugikan pihak kreditur yakni Bank Danamon Indonesia karena Bank Danamon Indonesia selaku pihak kreditur dapat membuktikan bahwa pihak debitur yakni PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri masih memiliki tagihan kredit pinjaman yang belum dilunaskan sehingga dapat disimpulkan bahwa PT

Pelayaran Borneo Karya Swadiri belum melaksanakan kewajiban pelunasan hutang seluruhnya kepada Bank Danamon Indonesia. Sehingga keduabelas jaminan hipotek kapal laut yang dijaminan oleh PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri kepada Bank Danamon Indonesia seharusnya sudah menjadi milik dan hak Bank Danamon Indonesia apabila Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan menetapkan putusan eksekusi terhadap keduabelas jaminan hipotek kapal laut tersebut.

Pentingnya Grosse Akta Hipotek terletak dalam perlindungan terhadap kepentingan pemegang hipotek atau pemberi kredit. Hal ini dijelaskan dengan rinci dalam ayat (4), yang menyatakan bahwa "Akta Hipotek sebagaimana dijelaskan pada ayat (3) memiliki kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum yang tetap." Melalui frasa "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa" yang tertera di bagian atas atau kepala akta hipotek, dokumen tersebut memperoleh kekuatan eksekutorial sesuai dengan Pasal 224 HIR. Secara mendasar, tujuan utama dari Grosse Akta adalah memberikan kepastian hukum kepada kreditur, melindungi mereka dari risiko pembayaran utang jika terjadi pelanggaran atau kegagalan dari pihak debitur. Kekuatan eksekutorial dari akta ini sama dengan kekuatan eksekutorial dari putusan hakim atau pengadilan. Kreditur dapat menggunakan hal ini untuk menjamin pelunasan pinjaman yang diberikan kepada debitur. Kreditur memiliki hak yang lebih tinggi atas pembayaran kredit jika debitur tidak memenuhi syarat, sebagian karena hipotek kapal bertindak sebagai jaminan yang substansial. Lapisan keamanan lainnya adalah bahwa penerima hipotek kapal mempertahankan kepemilikan hak-hak kreditur. Dengan kata lain, kepentingan kreditur dalam aset Hipotek tidak dihentikan. Dengan cara yang sama, kreditur dapat menegakkan objek jaminan tanpa harus melalui proses pengadilan. Jaminan hipotek kapal berfungsi sebagai mekanisme jaminan yang dirancang untuk kreditur pemegang hipotek kapal agar diberikan perlindungan hukum.

4.2 Saran

Banyaknya hambatan atau problematika dalam eksekusi hipotek kapal laut sebagai jaminan pelunasan hutang pada perbankan, maka diperlukan langkah-langkah khusus yang harus dilakukan oleh pemerintah terutama Menteri Keuangan, Otoritas Jasa Keuangan maupun Bank Indonesia agar tidak terjadi kerugian pada perbankan yang berdampak mempengaruhi perekonomian. Pemerintah harus membuat atau menyusun undang-undang atau peraturan-peraturan khusus yang mengatur mengenai jaminan hipotek kapal laut terhadap perbankan terutama mengenai perlindungan hukum terhadap perbankan selaku kreditur ketika eksekusi objek jaminan hipotek kapal laut dimana ketika si debitur tidak mampu melaksanakan kewajiban untuk melunasi hutangnya terlebih bila pihak debitur melakukan perlawanan hukum terhadap pihak kreditur. Pemerintah juga perlu membuat peraturan-peraturan tersebut yang berisi mengatur mengenai solusi hukum ketika hambatan atau problematika itu terjadi pada saat eksekusi jaminan hipotek kapal laut agar tidak terjadi gagalnya eksekusi jaminan hipotek kapal laut yang dapat menyebabkan kerugian terhadap perbankan serta diperlukannya peraturan yang memuat mengenai sanksi-sanksi hukum yang harus diberikan kepada pihak debitur yang menjaminan hipotek kapal laut tetapi tidak mampu melunasi hutangnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aisyah, Sidabariba, B., Suyitno, A. F., Nahulae, A. W., & Ginting, J. B. (2023). Peranan Perusahaan Jasa Penilai Bagi Perbankan Dalam Pemberian Kredit (Studi Kantor Jasa Perusahaan Penilai Cabang Medan). *Jurnal Interpretasi Hukum*, 4(2), 240–247.
- Anis, B. J. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Hak Jaminan Hipotek Kapal Akibat Wanprestasi Debitur Dalam Perjanjian Kredit. *Lex Privatum*, 6(7), 155–162.
- Antara. (2019). *Bareskrim limpahkan berkas kasus perampasan dokumen kapal ke Kejaksaan*. <https://m.antaraneews.com/amp/berita/842260/bareskrim-limpahkan-berkas-kasus-perampasan-dokumen-kapal-ke-kejaksaan>
- Asyhadie, Z., & Kusumawati, R. (2018). *Hukum Jaminan di Indonesia: Kajian Berdasarkan Hukum Nasional dan Prinsip Ekonomi Syariah*. PT Raja Grafindo Persada.
- Bintaranny, K. M., Budiarta, I. N. P., & Arthanaya, I. W. (2020). Perlindungan Hukum Bagi Kreditur Bank pada Perjanjian Kawin dalam Perkawinan Campuran. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 1(1), 37–43.
- Dasinangon, A. D. (2018). Eksekusi Jaminan Hipotik Kapal Laut Akibat Wanprestasi Perjanjian Kredit. *Lex Privatum*, VI(3), 76–82.
- Daulay, Z. Y. (2022). Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut Yang Dijaminan Ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan. *Recital Review*, 4(1), 114–

139.

- Fahrial. (2018). Peranan Bank Dalam Pembangunan Ekonomi Nasional. *Ensiklopedia of Journal*, 1(1), 179–184. Hukum Online. (2016). *Ini Alasan Indonesia Butuh UU Hipotek Kapal*. Hukum Online. <https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-alasan-indonesia-butuh-uu-hipotek-kapal-lt57444b0da0e84/>
- Latifiani, D. (2015). Permasalahan Pelaksanaan Putusan Hakim. *Jurnal ADHAPER Hukum Acara Perdata*, 1(1), 15–29.
- Logistik News. (2023). *Awal Tahun, Angkutan Barang Domestik Melalui KA Turun 7,04% & Via Laut Naik 3,39%*. <https://www.logistiknews.id/2023/03/02/awal-tahun-angkutan-barang-domestik-melalui-ka-turun-704-via-laut-naik-339/>
- Lubis, M. A., & Harahap, M. Y. (2023). Perlindungan Hukum terhadap Kreditur Sebagai Pemegang Hak Jaminan Dalam Perkara Debitur Wanprestasi. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 4(2), 337–343.
- MarketNews.id. (2022). *PT Mitrabahtera Segara Sejati Tbk (MBSS) Raih Pinjaman Rp 270 Miliar Dari BCA Buat Ekspansi Usaha*. MarketNews.Id. <https://marketnews.id/market-update/2022/01/pt-mitrabahtera-segara-sejati-tbk-mbss-raih-pinjaman-rp-270-miliar-dari-bca-buat-ekspansi-usaha/>
- Nurhan, & Sakti, I. (2022). Eksekusi Jaminan Hipotik Kapal Yang Berlayar Diluar Perairan Indonesia. *Jurnal Hukum Das Sollen*, 7(2), 485–501.
- Otoritas Jasa Keuangan. (2023). *Laporan Surveillance Perbankan Indonesia LSPI TW II 2023*. Otoritas Jasa Keuangan.
- Putra, F. M. K. (2013). Benturan Antara Kreditur Privilege Dengan Kreditur Preferen Pemegang Hipotek Kapal Laut Terkait Adanya Force Majeure. *Perspektif*, 18(1), 32–45.
- Putra, F. M. K. (2018). Rekonstruksi Surat Kuasa Memasang Hipotek Dengan Pencantuman Klausula Kewajiban Pengikatan Sister Ship Manakala Jalur Pelayaran Dominan Lintas Batas Negara. *Perspektif*, 23(1), 57–65.
- Renee, R. A. (2021). Hipotek Sebagai Jaminan Hak Kebendaan Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan. *Lex Et Societatis*, 9(1), 146–153.
- Rizal, M. R. S. (2018). Pelaksanaan Sita Eksekusi Atas Objek Jaminan Hipotek Kapal Laut Yang Sedang Dalam Kegiatan Pelayaran. *Perspektif*, 23(2), 76–83.
- Samudra, M. M., Dayanti, V. A. A., & Humulhaer, S. (2022). Analisis Yuridis Pengalihan Objek Jaminan Fidusia Kendaraan Roda Empat Akibat Wanprestasi Berdasarkan Teori Kepastian Hukum (Studi Kasus Putusan Nomor 853/Pid.Sus/2019/Pn.Pbr). *Lex Veritatis*, 1(3), 1–10.
- Satrio. (2019). *Hukum Jaminan Hak Jaminan Kebendaan*. PT Citra Aditya Bakti.
- Suarja, I. M., Nahak, S., & Widia, I. K. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Jaminan Fidusia yang Dipindah Tanggungan. *Jurnal Konstruksi Hukum*, 1(2), 431–435.
- Sudarto, & Santoso, B. (2019). Penyelesaian Kredit Bermasalah Pada Perbankan Indonesia. *Notarius*, 12(2), 591–607.
- Supply Chain Indonesia. (2022). *Perkembangan Volume Pengangkutan Barang dengan Moda Kapal Laut & Kereta Api 2020-2021*. <https://supplychainindonesia.com/perkembangan-volume-pengangkutan-barang-dengan-moda-kapal-laut-kereta-api-2020-2021/>
- Suratman, & Dillah, P. (2013). *Metode Penelitian Hukum & Penulisan Karya Ilmiah Bidang Hukum*. Alfabeta.
- Suyanto. (2023). *Metode Penelitian Hukum Pengantar Penelitian Normatif, Empiris Dan Gabungan*. Unigres Press.
- Virdiansyah, N. P., & Sulastri. (2023). Perlindungan Hukum Kreditur Terhadap Objek Jaminan Hak Tanggungan Yang Dirampas Negara. *National Conference On Law Studies (NCOLS)*, 5(1), 366–382.
- Wikanto, A. W., Yudowibowo, S., & Harjono. (2014). Eksekusi Riil Dalam Perkara Perdata Tentang Pengosongan Tanah Dan Bangunan Rumah. *Verstek*, 2(2), 1–10.
- Winanti, A., & Siahaan, F. C. I. (2023). Aspek Hukum Perbuatan Melawan Hukum Atas Eksekusi Jaminan Hak Tanggungan dalam Kontrak Kredit (Studi Kasus Nomor : 207/Pdt . G/2020/PN Byw). *National Conference On Law Studies (NCOLS)*, 5(1), 331–342.