

BAB II

PEMBERLAKUKAN *SISTER SHIP* DALAM SISTEM JAMINAN HIPOTEK KAPAL DI INDONESIA

2.1. Kapal Sebagai Objek Jaminan Hipotek

Kapal sebagai objek jaminan Hipotek dalam perkembangan secara hukum pengaturannya telah mengalami beberapa perubahan, selain apa yang telah diatur dalam BW, terdapat kategori benda yang sifatnya adalah benda bergerak, namun apabila benda tersebut hendak dijadikan sebagai objek jaminan suatu utang, maka pembebanannya menggunakan lembaga jaminan Hipotek, Gadai atau Fidusia. Benda bergerak yang dimaksud adalah kapal. Bahwa kapal yang dapat dijadikan sebagai objek jaminan adalah kapal Indonesia yang telah didaftarkan. Bahwa dalam Pasal 311 KUHD menegaskan bahwa kapal Indonesia adalah setiap kapal yang dianggap demikian oleh Undang-undang tentang Surat-surat Laut dan Pas-pas Kapal. Undang-Undang oleh Pasal 311 KUHD ini adalah *Zeebrieven en Scheepspassen Beslut*. Pasal 2 ayat (1) *Zeebrieven en Scheepspassen Beslut* menegaskan bahwa kapal Indonesia adalah kapal yang dimiliki oleh:

1. Seorang atau Warga Negara Indonesia;
2. Sedikitnya dua pertiga bagian milik seorang atau lebih warga negara Indonesia, sedangkan selebihnya dimiliki oleh seorang atau lebih penduduk Indonesia, dengan syarat bahwa pemegang buku haruslah WNI yang bertempat tinggal di Indonesia.

Pengaturan tentang kapal yang dapat dijadikan sebagai objek jaminan pada masa lampau dan masih berpedoman sepenuhnya pada BW, tertuang dalam berbagai peraturan antara lain:

1. *Burgerlijk Wetboek*;
2. *Wetboek van Koophandel*;
3. *Regeling van Teboekstelling van Schepen*, yang diundangkan melalui *Staatsblad* Nomor 48 Tahun 1933, dan telah diubah terakhir dengan *Staatsblad* Nomor 1 Tahun 1938 (Peraturan tentang Pendaftaran Kapal);
4. *Zeebrieven en Scheepspassen Besluit*, yang diundangkan melalui *Staatsblad* Nomor 78 Tahun 1934 (Besluit tentang Surat Laut dan Pas Kapal);
5. *Zeebrieven en Scheepspassen Ordonantie*, yang diundangkan melalui *Staatsblad* Nomor 492 Tahun 1935 (Ortentang Surat Laut dan Pas Kapal);
6. *Gouvernementsbesluit* tertanggal 18 Maret Nomor 12 Tahun 1947, yang diundangkan melalui *Staatsblad* Nomor 53 Tahun 1947, dan telah dirubah menjadi *Gouvernementsbesluit* tertanggal 14 Juli Nomor 4 Tahun 1948, yang diundangkan melalui *Staatsblad* Nomor 152 Tahun 1948.

Pada prinsipnya, semua peraturan-peraturan diatas adalah sebuah kesatuan, yang mana apabila hendak melakukan pembebanan Kapal sebagai objek jaminan, kesemua peraturan-peraturan tersebut diatas akan terpakai. Bahwa kapal yang didaftarkan harus mengacu pada *Regeling van Teboekstelling van Schepen* dan *Gouvernementsbesluit*, setelah diukur dan didaftar, maka akan muncul Pas Kapal dan Surat Laut sebagai tanda kebangsaan sebagaimana diatur di *Zeebrieven en Scheepspassen Besluit* dan *Zeebriven en Scheepspassen Ordonantie*. Selanjutnya

apabila kapal ingin dijadikan agunan, ketentuannya mengenai lembaga jaminannya mengacu pada *Wetboek van Koophandel*, pelaksanaan dan aturan-aturan materiil dari lembaga jaminannya mengacu pada *Burgerlijk Wetboek*.²⁶ Kapal sendiri pada umumnya dikategorikan sebagai berikut;

1. Kapal laut (*Zee Schip*);
2. Kapal nelayan (*Zeevisser Schip*);
3. Kapal pedalaman (*Binner Schip*).

Bahwa pembagian kategori kapal ini pada awalnya diatur dalam Pasal 310 KUHD, melalui Pasal tersebut yang disebut hanyalah kapal laut, namun dari segi hukum, dikenal adanya Kapal Nelayan dan Kapal Pedalaman. Semua kategori ini berdasarkan Pasal 309 KUHD disebut sebagai Kapal, yaitu semua jenis perahu dengan nama apapun dan dari macam apapun.

Bahwa aturan dasar mengenai kapal diatur dalam KUHD, maka berkaitan dengan pembebanannya juga diatur dalam KUHD, yaitu Pasal 314 ayat (1) yang menegaskan bahwa kapal-kapal Indonesia yang memiliki isi kotor atau berukuran paling sedikit 20 m³ (dua puluh meter kubik) dapat dibukukan dalam register kapal sesuai ketentuan yang ditetapkan dalam suatu ordonasi sendiri. Selanjutnya Pasal 314 ayat (3) KUHD mengatur sebagai berikut:

Atas kapal-kapal yang dibukukan dalam register kapal-kapal dalam pembukuan dan andil-andil dalam kapal-kapal dan kapal-kapal dalam pembuatan seperti itu, dapat diletakkan Hipotek.

²⁶ M.I. Surachman, *Peraturan Pendaftaran dan Baliknama Kapal (Regling Teboekstelling Van Scheppen)*, Nasional Bukit Mas, Jakarta, 1968, h.3

Pasal 314 ayat (4) KUHD mengatur:

Atas kapal-kapal yang disebutkan dalam ayat ke satu, tidak dapat diletakkan hak Gadai. Atas kapal-kapal yang dibukukan tidak berlakulah Pasal 1977 BW.

Redaksi keseluruhan dari Pasal 314 KUHD adalah kapal baik itu yang masih dalam pembuatan atau telah jadi asalkan telah terdaftar, maka tidak berlakulah ketentuan Pasal 1977 BW, tidak dapat dijadikan objek jaminan Gadai, melainkan dapat dijadikan sebagai objek jaminan Hipotek. Dengan batasan yaitu kapal tersebut haruslah terdaftar terlebih dahulu dan telah dicatat dalam register umum. Bahwa syarat untuk kapal dapat didaftarkan adalah memiliki ukuran minimal 20 m³ (dua puluh meter kubik).

Ordonasi tersendiri sebagaimana disebut oleh Pasal 314 ayat (1) KUHD adalah *Regeling van de Teboekstelling van Schepen*.²⁷ Bahwa dalam aturan tersebut tempat pendaftaran kapal dengan pendaftaran tanah masih digabung atau dijadikan satu, telah ditentukan bahwa kepada kapal Indonesia tersebut dapat diberikan bukti kebangsaan dalam bentuk Surat Laut, Pas Kapal, Surat Laut Sementara, dan Surat Ijin Berlayar.²⁸ Dalam Pasal 3 *Regeling van de Teboekstelling van Schepen* mengatur:²⁹

Pendaftaran kapal, penyerahan kapal terdaftar atau kapal dalam pembuatan, dan bagian dalam kapal sedemikian itu atau kapal dalam pembuatan dan hak kebendaan atas kapal sedemikian, atau bagian dalam kapal, pengadaan Hipotek dan hak-hak kebendaan lainnya, atas kapal terdaftar atau kapal dalam pembuatan dan bagian dalam kapal sedemikian atau kapal dalam

²⁷ W.A. Engelbrecht *de Wetboek Wetten en Veerordeningen Benevens de Grondwet van 1945 van de Republiek Indonesie*, Gunung Agung, Leiden, 1960, h.1033.

²⁸ M.I. Surachman, Loc.cit.

²⁹ Ibid.

pembuatan, begitu juga pemindahan tagihan yang dijamin dengan Hipotek atas kapal, atau kapal dalam pembuatan, dilakukan dengan akta yang dibuat dihadapan pegawai baliknama kapal, pihak atau para pihak yang bersangkutan.

Pasal 24 *Regeling van de Teboekstelling van Schepen* mengatur:³⁰

Pemasangan Hipotek atau hak kebendaan lainnya atas kapal atau kapal dalam pembangunan yang terdaftar dan pemindahan tagihan (*cessie*) yang diperkuat dengan Hipotek atas kapal, atau kapal dalam pembangunan, yang terdaftar dan atas bagian-bagian dalam kapal demikian, dilakukan dengan pembuatan akta para pihak, yang bersangkutan dihadapan pegawai pencatat baliknama ditempat terdaftarnya kapal.

Redaksi kedua Pasal tersebut menginformasikan bahwa peraturan *Regeling van de Teboekstelling van Schepen* ini selain mengatur pendaftaran kapal, juga mengatur pendaftaran baliknama kapal, pendaftaran Hipotek, dan hak-hak kebendaan lainnya atas kapal. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 1955 Tentang Penunjukan Kepala Kantor Pendaftaran Tanah sebagai Pegawai Pencatat Balik Nama Untuk Kapal-kapal, ditunjuk kepala kantor pendaftaran tanah sebagai pencatat baliknama kapal. Lalu kemudian setelah adanya Keputusan Menteri Perhubungan No. 164/OT.002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, pendaftaran kapal dilakukan pada Ditjen Perla Sub-direktorat Pengukuran dan Pendaftaran Kapal. Pegawai pencatat baliknama kapal juga berwenang menerbitkan *Grosse Akta*, dimana pada tahun 1985 telah terdapat 98 (sembilan puluh delapan) *Grosse Akta* Hipotek yang tercatat dalam buku induk pusat (seluruh Indonesia).³¹

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

Bahwa untuk kapal yang sedang dibangun, maka Pasal 312 KUHD menetapkan bahwa kapal yang sedang dibangun di Indonesia dianggap sebagai kapal Indonesia hingga saat diserahkan kepada pemiliknya, atau hingga pada saat kapal tersebut digunakan sendiri oleh pembuatnya untuk suatu pelayaran. Namun meski demikian perihal kebangsaan kapal baru dapat diketahui setelah kapal selesai dibangun, apakah nantinya didaftarkan sebagai kapal kebangsaan Indonesia atau kapal milik orang asing dengan kebangsaan kapal sesuai dengan kebangsaan pemiliknya.

Obyek yang dapat dijadikan sebagai obyek jaminan Hipotek, yaitu Kapal Laut, dasar hukum kapal laut dapat dijadikan obyek jaminan yaitu terdapat dalam Pasal 314 ayat (1) KUHD, dimana ketentuannya adalah kapal laut dengan isi kotor paling sedikit 20m³ (duapuluh meter kubik) dapat didaftarkan dan dijadikan obyek jaminan Hipotek.³² Saat ini pengaturan telah dirubah dengan UU Pelayaran yang ditegaskan dalam Pasal 158 ayat (2) UU Pelayaran, bahwa ukuran kapal yang dapat didaftarkan yaitu bukanlah lagi 20m³ (dua puluh meter kubik), namun menjadi 7GT (*gross tonnage*), pada prinsipnya 20m³ dengan 7GT adalah setara, perubahan satuan dari m³ ke satuan Gros Tonnage adalah bentuk penyesuaian, dimana sebelumnya perlu diingat lembaga jaminan Hipotek dipergunakan untuk tanah, yang mana satuannya adalah m³, sedangkan saat ini lembaga jaminan Hipotek dipergunakan untuk benda tidak bergerak selain tanah, sehingga satuan yang digunakan diubah

³² J.Satrio, *Op.Cit*, h.189.

menjadi Gros Tonnage.³³ Dengan adanya persyaratan ukuran kapal laut ini, Rachmadi Usman mengungkapkan:³⁴

Kapal-kapal yang telah didaftarkan dalam suatu register kapal dikualifikasikan sebagai benda bergerak terdaftar (*Registered movable property*) atau dapat dipersamakan dengan benda tidak bergerak, karena kapal-kapal tersebut dapat dibebani dengan Hipotek. Hadirnya UU Pelayaran mengakibatkan ketentuan ukuran kapal yang dapat dijadikan sebagai obyek jaminan Hipotek mengalami perubahan, ukuran kapal yaitu berubah menjadi tonase kotor sekurang-kurangnya 7 GT (tujuh *gross tonnage*). Ketentuan yang saat ini diberlakukan adalah ketentuan dalam UU Pelayaran.

Disamping ketentuan ukuran sekurang-kurangnya 7 GT, kapal juga harus memenuhi beberapa persyaratan agar dapat dijadikan obyek jaminan Hipotek, hal ini dikemukakan oleh Salim dalam bukunya yaitu sebagai berikut:³⁵

1. Kapal tersebut harus yang sudah didaftar; dan
2. Pembebanan dilakukan dengan membuat akta Hipotek ditempat dimana kapal semula didaftar.

Bahwa agar Hipotek kapal mempunyai kekuatan terhadap pihak ketiga, maka hak jaminan Hipotek kapal tersebut harus terlebih dahulu sah sebagai hak jaminan kebendaan, dan untuk itu harus didaftarkan dan dicatatkan dalam pendaftaran kapal.

Bahwa pengaturan hukum positif berkaitan dengan pendaftaran Hipotek kapal tercantum dalam Pasal 314 ayat (3) dan Pasal 315 sampai 315e KUHD. Sebagaimana sebelumnya telah diuraikan, bahwa peraturan pendaftaran jaminan Hipotek ini kemudian diuraikan dalam *Regeling van de Teboekstelling van*

³³ Fani Martiawan 3, *Loc.Cit*, h.27

³⁴ Rachmadi Usman, 2013, *Hukum Kebendaan*, Sinar Grafika, Jakarta, h.103.

³⁵ Salim HS, *Op.Cit*, h. 202.

Schepen. Pasal 24 *Regeling van de Teboekstelling van Schepen* mengesampingkan Pasal 1171 BW, khususnya tentang penggunaan Surat Kuasa. Meski demikian pengaturan Hipotek saat ini memberlakukan lagi aturan yang sifatnya memberi pilihan para pihak untuk menggunakan Surat Kuasa dalam memasang Hipotek ataupun tidak.

Redaksi ketentuan-ketentuan tersebut di atas menandakan bahwa sedapat mungkin aturan mengenai Hipotek dalam BW diberlakukan untuk kapal. Mengenai hal ini dapat dipahami melalui pengaturan dalam Pasal 315c ayat (1) KUHD yang menegaskan sebagai berikut:

Terhadap Hipotek-Hipotek kapal, maka sekedar itu diizinkan oleh sifatnya sebagai benda jaminan, berlakulah juga ketentuan-ketentuan dari Pasal-Pasal 1168, 1169, 1171 ayat ketiga dan keempat, 1175, 1176, ayat kedua, 1177, 1178, 1180, 1186, 1189, 1190, 1193, 1197, 1199, 1205, 1207-1219, 1224-1227 dari BW perihal Hipotek.

Kemudian ditegaskan pula dalam Pasal 315c ayat (2) KUHD sebagai berikut:

Pasal 1185 BW tersebut juga berlaku baik terhadap persewaan maupun terhadap pencarteran menurut waktu atas kapal yang dibebani dengan Hipotek. Apabila kapalnya dipertanggungjawabkan terhadap kebarakan atau lain-lain bahaya, maka selain dari itu, berlakulah juga Pasal-pasal 297 dan 298 KUHD.

Berdasarkan ketentuan tersebut diatas, dapat dipahami bahwa lembaga jaminan Hipotek sudah sejak awal sangat strategis posisinya dalam sektor ekonomi. Sesuai dengan kewenangan yang dimiliki oleh pembentuk Undang-undang, maka ditetapkanlah bahwa kapal dengan bobot kotor tidak kurang dari 20 m³ (dua puluh meter kubik) yang telah didaftar dalam register, oleh pembentuk Undang-Undang dibebaskan dari ketentuan-ketentuan tentang benda bergerak, dan manakala

dijadikan objek jaminan, lembaga yang digunakan mengikuti lembaga jaminan yang berlaku untuk benda tidak bergerak.³⁶

Pada perkembangannya, Hipotek juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran). Pasal 1 angka 12 UU Pelayaran menegaskan bahwa Hipotek Kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.

Kapal laut yang dapat dibebani dengan jaminan Hipotek, adalah kapal laut yang telah di bukukan dalam register kapal di Indonesia. Kapal-kapal dalam pembukuan dan andil-andil dalam kapal-kapal dan kapal-kapal dalam pembuatan seperti itu dapat diletakkan Hipotek.³⁷

Pendaftaran Kapal diatur dalam UU Pelayaran Pasal 158 ayat (2), kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia yaitu,

- i. Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (*Gross Tonnage*);
2. Kapal milik warga Negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia dan;
3. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga Negara Indonesia.

³⁶ Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara Di Indonesia*, Dharma Muda, Surabaya. 1996. (selanjutnya disebut Moch. Isnaeni 1), h. 76-77.

³⁷ Fani Martiawan 2, *Loc.cit.*

Pendaftaran Kapal juga diatur secara lebih khusus dalam Pasal 2 PERMENHUB Pendaftaran Kapal, yaitu: (1) Pendaftaran kapal meliputi: a. pendaftaran hak milik; b. pembebanan hipotek; dan c. pendaftaran hak kebendaan lainnya atas kapal. (2) Pendaftaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dibantu oleh Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal.

2.2. Sistem Jaminan Hipotek Kapal di Indonesia

Hipotek pada dasarnya berasal dari hukum Romawi, dimana dalam hukum rimawi Hipotek diartikan sebagai Penjaminan atau Pembebanan, sedangkan dalam BW, Pasal 1162 menyatakan bahwa "Hipotek adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan". Jadi dapat disimpulkan bahwa Hipotek merupakan suatu hak kebendaan, dan untuk jenis benda yang dapat diikat sebagai obyek jaminan adalah sebagaimana tercermin dalam Pasal 1131 BW, redaksi Pasal tersebut mengartikan benda yang dapat dijadikan obyek jaminan adalah benda bergerak maupun benda tak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang akan ada dikemudian hari.³⁸

Hak yang lahir dari Hipotek adalah Hak Kebendaan, Undang-undang sendiri mengatakan secara tegas, bahwa "Hipotek adalah Hak Kebendaan", tepatnya pada Pasal 1162 BW.³⁹ Obyek yang dijadikan jaminan dalam Hipotek adalah suatu benda (dahulu tanah, sekarang segala benda tidak bergerak yang tidak terkait dengan

³⁸ Sukendar, Aris, *Pengantar Hukum Jaminan*, Pustaka Baru Perss, Yogyakarta, h.89.

³⁹ J.Satrio, *Op.Cit*, h.186.

tanah), maka dari itu yang lahir dari kreditornya adalah hak kebendaan. Hartono berpendapat Hipotek adalah Hak Kebendaan yang sengaja diletakkan atas barang tak bergerak orang lain, dengan maksud untuk dapat mengambil pelunasan hutangnya, atas hasil eksekusinya, dengan mendahului orang lain.⁴⁰

Mengenai Hak Kebendaan, Mariam Darus mendefinisikan bahwa "Hak kebendaan adalah *absolute*. Artinya hak ini dapat dipertahankan terhadap setiap orang. Pemegang hak berhak menuntut setiap orang yang mengganggu haknya".⁴¹ Dalam lembaga penjaminan Hipotek, hak yang lahir dari penjaminan Hipotek merupakan hak jaminan kebendaan. Hartono dalam bukunya mengatakan bahwa "Hipotek itu merupakan hak kebendaan atas benda-benda tidak Bergerak".⁴²

Hak Kebendaan yang lahir dari perjanjian jaminan Hipotek memiliki beberapa sifat, antara lain:

a. Sifat Preferensi (*Droit de Preference*)

Sifat Preferensi ini merupakan salah satu sifat khusus yang dimiliki oleh hak kebendaan dalam bentuk jaminan kebendaan, hak ini tercermin dalam Pasal 1132 BW, yang menyatakan bahwa "Kebendaan tersebut menjadi jaminan bersama-sama bagi semua orang yang mengutangkan padanya, pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagi menurut keseimbangan, yaitu menurut besar kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para kreditor itu ada alasan alasan sah untuk didahulukan". Yang dimaksud dengan alasan sah untuk didahulukan juga

⁴⁰ Hartono S, *Hukum Piutang Perjanjian-Perjanjian Pembayaran Dan Jaminan Hipotik*, Seksi Notariat Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, h.29.

⁴¹ Mariam Darus, 2010, *Mencari Sistem Hukum Benda Nasional*, Alumni, Bandung, h.30.

⁴² Hartono Hadisoeperto, 1984, *Pokok-pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Liberty, Yogyakarta, h.61.

dapat ditemukan dalam rumusan Pasal 1133 ayat (1) BW yang menegaskan bahwa “Hak untuk didahulukan diantara para kreditor terbit dari hak istimewa, dari Gadai dan dari Hipotek”.⁴³

b. *Droit de Suite*

Droit de Suite adalah sifat dimana seorang pemegang hak kebendaan itu dilindungi, dan hak kebendaan itu juga turut menyertai ditangan siapapun kebendaan itu berada. Pemilik hak kebendaan tersebut berhak untuk menuntutnya kembali dimana benda itu berada, dengan atau tanpa disertai dengan ganti rugi.⁴⁴ Sifat ini tercermin dalam Pasal 1163 BW yang menegaskan bahwa “... benda-benda itu tetap memikul beban itu (hak) meskipun benda-benda tersebut berpindah kepada siapapun juga”.

c. *Prioritas*

Prioritas (prioriteit), artinya perjanjian jaminan yang lahir terlebih dahulu itu tingkatnya lebih tinggi dari pada yang terjadi kemudian.⁴⁵ Misalnya seorang debitor pada bulan Februari 2022 menjaminkan kapalnya kepada kreditor A, dan kemudian pada bulan Maret debitor menjaminkan kapal yang sama kepada kreditor B, dan dalam perjalanannya debitor dinyatakan pailit, maka yang didahulukan pembayarannya antara kreditor A dan kreditor B adalah kreditor A, karena perjanjian jaminan antara debitor dan Kreditor A lahir terlebih dahulu. Pengaturan ini terdapat dalam Pasal 1181 BW, yang menegaskan bahwa “urutan tingkat para kreditor Hipotek ditentukan menurut tanggal pendaftaran ikatan Hipotek”.

⁴³ Kartini Muljadi, *Op.cit.*, h.220.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Sri Soedewi, *Op.Cit.*, h.26.

d. Tidak dapat dibagi-bagi

Sifat tidak dapat dibagi-bagi, artinya suatu utang yang telah dibebankan Hipotek di atasnya beberapa benda yang tidak bergerak yang berdiri sendiri, selama dan sepanjang utang tersebut belum lunas seluruhnya, Hipotek masih melekat pada seluruh benda-benda tidak bergerak tersebut, termasuk setiap bagian dari padanya.⁴⁶ Misalnya seorang debitor menjaminkan kapalnya kepada seorang kreditor, dikemudian hari debitor ini membayar kepada kreditor sejumlah uang, akan tetapi pembayaran itu tidak dimaksudkan untuk melunasi hutangnya, lalu debitor ini meminta sebuah benda yang menjadi bagian dari kapal yang telah dijaminkan. Dalam hal ini debitor tidak dimungkinkan untuk mendapatkan benda yang debitor inginkan tersebut meskipun debitor tersebut telah membayar sejumlah uang, hal ini karena Hipotek tidak dapat dibagi-bagi, yang mana diatur dalam Pasal 1163 BW yaitu “Hak itu pada hakikatnya tidak dapat dibagi-bagi dan diadakan atas semua barang tak bergerak yang terikat secara keseluruhan atas masing-masing dari barang-barang itu dan atas tiap bagian dari barang-barang itu”.

e. Separatis

Sifat separatis, artinya kreditor pemegang hak jaminan kebendaan terpisah dengan kreditor yang tidak memiliki hak jaminan kebendaan, dalam hal pelunasan hutangnya, ketika debitor dinyatakan pailit. Jika dalam jaminan kreditor yang memegang hak jaminan kebendaan adalah kreditor *preferen*, sedangkan kreditor yang tidak memiliki hak jaminan kebendaan adalah kreditor *privilege* dan kreditor konkuren. Misalnya debitor berhutang kepada A dengan jaminan kapal (Kreditor

⁴⁶ Kartini Muljadi, *Op. Cit.*, h.217.

Preferen), kemudian debitor juga berhutang kepada B tanpa jaminan (Kreditor Konkuren), dan kemudian debitor memperbaiki mobilnya yang rusak, kepada C, dan belum membayar (Kreditor *Privilage*), selanjutnya debitor dinyatakan pailit, maka A sebagai kreditor *preferen*, terpisah dalam hal pelunasan hutangnya. Hal ini sebagaimana tertuang dalam Penjelasan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan.

f. Publisitas

Sifat publisitas, sifat ini berkaitan dengan pendaftaran dan pengumuman dalam memberikan Hipotek, hal ini berkaitan dengan status dari sebuah barang, apakah sudah dibebani oleh jaminan Hipotek, apakah sedang dibebani jaminan atau tidak, semata-mata untuk melindungi kreditor, dan pihak ketiga.⁴⁷ Sifat publisitas ini semakin penting terhadap jaminan-jaminan yang fisik obyek jaminannya tidak diserahkan kepada kreditor, seperti jaminan Hipotek dan Fidusia. Pendaftaran ini sebagai syarat lahirnya Hipotek, hal ini diatur dalam Pasal 1179 BW yang menegaskan “Dalam hal tidak ada pendaftaran, Hipotek itu tidak mempunyai kekuatan apapun, bahkan juga terhadap kreditor yang tidak mempunyai ikatan Hipotek”.

g. Spesialitas

Sifat spesialitas, maksudnya ialah bahwa situasi benda yang di Hipotekkan harus dijelaskan sedetail-detailnya.⁴⁸ Misalnya ketika seorang debitor menjaminkan kapalnya kepada A, maka didalam perjanjian jaminan harus disebutkan secara

⁴⁷ Kartini Muljadi, *Op. Cit.*, h.218.

⁴⁸ Mariam Darus 1, *Op.Cit.*, h.100.

terperinci objek dari jaminan tersebut, sebagai contoh, warnanya, jenisnya, ukuran mesinnya. Hal ini semata-mata bertujuan agar tidak terjadi salah eksekusi obyek jaminan dikemudian hari, hal ini diatur dalam Pasal 1186 BW, yaitu ciri-ciri dari obyek jaminan dituliskan dalam akta Hipotek.

Perjanjian jaminan Hipotek merupakan perjanjian *accessoir*, hal ini tertera dalam pengaturan Pasal 1209 BW yang menegaskan bahwa Hipotek bisa hapus karena perjanjian pokoknya hapus. Yang dimaksud perjanjian *accessoir* adalah perjanjian tambahan dimana perjanjian tambahan ini mengikuti perjanjian pokok, perjanjian pokok disini adalah perjanjian Utang Piutang, hal ini juga di ungkapkan oleh Munir dalam bukunya “Hipotek adalah Hak Kebendaan yang merupakan perjanjian *accessoir* (ikutan) dari suatu perjanjian pokok yang menimbulkan utang, dan berobyekkan benda tidak bergerak.”⁴⁹ Sedangkan Hartono mengatakan “Hipotek hanya tambahan dari suatu perjanjian lain (Perjanjian Pokok)”⁵⁰ Hipotek sebagai perjanjian *accessoir* memiliki beberapa ciri, antara lain:⁵¹

1. Adanya bergantung dari adanya perikatan pokok, yang berupa tagihan;
2. Perjanjian *accessoir* itu mengabdikan pada perikatan pokok, dengan konsekuensinya:
 - a. Perjanjian *accessoir* ikut beralih ketika perjanjian pokok beralih;
 - b. Perjanjian *accessoir* menjadi hapus kalau perikatan pokoknya berakhir atau batal;
 - c. Perjanjian *accessoir* tidak dapat dialihkan secara terpisah dari perikatan pokoknya.

⁴⁹ Munir Fuady, 2013, *Hukum Jaminan Utang*, Erlangga, Jakarta, h.164.

⁵⁰ Hartono S, *Op.Cit*, h.30.

⁵¹ J.Satrio, *Op.Cit*, h.210.

2.3. *Sister Ship* Sebagai Pengaman Tambahan Hipotek Kapal

Kapal laut saat ini menjadi sarana transportasi yang memegang peranan penting dalam perkembangan dunia ekonomi yang begitu pesat, saat ini kapal laut tidak hanya bisa berlayar dalam lautan nasional saja, namun kemampuan jelajahnya sudah menjangkau perairan internasional, hal ini menjadikan kapal laut sebagai media transportasi yang peranannya cukup sentral dalam dunia bisnis saat ini. Bahwa berdasarkan pada Pasal 3 Konvensi *Arrest of Ship* 1952 memberikan pengertian tentang *sister vessel*, yaitu kapal yang mempunyai karakter identik dengan kapal yang sedang dicari dan akan ditahan, namun tentunya kapal tersebut harus terdaftar juga sebagai atas nama pemilik yang sama dengan kapal yang dicari dan akan ditahan. Sedangkan Fani Martiawan dalam desertasinya mendefinisikan *sister ship* adalah kapal yang serupa, memiliki nilai ekonomis yang serupa dan tercatat atau terdaftar dengan atasnama pemilik yang sama dengan kapal yang lainnya.⁵²

Bahwa dengan demikian, maka untuk dapat dianggap atau dikategorikan sebagai *sister ship*, maka kapal tersebut harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Merupakan jenis kapal yang serupa;
2. Memiliki nilai ekonomis yang serupa;
3. Tercatat / terdaftar atasnama pemilik yang sama dengan kapal serupa.

Dengan demikian maka kapal yang memiliki jenis, nilai ekonomis serupa dan tercatat atasnama pemilik yang sama dapat dikategorikan sebagai *sister ship*.

⁵² Fani Martiawan, 2017, *Desertasi Pembaharuan Hukum Lembaga Jaminan Hipotek*, Universitas Airlangga, Surabaya, (selanjutnya disebut Fani Martiawan 4) h.309.

Bahwa dengan adanya *sister ship* tersebut, maka timbulah konsep *sister ship* sebagai pengaman tambahan jaminan Hipotek Kapal.

Bahwa dengan adanya keberadaan *sister ship* untuk dapat dijadikan sebagai pengaman tambahan jaminan Hipotek Kapal, maka perlu adanya tata cara yang khusus, dan dasar hukum yang mengaturnya, yaitu *sister ship* harus juga diperjanjikan pada saat pengikatan objek jaminan kapal yang sesungguhnya, dimana hal ini harus juga diperjanjikan secara jelas serta mengikat para pihak. Pada prinsipnya perjanjian mengenai *sister ship* ini memang belum ada aturannya namun kita dapat menggunakan aturan hukum perjanjian yaitu dengan menggunakan Asas Kebebasan Berkontrak, dimana para pihak diperkenankan membuat suatu perjanjian asalkan perjanjian tersebut tetap memperhatikan syarat sahnya perjanjian yaitu Pasal 1320 BW. Bahwa dengan demikian maka *sister ship* dapat diperjanjikan dan harus diperjanjikan bersamaan pada saat pengikatan objek jaminan Hipotek Kapal.

Hartono Soerjopratikno dalam bukunya yang berjudul Hutang Pihutang Perjanjian-Perjanjian Pembayaran dan Jaminan Hypotik, pada pokoknya menjelaskan dalam Akta Hipotek dapat dimuat atau berisi janji-janji, sebagaimana akan ternyata maka undang-undnag memuat peraturan mengenai beberapa janji yang dapat dibuat. Akan tetapi peraturan-peraturan tersebut tidak membatasi atau bersifat limitatif, melainkan para pihak diperkenankan untuk membuat janji-janji lain untuk melengkapi janji-janji yang sudah dikenal di dalam Undang-undang,

kebebasan para pihak untuk membuat janji-janji yang dianggap perlu.⁵³ Bahwa janji-janji yang dikenal dalam Undang-undang sendiri telah diatur, yaitu:⁵⁴

1. Janji Menjual Atas Kuasa Sendiri (*Eigenmachtig Verkoop*);
2. Janji Sewa (*Huurbeding*);
3. Janji Asuransi (*Assurantiebeding*);
4. Janji Tidak Mengadakan Pembersihan (*Beding van Nietzuivering*).

Selain janji-janji tersebut, para pihak juga diperkenankan untuk membuat janji-janji diluar itu, sepanjang janji tersebut dianggap perlu oleh para pihak.

Bahwa fakta terkait dengan kapal sebagai objek jaminan, tentu hal ini menyisakan problematika tersendiri, yaitu ketika sebuah kapal yang telah dibebani dengan jaminan Hipotek kemudian kapal tersebut mengalami kerusakan, hilang ataupun ketika henda dilakukan eksekusi posisi kapal tersebut sedang berlayar jauh diluar wilayah Indonesia, tentu hal ini akan membuat perlindungan hukum bagi pemegang jaminan Hipotek Kapal Laut menjadi berkurang, sehingga dipandang perlu adanya pengamanan tambahan bagi pemegang jaminan Hipotek kapal, yaitu salah satunya dengan memanfaatkan keberadaan dari *sister ship* sebagai pengaman tambahan jaminan Hipotek. Bahwa mekanisme pengikatan *sister ship* sebagai pengaman tambahan jaminan Hipotek adalah dengan cara diperjanjikan terlebih dahulu, yang mana hal ini sejalan dengan apa yang telah dijelaskan oleh Hartono, yaitu para pihak dapat membuat janji-janji.

⁵³ Hartono S, Op. Cit, h.47

⁵⁴ *Ibid*

Bahwa sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, dengan berpegang pada Asas Kebebasan Berkontrak (Pasal 1138 BW) dan mengacu pada syarat sahnya suatu perjanjian (Pasal 1320 BW) *sister ship* dapat diperjanjikan oleh para pihak, namun kemudian timbulah pertanyaan dimana perjanjian *sister ship* ini harus dibuat, apakah dalam perjanjian tersendiri atau bagaimana, maka jawabannya adalah klausula pengikatan *sister ship* ini dapat dituangkan dalam Surat Kuasa Memasang Hipotek (SKMH). Surat Kuasa Memasang Hipotek (SKMH) berisi sekumpulan keterangan dan janji-janji untuk para pihak, berbentuk akta. Pembuatan SKMH dilakukan oleh Notaris, dengan pertimbangan Pasal 1171 BW mewajibkan akta otentik, sedangkan akta otentik berdasarkan Pasal 1868 BW adalah akta yang dalam bentuk yang ditentukan oleh Undang-undang, dibuat oleh atau dihadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu di tempat di mana akta dibuatnya. Pengaturan dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Jabatan Notaris (selanjutnya disebut UUNJN), Pasal 15 ayat (1) menegaskan bahwa Notaris berwenang membuat akta otentik mengenai semua perbuatan, perjanjian, dan penetapan yang diharuskan oleh peraturan perundang undangan dan/atau yang dikehendaki oleh yang berkepentingan untuk dinyatakan dalam akta otentik, menjamin kepastian tanggal pembuatan akta, menyimpan akta, memberikan grosse, salinan dan kutipan akta, semuanya itu sepanjang pembuatan akta itu tidak juga ditugaskan atau dikecualikan kepada pejabat lain atau orang lain yang ditetapkan oleh Undang-undang. Oleh karena Pasal 1171 BW yang mengatur "Hipotek hanya dapat diberikan dengan akta otentik, kecuali dalam hal yang dengan tegas ditunjuk oleh undangundang. Juga pemberian kuasa untuk memberikan hipotek harus dibuat

dengan akta otentik.” Sehingga dalam ketentuan tersebut tidak menunjuk secara khusus pejabat pembuat SKMH dalam bentuk akta otentik, maka kewenangan tersebut jatuh kepada Notaris. Kendati demikian, penunjukan Notaris secara tegas sebagai pejabat pembuat SKMH baru dilakukan melalui Pasal 29 ayat (3) PERMENHUB Pendaftaran Kapal.

Berdasarkan substansi SKMH, maka dapat dipahami bahwa kegunaan SKMH ini berkembang, pada dasarnya hanya sebagai surat kuasa, namun dalam perkembangannya juga ditujukan untuk hal-hal lain terkait kepastian dan perlindungan hukum para pihak khususnya kreditor. Minuta SKMH disimpan oleh Notaris pembuatnya, sedangkan Turunan aktanya diberikan kepada kreditor guna proses selanjutnya yaitu mendaftarkan jaminan Hipotek tersebut kepada yang berwenang (P3BK). Sedangkan Akta Pembebanan Hipotek hanya dapat dikeluarkan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal (selanjutnya disebut P3BK), sebagaimana telah ditentukan dalam UU Pelayaran. Akta Hipotek merupakan akta otentik yang dibuat oleh atau dihadapan Notaris sebagai pejabat umum. Demikian juga akta yang bisa dikeluarkan (untuk Hipotek Kapal) dalam bentuk *Grosse* adalah akta otentik.⁵⁵

Pengikatan *sister ship* dapat dilakukan dengan mencantumkan klausul yang menyatakan bahwa *sister ship* dapat dijadikan sebagai pengaman tambahan ketika objek jaminan sesungguhnya dalam keadaan atau kondisi yang tidak memungkinkan untuk dilakukan eksekusi, contohnya apabila ketika hendak

⁵⁵ Fani Martiawan, 2012, *Surat Kuasa Memasang Hipotek Dalam Jaminan Hipotek Kapal Laut*, Jurnal Prespektif Volume XVII No. 2 Tahun 2012 Edisi Mei, Universitas Wijaya Kusuma Surabaya, Surabaya, h.101.

dilakukan eksekusi, kapal objek jaminan sedang mengalami kerusakan disuatu wilayah tertentu, atau ketika hendak dilakukan eksekusi kapal objek jaminan sedang mengangkut penumpang, sehingga untuk menjamin pelunasan hutangnya dan menjamin kepastian hukum dari Hipotek sendiri, Kreditor dapat menahan *sister ship* sebagai pengaman tambahan sampai dengan objek jaminan yang sesungguhnya dapat dilakukan eksekusi.

Meskipun dalam sistem hukum jaminan Hipotek Kapal di Indonesia belum dikenal adanya *sister ship*, namun nyatanya secara doktrin hukum, penggunaan *sister ship* sebagai pengaman tambahan Hipotek kapal laut adalah dapat dilaksanakan yaitu dengan mencantumkan klausul tentang *sister ship* dalam SKMH. Sehingga hal ini tentunya akan memberikan pengaman tambahan bagi pemegang Hak Jaminan Hipotek Kapal, ketika terjadi kendala saat akan melakukan eksekusi objek jaminannya.