

# KEDUDUKAN KAPAL LAUT SEBAGAI JAMINAN HIPOTIK DALAM PERJANJIAN KREDIT

Oleh: Isyara Hadza Maulina

Email : isyara.maulina@gmail.com

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang  
Jalan Mayjen Haryono 193 Malang 65144 Indonesia Telepon: (0341) 581613

## Abstrak

Kedudukan Kapal Laut Sebagai Jaminan hipotik dalam perjanjian kredit Pada Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 ini diangkat dari latar belakang kondisi geografis Negara Indonesia yang merupakan negara maritim, maka dari itu peranan transportasi laut menjadi sangatlah penting, selain itu pula Negara Indonesia berada diantara 2 benua di dunia yaitu benua Australia dan benua Asia. Status hukum kapal laut memiliki dua kedudukan yaitu sebagai benda bergerak dan tidak bergerak. Undang-Undang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya menyatakan dua ketentuan diatas tetap berlaku, yang menentukan jaminan apa yang bisa dibebankan pada kapal adalah wilayah pendaftaran kapal. Pendaftaran kapal sangat erat berkaitan dengan penyusunan keterangan mengenai kapal dan pemilik kapal didalam buku pendaftaran nasional. Perlu juga diperhatikan kebangsaan kapal selayaknya pemberian hak kebendaan lainnya. Bank sulit untuk menerima jaminan kapal, karena kehati-hatian yang selalu diutamakan oleh pihak bank. Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008 yang baru pada akhirnya menjadi angin segar bagi para pengusaha perkapalan. Selain itu juga banyak kapal yang belum di masukan kedalam asuransi, sehingga pihak bank tidak dapat memberikan kapal laut sebagai bahan jaminan kredit.

**Kata Kunci:** *Kapal Laut, Hipotik, Perjanjian Kredit*

## Abstract

Kedudukan Kapal Laut Sebagai Jaminan Hipotik Dalam Perjanjian Kredit Pada Pasal 1162 Sampai Dengan Pasal 1232 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 this title is taken from the problem background of the geographical condition of Indonesian State wich is a maritime country, because of that role of the transportasion for the sea being so important, other than that Indonesian Country is between of Autralia continent and Asia continent. Legal status of ship's have two position as a moving and immovable object. Shipping law and implementing regulation stated the two conditions above still apply. Determine the guarantee for the ship is a ship registration area. Ship registration is very closely related to the preparation of information about ships and the owner of the ship in the national registration book. Banks are difficult to receive ship guarantees, because the prudent banking principle is always prioritized by the bank. The new 2008 shipping law eventually became a breath of fresh air for shipping entrepreneurs. Besides that there are also many ships that haven't been included in the insurance, so the bank can't provide ships as credit guarantee.

**Keywords:** *ship, mortgages, loan agreement*

## PENDAHULUAN

Wilayah Negara Republik Indonesia terbentang dari 94° sampai 141° BT dan 6° LU sampai 110 LS, dimana merupakan Negara kepulauan terbesar didunia yang memiliki 17.500 pulau dan sekitar 5.700 pulau yang sudah bernama. Luas perairan mencapai 3.166.163 km<sup>2</sup>

dan luas wilayah daratan 2.027.087 km<sup>2</sup> yang terdiri atas 2,8 juta km<sup>2</sup> perairan Nusantara dan 0.3 juta km laut Teritorial serta 2,7 juta km<sup>2</sup> Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Panjang garis pantainya 80.791 km atau 43.670 mil.<sup>1</sup>

Melihat kondisi geografis Negara Indonesia yang merupakan Negara maritim, peranan transportasi laut menjadi sangatlah penting, selain itu pula Negara Indonesia berada diantara 2 benua di dunia yaitu benua Australia dan benua Asia. Dimana posisi ini sangat menguntungkan bagi Indonesia karena akan menjadi lalu lintas dalam perdagangan dunia. Seperti salah satu ide dari Presiden Jokowi yang ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan akan dibangunnya tol laut.

Maka dari itu armada laut menjadi salah satu transportasi yang sangat penting, tidak hanya untuk mengangkut barang namun juga menjadi salah satu transportasi yang dapat digunakan untuk menyebrang ke antar pulau, menjadikan peluang usaha besar bagi para pengusaha pelayaran. Namun, untuk pembangunan dan pengembangan armada laut tentulah membutuhkan modal atau dana yang tidak sedikit. Dana atau modal tersebut dapat diperoleh salah satunya dengan cara kredit. Pengertian hipotik dalam Pasal 1162 KUH Perdata adalah "Suatu hak kebendaan atas barang tak bergerak yang dijadikan jaminan dalam pelunasan suatu perikatan."<sup>2</sup> Definisi dari Pasal 1162 KUH Perdata adalah hak kebendaan atas suatu benda tidak bergerak untuk mengambil pergantian dari benda bagi pelunasan suatu hutang. Dari situ muncul hak hipotik yang merupakan hak kebendaan dimana memberikan kekuasaan atas suatu benda namun tidak untuk di gunakan atau dipakai, melainkan untuk dijadikan jaminan hutang. Hipotik merupakan perjanjian tambahan yang artinya hak hipotik merupakan hak yang tidak berdiri sendiri, akan tetapi ada dan hapusnya hipotik bergantung pada perjanjian pokoknya. Pengertian hak hipotik sendiri adalah dimana hak yang hanya sebatas untuk melunasi hutang dari nilai suatu benda jaminan dan tidak memberi hak menguasai atau memiliki bendanya. Apabila debitur tidak dapat menepati kewajibannya atau tidak dapat melunasi hutangnya maka kreditur dapat menuntut benda yang dijadikan sebagai jaminan meskipun benda tersebut sudah berada di tangan orang lain. Hak kebendaan tersebut tidak dapat dibagi-bagi dan membebani keseluruhan benda objek jaminan. Dapat disimpulkan bahwa hak kebendaan, yaitu hipotik bersifat absolut, sehingga hak kebendaan berupa jaminan hipotik dapat dipertahankan kepada siapapun. Hal tersebut juga ditegaskan dalam ketentuan Pasal 315 e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi "kapal yang terdaftar dan akan dilelang sita di luar wilayah Indonesia, tidak dibebaskan dari hipotik"<sup>3</sup>.

Dalam sejarahnya hipotik diberlakukan sebagai jaminan yang melekat pada seluruh benda tidak bergerak, dalam perkembangannya jaminan atas tanah sebagai salah satu benda tidak bergerak telah diatur dalam UU No. 4 Tahun 1996 Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah. Benda bergerak yang masih dapat dijadikan sebagai objek hipotik antara lain adalah kapal laut dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20m<sup>3</sup>. Saat ini di Indonesia hipotik kapal laut tunduk pada Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan juga Konvensi Internasional yang telah diratifikasi Indonesia, yaitu Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage 1993. Pengaturan hipotik yang terdapat dalam KUH Perdata sebagian juga berlaku bagi hipotik kapal laut. Pasal 315 d KUH Dagang mengatur bahwa apabila sebuah kapal tidak lagi merupakan sebuah kapal Indonesia, maka segala piutang hipotik menjadi dapat ditagih walaupun piutang tersebut belum jatuh tempo.

---

<sup>1</sup> Ety R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, (Bandung: Abardin, 1991), hal.164.

<sup>2</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1162.

<sup>3</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 315 e.

Menurut pasal 1171 dan 1172 KUH Perdata, hipotik hanya dapat diberikan dengan akta otentik, kecuali dalam hal yang dengan tegas ditunjuk oleh Undang-Undang. Juga pemberian kuasa untuk memberikan hipotek harus dibuat dengan akta otentik. Orang yang menurut Undang-Undang atau perjanjian wajib untuk memberikan hipotek, dapat dipaksa untuk itu dengan putusan Hakim, yang mempunyai kekuatan yang sama seperti bila ia telah memberi persetujuan terhadap hipotik itu, dan menunjukkan secara pasti barang-barang yang harus didaftar, seorang wanita bersuami yang dalam perjanjian kawin kepadanya telah diperjanjikan hipotik, tanpa bantuan suaminya atau kuasa dan Hakim, dapat mengusahakan pendaftaran hipotiknya, dan melancarkan tuntutan hukum yang diperlukan untuk itu. Penjualan, penyerahan dan pemberian bagian dan hutang hipotik, hanya dapat dilakukan dengan suatu akta otentik. Penjelasan sederhana dari dua kutipan Undang-Undang di atas adalah pembebanan hipotik atas kapal laut harus dilakukan dengan menggunakan akta otentik, pembuatan akta otentik jaminan hipotik adalah kewenangan dari Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal sebagaimana telah ditunjuk oleh Undang-Undang. Hipotik merupakan jaminan kebendaan, maka harus memenuhi asas publisitas, yaitu dengan mendaftarkan jaminan hipotik tersebut dalam register umum yang sifatnya terbuka. Asas publisitas sendiri adalah adanya publisitas (*openbaarheid*) atau pengumuman kepada masyarakat mengenai status kepemilikan.

Saat ini industri pelayaran cukup terpuruk karena sulit mendapatkan kredit perbankan untuk mengembangkan usahanya. Pihak bank meminta jaminan kredit berupa aset perusahaan dan tidak meminta kapal, namun itu cukup sulit untuk pelaku usaha pelayaran karena aset yang ada adalah kapal itu sendiri. Selain itu kontribusi perbankan dianggap sangat tidak signifikan terhadap dunia pelayaran.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya, selain itu diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tertentu untuk kemudian mengadakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.<sup>4</sup>

## **PEMBAHASAN**

Kapal yang dapat dijamin adalah kapal yang sudah didaftarkan. Karena kapal yang belum didaftarkan tidak bisa di jadikan jaminan. Selain pendaftaran kapal, ada juga yang harus dilakukan adalah dengan membuat akta hipotik di mana kapal semula didaftarkan. Misalnya, kapal tersebut didaftarkan di Surabaya maka tidak bisa dibuat akta hipotik di Semarang. Semua harus sesuai dengan pendaftaran serta tempat dibuatnya akta dari kapal yang akan dijadikan jaminan.

Selain pendaftaran serta pembuatan akta kapal, ada beberapa hal yang harus dipertimbangkan dalam pelaksanaan hipotik kapal laut, diantaranya adalah kapal yang dibebani hipotik harus jelas tercantum dalam akta hipotik. Seperti yang sudah dijelaskan di atas bahwa kapal yang sudah didaftarkan harus sudah tercantum di dalam akta hipotik tersebut. Kemudian, harus ada perjanjian kreditur dengan debitur ditunjukkan dengan perjanjian kredit (yang merupakan syarat pembuatan akta hipotik). Hal-hal yang harus dipertimbangkan dalam pelaksanaan hipotik kapal laut adalah:

1. Kapal yang dibebani hipotik harus jelas tercantum dalam akta hipotik

---

<sup>4</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press), 1986), hal. 43

2. Perjanjian antara kreditur dengan debitur ditunjukkan dengan perjanjian kredit (yang merupakan syarat pembuatan akta hipotik).
3. Nilai kredit yang merupakan nilai keseluruhan yang diterima berdasarkan barang yang dijaminkan (misalnya tanah, rumah, kapal)
4. Nilai hipotik dikhususkan pada nilai kapal (pada bank dilakukan oleh *appresor*)
5. Pemasangan hipotik seyogyanya sesuai dengan nilai kapal dan dapat dilakukan dengan mata uang apa saja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hal hal yang wajib diketahui oleh pemilik kapal (calon debitur) yaitu klasifikasi kapal sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Klasifikasi kapal diatur pada pasal 4 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 yang menjelaskan apa yang dimaksud dengan kapal, penjelasannya antara lain:

- Kapal yang digerakkan oleh angin adalah kapal layar
- Kapal yang digerakan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, dan kapal nuklir
- Kapal yang ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain.

Setelah mengetahui klasifikasi kapal, selanjutnya penulis akan mengutip penjelasan pasal 510 KUHPerdara yang menyatakan kapal adalah termasuk benda bergerak, dinyatakan pada pasal tersebut yang berbunyi “Kapal-kapal, perahu-perahu, perahu-perahu tambang, gilingan-gilingan, dan tempat-tempat pemandian yang dipasang diperahu atau yang berdiri terlepas dan benda-benda sejenis adalah benda bergerak”. Berbeda dengan penjelasan pasal 314 ayat 1 KUHD yang menyatakan bahwa kapal dapat didaftarkan sebagai benda tidak bergerak, pasal 314 ayat 1 menjelaskan seperti berikut “Kapal laut yang berukuran paling sedikit 20 m<sup>3</sup> isi kotor dapat didaftarkan dan akan ditentukan dalam Undang-Undang tersendiri”.

Dari dua pasal diatas dapat disimpulkan tentang status hukum kapal laut memiliki dua kedudukan yaitu sebagai benda bergerak dan tidak bergerak. Undang-Undang pelayaran dan peraturan pelaksanaannya menyatakan dua ketentuan diatas tetap berlaku. Disini yang menentukan jaminan apa yang bisa dibebankan pada kapal adalah wilayah pendaftaran kapal. Pendaftaran kapal sangat erat berkaitan dengan penyusunan keterangan mengenai kapal dan pemilik kapal didalam buku pendaftaran nasional. Disini perlu juga diperhatikan kebangsaan kapal selayaknya pemberian hak kebendaan lainnya. Secara menyeluruh pendaftaran kapal berakibat pada dua aspek, yaitu pendaftaran publik dan pendaftaran perdata.

Pendaftaran publik mengakibatkan kapal tersebut dibawah yurisdiksi negara bendera kapal (*flag state*) dalam hal pengaturan administratif, lalu negara bendera kapal wajib menaati kewajiban internasional atas kapal yang membawa benderanya dan kapal itu mendapatkan perlindungan dari negara.

Registrasi kapal dianggap sebagai bukti kepemilikan untuk pemilik kapal, sekarang tentang pendaftaran secara perdata, disini status hukum kapal akan berpengaruh pada penetapan aturan-aturan hukum keperdataan yang menguasai kapal tersebut, atau dengan istilah lain, kapal yang menurut sifatnya adalah benda bergerak, dengan pembukuannya dalam buku pendaftaran akan memperoleh kedudukan sebagai benda tidak bergerak yang bisa dibebankan jaminan hipotik.

Pendaftaran kapal juga bertujuan agar pemilik kapal memperoleh surat kebangsaan, antara lain surat laut dan pas kapal yang dibutuhkan untuk pengangkutan di laut, pendaftaran memungkinkan juga pembebanan hipotik yang diperlukan untuk jaminan memperoleh dana atau kredit pembiayaan pengadaan kapal.

Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses yang disebutkan dalam pasal 154 Undang-Undang Pelayaran yaitu: -pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal

Mengenai pengukuran kapal menurut pasal 155 Undang-Undang Pelayaran, pengukuran dapat dilakukan dengan 3 (tiga) metode, yaitu:

- 1) Pengukuran dalam negeri (kapal berukuran panjang kurang dari 24 meter)
- 2) Pengukuran internasional (kapal berukuran panjang lebih dari 24 meter)
- 3) Pengukuran tertentu atau khusus

Kapal laut tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi laut, kapal laut juga dapat dijadikan jaminan hutang. Kapal yang dapat dijadikan jaminan adalah:<sup>5</sup>

1. Kapal yang sudah didaftar
2. Dilakukan dengan membuat akta hipotik di tempat dimana kapal semula didaftar

Hal-hal yang harus dipertimbangkan dalam pelaksanaan hipotik kapal laut adalah:

- Kapal yang dibebani hipotik harus jelas tercantum dalam akta hipotik
- Perjanjian antara kreditur dengan debitur ditunjukkan dengan perjanjian kredit (yang merupakan syarat pembuatan akta hipotik)
- Nilai kredit yang merupakan nilai kesleuruhan yang diterima berdasarkan barang yang dijaminan (misalnya tanah, rumah, kapal)
- Nilai hipotik dikhususkan pada nilai kapal (pada bank dilakukan oleh Appresor)
- Pemasangan hipotik seyogyanya sesuai dengan nilai kapal dan dapat dilakukan dengan mata uang apa saja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Syarat bagi pemilik kapal (penjamin / bukan debitur) dan kreditur adalah:

- 1) Akta surat kuasa memasang hipotik
- 2) Grosse akta pendaftaran / balik nama
- 3) Perjanjian kredit

Untuk sampai pada tahap pendaftaran hipotik atas kapal, seorang notaris harus melalui tahap sebagai berikut:

- 1) Pengecekan keabsahan grosse akta pendaftaran kapal pada kantor pelabuhan tempat kapal tersebut di daftarkan. Seperti halnya pada tahapan dalam pendaftaran hak tanggungan pada tanah, sebelum dibuatnya akta surat kuasa memasang hipotik atas suatu kapal, notaris / kuasanya harus terlebih dahulu melakukan pengecekan terhadap sertifikat asli grosse akta pendaftaran atas kapal dimaksud pada kantor pelabuhan tempat kapal tersebut didaftarkan. Jadi, jika kapal tersebut didaftarkan di Surabaya, maka harus dilakukan pengecekan di kantor pelabuhan di Surabaya. Pengecekan tersebut dimaksudkan agar pada saat dibuatnya akta surat kuasa memasang hipotik kapal tersebut, notaris benar-benar dapat mengetahui keabsahan grosse akta pendaftaran kapal dimaksud, serta apakah atas kapal tersebut sedang dibebani dengan hipotik atau jaminan lainnya. Berbeda dengan pengecekan terhadap asli sertifikat tanah, pengecekan terhadap grosse akta pendaftaran kapal tersebut tidak dilakukan cap / catatan tertentu dalam grosse pendaftarannya. Keterangan tersebut dapat diberikan jika pihak notaris atau kuasanya meminta keterangan pengecekan atas grosse akta pendaftaran secara resmi kepada kantor pelabuhan setempat.
- 2) Pembuatan akta surat kuasa memasang hipotik kapal dilakukan dengan menggunakan akta surat kuasa memasang hipotik kapal tersebut tidak dibatasi sesuai dengan wilayah kerja dari notaris bersangkutan. Akta surat kuasa memasang hipotik ini biasanya di tandatangani bersamaan dengan penandatanganan akta perjanjian kredit dan bersifat aksesoir dari perjanjian kredit tersebut. Artinya, jika perjanjian kredit tersebut berakhir (lunas) perjanjian jaminannya juga berakhir.

---

<sup>5</sup> Salim, HS. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. (Jakarta: Sinar Grafika, 2014), hal. 202, dan lihat dalam HS Salim. *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2014), hal. 45.

3) Pembuatan akta hipotik kapal sekaligus mendaftarkannya pada Syahbandar setempat. Setelah salinan akta surat kuasa memasang hipotik kapal selesai dibuat, maka notaris atau kuasanya mendapat kuasa dari pemilik kapal untuk dapat membuat akta hipotik kapal pada kantor pelabuhan setempat dan sekaligus mendaftarkan adanya hipotik kapal dalam buku pencatatan (register) yang terdapat di kantor pelabuhan tempat kapal tersebut didaftarkan. Berbeda dengan akta pendaftaran hak tanggungan (APHT) yang dibuat oleh pejabat pembuat akta tanah sebagai dasar pendaftaran hak tanggungan pada tanah, akta hipotik kapal dibuat PEJABAT PENDAFTAR DAN PENCATAT BALIK NAMA KAPAL, yang merupakan pejabat yang berada di kantor pelabuhan yang berkenaan. Dalam praktik di lapangan, pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal sering disebut juga “Syahbandar”. Untuk melaksanakan pembuatan akta hipotik kapal dan pendaftarannya harus di penuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- Salinan resmi akta surat kuasa memasang hipotik kapal.
- Asli surat kuasa dari bank yang menerima kuasa untuk membuat akta hipotik kapal, sekaligus mendaftarkannya pada kantor pelabuhan tempat kapal tersebut didaftarkan.
- Fotocopy anggaran dasar perubahan sampai dengan yang terakhir dilengkapi dengan bukti persetujuannya dari menteri hukum dan hak asasi manusia dari pemilik kapal selaku pemberi kuasa (dalam hal badan hukum), atau fotocopy KTP dari pemilik kapal (dalam hal pemilik kapal adalah perseorangan).
- Fotocopy KTP direksi / penanggung jawab (dalam hal pemilik kapal adalah badan hukum).
- Asli grosse pendaftaran kapal.
- Fotocopy KTP notaris / pennerima kuasa.

Pola kordinasi di lapangan: kapal merupakan benda bergerak yang keberadaannya sering berpindah-pindah bahkan terkadang berlayar tidak dalam wilayah Republik Indonesia. Hal ini menyulitkan jika kreditor selaku pemilik kapal ingin mengambil alih, sedangkan kapal berada diluar Indonesia, lalu biaya untuk pengambilan kapal yang akan di eksekusi biasanya cukup tinggi, serta Posisi akan sulit jika kapal disewa oleh pihak lain, karena penyewa dapat bertindak seolah tidak mau tahu dengan adanya hipotik tersebut.<sup>6</sup> Adanya persetujuan dan pernyataan dari penyewa untuk menyerahkan kapal tersebut dengan sukarela dan dalam keadaan kosong apabila kapal tersebut harus di eksekusi. Namun dalam prakteknya di lapangan tidak bisa semudah itu. Berbeda dengan tanah dan bangunan yang disewa untuk jangka waktu yang lama, kapal pengangkut barang seperti kapal tongkang, biasanya disewa oleh pihak lain dalam waktu yang relatif singkat yaitu hanya digunakan untuk mengangkut barang dalam 1 atau 2 kali trip.

## **PENUTUP**

Status hukum kapal laut memiliki dua kedudukan yaitu sebagai benda bergerak dan tidak bergerak. Undang-Undang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya menyatakan dua ketentuan diatas tetap berlaku. Disini yang menentukan jaminan apa yang bisa dibebankan pada kapal adalah wilayah pendaftaran kapal. Pendaftaran kapal sangat erat berkaitan dengan penyusunan keterangan mengenai kapal dan pemilik kapal didalam buku pendaftaran

---

<sup>6</sup>Feri Kurnia Wardana. *Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan*.(Surabaya: Universitas Airlangga, 2010), hal. 35, dan lihat Eko Prasetyo Widjanarko. *Pelaksanaan Perjanjian Kredit Dengan Jaminan Kapal Nelayan di PT Bank Bukopin Cabang Semarang* (Semarang: Universitas Diponegoro. 2008), hal. 25.

nasional. Disini perlu juga diperhatikan kebangsaan kapal selayaknya pemberian hak kebendaan lainnya. Secara menyeluruh pendaftaran kapal berakibat pada dua aspek, yaitu pendaftaran publik dan pendaftaran perdata. Registrasi kapal dianggap sebagai bukti kepemilikan untuk pemilik kapal, sekarang tentang pendaftaran secara perdata disini status hukum kapal akan berpengaruh pada penetapan aturan-aturan hukum keperdataan yang menguasai kapal tersebut.

Lembaga Perbankan pernah menolak atau sulit untuk menerima jaminan kapal karena kehati-hatian yang selalu diutamakan oleh pihak bank. Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008 yang baru pada akhirnya menjadi angin segar bagi para pengusaha perkapalan. Selain itu juga banyak kapal yang belum di masukan kedalam asuransi, sehingga pihak bank tidak dapat memberikan kapal laut sebagai bahan jaminan kredit.

Agar tidak terjadi kasus pada bank yang menolak jaminan kapal laut, maka pemilik kapal harus melakukan tahap, syarat, serta ketentuan yang sudah di tetapkan oleh pihak bank agar pihak bank selaku kreditur dapat berkenan memberikan kredit kepada pemilik kapal atau debitur, karena bank disini menggunakan prinsip kehati-hatian yang harus dimaklumi oleh debitur guna untuk mengajukan kredit yang di maksud. Maka dari itu, perlu adanya pembinaan berkelanjutan dari pihak bank kepada debitur dengan cara berkomunikasi tentang semua bentuk permasalahan yang sering terjadi.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Irma Devita. 2014. *Hukum Jaminan Perbankan*. Bandung: PT Mizan Pustaka
- Badriyah Harun. 2010. *Penyelesaian Sengketa Kredit Bermasalah*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia
- Sudikno Mertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta. Liberty
- Wawan Muhwan. 2011. *Hukum Perikatan*. Bandung: CV Pustaka Setia
- Kartini Muljadi. 2007. *Hak Istimewa, Gadai, dan Hipotek*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Handri Raharjo. 2009. *Hukum Perjanjian Indonesia*. Jakarta: Pustaka Yustisia.
- HS Salim. 2014. *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. Jakarta: PTRajagrafindo Persada.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Rachmadi Usman. 2001. *Aspek-Aspek Hukum Perbankan di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Etty R Agoes. 1991. *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*. Bandung: Abardin
- Soerjono Soekanto. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI Press)

### Skripsi

- Feri Kurnia Wardana. 2010. *Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan*. Skripsi. Surabaya: Universitas Airlangga
- Eko Prasetyo Widjanarko. 2008. *Pelaksanaan Perjanjian Kredit Dengan Jaminan Kapal Nelayan di PT Bank Bukopin Cabang Semarang*. Skripsi. Semarang: Universitas Diponegoro

### Peraturan Perundang-Undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt)  
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)  
Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA)  
Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia  
Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan  
Konvensi Internasional 1993 Tentang Piutang Maritim dan Mortgage  
Peraturan Bank Indonesia nomor 9/19/PBI/2007 Tentang Penerapan Manajemen Risiko  
    Dalam Penggunaan Teknologi Informasi Oleh Bank  
Undang-Undang Nomor 21 tahun 2008 Tentang Perbankan Syariah  
Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 Tentang Perbankan  
Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran