

TINJAUAN TERHADAP RUU TENTANG HIPOTEK KAPAL^{*)}

Oleh: Dr. Ramlan Ginting, S.H., LL.M^{**)}

A. Pendahuluan

Dari sisi hukum, adanya Undang-Undang yang mengatur suatu transaksi tentunya akan memberikan kepastian hukum bagi para pihak. Sementara, bagi industri perbankan, adanya suatu undang-undang yang mengatur hipotek atas kapal juga diharapkan dapat mendorong pertumbuhan pembiayaan perbankan.

Bank sebagai pemberi kredit (kreditur), dalam rangka pemberian kredit/pembiayaan kepada masyarakat harus hati-hati (*prudent*) karena dana yang disalurkan bank pada dasarnya bukan milik bank sendiri, melainkan bersumber dari dana masyarakat dalam bentuk simpanan masyarakat. Oleh karena itu, dalam memberikan pembiayaan kepada debitur bank harus memiliki keyakinan bahwa proyek yang dibiayainya tidak akan menimbulkan kerugian bagi bank. Mengingat filosofi dasar dari perkreditan adalah “*credo*”

artinya keyakinan, untuk meminimalkan risiko, maka bank wajib mempunyai keyakinan atas itikad baik dan kemampuan serta kesanggupan debitur untuk mengembalikan pinjamannya sesuai dengan perjanjian kredit. Untuk memperoleh keyakinan itu sebelum memberikan kredit, bank harus melakukan penilaian atas watak, kemampuan, modal, agunan dan prospek usaha calon debitur. Agunan tersebut dapat berupa barang, proyek, atau hak tagih yang dibiayai dengan pembiayaan bank. Selain itu bank juga dapat meminta agunan tambahan.¹

Dalam hal bank memberikan pembiayaan dalam rangka membiayai suatu proyek, maka proyek yang dibiayai tersebut merupakan jaminan utama sumber pengembalian pembiayaan bank. Dalam hal bank memiliki keyakinan bahwa proyek yang dibiayai dapat mencukupi untuk pengembalian pembiayaan yang diberikan maka bank tidak perlu meminta jaminan tambahan. Namun, apabila bank menganggap masih perlu adanya jaminan tambahan, maka bank dapat meminta agunan tambahan di luar proyek yang dibiayai. Terkait

*) Beberapa materi dalam makalah ini telah disampaikan dalam seminar “Telaah Kritis dan Konstruktif Terhadap RUU Klaim Maritim dan Hipotek Kapal” pada tanggal 20 September 2006 di Hotel Milenium, Jakarta

**) Deputi Direktur Hukum Bank Indonesia

¹ Bandingkan penjelasan Pasal 8 ayat (1) UU No. 7 tahun 1992 tentang Perbankan sebagaimana telah diubah dengan UU No. 10 tahun 1998.

dengan RUU Hipotek Kapal, Perbankan diharapkan dapat memberikan pembiayaan untuk pembelian kapal baik baru maupun bekas.

Dalam sejarah hipotek, lembaga hipotek diberlakukan sebagai jaminan yang melekat pada seluruh benda tidak bergerak, tetapi dalam perkembangannya jaminan atas tanah sebagai salah satu benda tidak bergerak telah diatur dalam lembaga sendiri yaitu hak tanggungan. Benda tidak bergerak yang masih dapat dijadikan obyek hipotek antara lain adalah kapal laut dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m³.²

Saat ini di Indonesia hipotek kapal laut tunduk pada KUH Dagang dan konvensi internasional yang telah diratifikasi Indonesia, yaitu Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage 1993.³ Selain itu, pengaturan hipotek yang terdapat di dalam KUH Perdata sebagian berlaku juga bagi hipotek kapal laut.

Dalam KUH Dagang, diatur bahwa kapal yang dibukukan dalam register kapal dapat diletakkan hipotek.⁴ Selanjutnya diatur pula tentang tingkatan diantara segala hipotek satu sama lain, yang ditentukan berdasarkan hari pembukuan. Hipotek yang

dibukukan pada hari yang sama, mempunyai tingkat yang sama pula.⁵ KUH Dagang mengatur pula bahwa apabila sebuah kapal tidak lagi merupakan sebuah kapal Indonesia, maka segala piutang hipotek menjadi dapat ditagih walaupun piutang tersebut belum jatuh tempo. Piutang-piutang dimaksud, sampai saat dilunasinya, tetap dapat diambilkan pelunasannya dari kapal tersebut, secara mendahulukannya dari pada piutang-piutang yang terbit kemudian, biarpun piutang-piutang yang belakangan ini didaftarkan di luar wilayah Indonesia.⁶ Apabila kapal yang dihipotekkan dilelang-sita di luar wilayah Indonesia, maka kapal itu tidak dibebaskan dari hipotek yang diletakkan di atasnya.⁷ Kemudian diatur pula tentang piutang-piutang yang didahulukan atas kapal.⁸

Pengaturan hipotek kapal laut di dalam KUH Dagang dilengkapi dengan diratifikasinya Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage 1993, khususnya pengaturan tentang perubahan pemilik dan pendaftaran, penyerahan dan subrogasi, pemberitahuan penjualan paksa, dan perubahan bendera sementara. Ketiga pengaturan dimaksud dibuat untuk melindungi pemegang hak hipotek atas kapal, khususnya yang berlayar antar negara.

² *Vide* Pasal 46 ayat (1) UU No. 21 tahun 1992 tentang Perkapalan.

³ Ditetapkan melalui Peraturan Presiden RI No. 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993.

⁴ *Vide* Pasal 314 KUH Dagang.

⁵ *Vide* Pasal 315 KUH Dagang.

⁶ *Vide* Pasal 315d KUH Dagang.

⁷ *Vide* Pasal 315e KUH Dagang.

⁸ *Vide* Pasal 316 KUH Dagang.

B. Pembahasan

Bagi industri perbankan, hal penting yang senantiasa menjadi pertimbangan dalam pemberian pembiayaan adalah kepastian pengembalian dana dan “bunga” oleh debitur sesuai jangka waktu yang telah di sepakati dalam perjanjian kredit. Faktor penting yang seyogianya diperhatikan terkait dengan suatu agunan (proyek yang dibiayai) adalah kemudahan untuk menjual agunan dalam hal debitur gagal memenuhi kewajibannya untuk mengembalikan pembiayaan yang diterima pada saat pembiayaan jatuh tempo. Hal ini untuk menjamin likuiditas bank sebagai kreditur mengingat dana yang disalurkan oleh bank sebagian besar berasal dari simpanan masyarakat yang harus dijamin pengembaliannya oleh bank.

Dalam hal perusahaan perkapalan (*shipping company*) sebagai debitur gagal mengembalikan pembiayaan yang diterimanya kepada bank, ketentuan saat ini yang mengatur tentang eksekusi kapal laut adalah:

1. Pasal 224 HIR berkaitan dengan hipotek pada umumnya mengatur bahwa gross atau copy pertama yang otentik dari akte hipotek mempunyai status yang sama dengan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap sehingga pihak pemegang hipotek dapat meminta bantuan pengadilan untuk melakukan eksekusi atas obyek hipotek;
2. Dalam KUH Perdata yang berlaku untuk hipotek atas kapal laut disebutkan bahwa pemegang hipotek dapat melakukan penjualan sendiri atas obyek hipotek yang prosedurnya dilakukan dengan cara lelang umum.

Berdasarkan hal-hal diatas dapat dikatakan bahwa sesuai peraturan perundangan yang berlaku saat ini, secara hukum penjualan atas kapal laut yang menjadi obyek hipotek tidak terlalu sulit, akan tetapi mendapatkan harga yang sesuai dengan nilai penjaminannya merupakan hal yang relatif sulit dilakukan sehingga dibutuhkan adanya *price stability untuk jual beli kapal*

Dalam draft RUU Hipotek Kapal yang saat ini sedang dibahas oleh Depkumham, diatur bahwa Sertifikat hipotek mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap dan ini berarti pihak pemegang hipotek dapat meminta bantuan pengadilan untuk melakukan eksekusi atas obyek tersebut dan sertifikat hipotek tersebut berlaku sebagai pengganti grosse akta hipotek. Berkaitan dengan itu, draft RUU Hipotek Kapal memberikan kebebasan kepada kedua belah pihak (debitur dan kreditur) untuk memperjanjikan dalam akta hipotek tentang hak untuk menjual atas kuasa sendiri bagi pemegang hipotek tersebut, dalam hal debitor yang bersangkutan ingkar janji.

Selanjutnya, prosedur penjualan kapal dalam draft RUU Hipotek Kapal diatur dengan cara pengumuman melalui minimal 2 (dua) surat kabar harian yang beredar di daerah yang bersangkutan dalam jangka waktu 1 (satu) bulan sejak diberitahukan secara terbuka oleh pemberi dan/atau pemegang hipotek kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Penjualan dilakukan dengan cara pelelangan umum melalui seorang pejabat pelelangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun demikian, dalam draft RUU Hipotek Kapal juga diatur penjualan kapal oleh pemegang hipotek dapat dilakukan di bawah tangan jika dari penjualan tersebut dapat diperoleh harga yang tertinggi.

Terkait dengan kewenangan untuk mengambil alih kapal sebagai agunan, khusus untuk perbankan dalam kaitannya dengan penentuan kualitas aktiva terdapat pembatasan waktu kepemilikan atas agunan yang diambil alih.⁹ Selain itu, bank juga harus melakukan penilaian kembali atas agunan yang diambil alih untuk menetapkan *net realizable value* dari agunan dimaksud yang dilakukan pada

saat pengambilalihan agunan. Penetapan *net realizable value* tersebut harus dilakukan oleh penilai independen apabila agunan bernilai Rp5.000.000.000 (lima milyar rupiah) atau lebih. Apabila nilainya di bawah Rp5.000.000.000 (lima milyar rupiah) penilaian dapat dilakukan oleh penilai intern bank yang bersangkutan.¹⁰

Dalam pengambilalihan agunan ini, bank akan mengeluarkan biaya pengambilalihan dan pemeliharaan agunan yang diambil alih, dan oleh karena itu kiranya diperlukan mekanisme yang dapat mempercepat penjualan agunan. Bagi bank sebagai kreditur, semakin lama jangka waktu pemilikan atas agunan yang diambil alih akan berpengaruh terhadap biaya yang harus dikeluarkan terkait dengan biaya pemeliharaan agunan. Selain itu, dapat pula berpengaruh pada kinerja bank karena akan menurunkan kualitas aktiva produktif bank dan terjadinya peningkatan pencadangan yang harus dibentuk oleh bank. Ketentuan tersebut dimaksudkan untuk mendorong bank agar segera menjual agunan yang diambil alih, karena bank sebagai institusi keuangan yang memiliki fungsi intermediasi seyogianya tidak memiliki agunan yang diambil alih.¹¹

⁹ Vide Pasal 39 Peraturan Bank Indonesia No. 7/2/PBI/2005 tentang Penilaian Kualitas Aktiva Bank Umum. PBI dimaksud mengatur kualitas agunan yang diambil alih sebagai berikut:

- a. Lancar, apabila dimiliki sampai dengan 1 tahun;
- b. Kurang Lancar apabila dimiliki lebih dari 1 tahun sampai dengan 3 tahun;
- c. Diragukan, apabila dimiliki lebih dari 3 tahun sampai dengan 5 tahun;
- d. Macet, apabila dimiliki lebih dari 5 tahun.

¹⁰ Vide Pasal 38 Peraturan Bank Indonesia No. 7/2/PBI/2005 tentang Penilaian Kualitas Aktiva Bank Umum.

¹¹ Idealnya apabila debitur gagal memenuhi kewajibannya kepada bank maka agunan sebagai jaminan pengembalian kredit/pembiayaan harus segera dijual dan tidak diambil alih oleh bank untuk dimiliki dalam

Kembali pada eksekusi kapal, bahwa pada dasarnya pengaturan prosedur eksekusi kapal yang menjadi obyek hipotek sebagaimana diatur dalam draft RUU Hipotek Kapal adalah sama dengan peraturan yang berlaku saat ini, kesulitan yang mungkin timbul dalam lelang umum adalah penentuan acuan harga dasar lelang yang sangat sulit. Bagi bank, kemudahan dalam menentukan harga sebuah agunan sangat penting dan menjadi salah satu faktor dalam penilaian proposal permohonan pembiayaan yang diajukan oleh calon debitur.

Sebagai bahan perbandingan, dalam praktek eksekusi jaminan yang terjadi saat ini, misalnya dalam hal eksekusi jaminan fidusia, akta jaminan fidusia juga memuat irah-irah “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa” sehingga akta tersebut mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Sebelum melakukan eksekusi jaminan fidusia melalui pelelangan umum, tetap diperlukan adanya suatu mekanisme permohonan sita eksekusi terlebih dahulu yang diajukan kepada Ketua Pengadilan Negeri yang berwenang. Oleh karenanya, hal ini juga turut menambah risiko meningkatnya biaya yang harus dikeluarkan dan dibutuhkan waktu yang lebih lama

jangka waktu yang relatif lama. Hal ini dimaksudkan agar likuiditas bank tetap terjaga dengan baik dan bank tetap dapat menjalankan fungsinya sebagai lembaga intermediasi.

sehubungan dengan proses eksekusi jaminan tersebut.

Eksekusi Terhadap Kapal Laut Yang Berada Di Luar Wilayah Indonesia

Berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini, eksekusi atas kapal yang menjadi obyek hipotek dapat dimintakan “bantuan pengadilan” karena kekuatan hukum *grosse akta* adalah sama dengan putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap. Permasalahan dapat timbul dalam hal kapal yang menjadi obyek hipotek yang akan dieksekusi tersebut tidak berada di dalam wilayah Indonesia. Dalam hukum acara perdata yang berlaku di Indonesia tidak ada pengaturan mengenai penyitaan benda yang berada di luar wilayah Indonesia, sehingga terhadap pengeksekusian benda yang berada di luar Indonesia belum ada dasar hukumnya. Upaya yang dapat dilakukan oleh kreditur adalah dengan mengajukan gugatan atau permohonan eksekusi kepada pengadilan tempat kapal tersebut berada atau meminta pengadilan Indonesia memerintahkan debitur untuk mengembalikan kapal tersebut ke Indonesia. Selain itu, Pasal 315e KUH Dagang mengatur bahwa terhadap kapal yang telah dihipotekkan di Indonesia yang akan dilakukan lelang sita di luar wilayah Indonesia, maka kapal-kapal tersebut tidak dibebaskan dari hipoteknya di Indonesia. RUU Hipotek Kapal juga belum secara jelas

mengatur cara melakukan eksekusi kapal di luar negeri apabila debitur wanprestasi.

Akibat Hukum Dari Musnahnya Kapal Laut Yang Jadi Obyek Hipotek

Pasal 1209 KUH Perdata mengatur bahwa hapusnya hipotek disebabkan karena (a) hapusnya perikatan pokoknya; (b) pelepasan hipotek oleh si berpiutang; dan (c) karena penetapan hakim. Hal ini berarti bahwa musnahnya kapal yang menjadi obyek hipotek tidak termasuk dalam hal yang menyebabkan hapusnya hipotek. Oleh karena tidak ada pengaturan yang jelas mengenai akibat hukum dari musnahnya kapal laut yang menjadi obyek hipotek, hal tersebut tentunya dikembalikan pada kesepakatan antara debitur dengan kreditur pada perjanjian hipotek (sebagai perjanjian *accessoir*) atau perjanjian kredit (sebagai perjanjian pokok). Apabila dalam perjanjian tersebut diatur mengenai akibat hukum dari musnahnya kapal, maka dapat pula diatur mengenai asuransi atas musnahnya kapal sebagai jaminan terhadap pembayaran utang debitur.

Berbeda dengan KUH Perdata, draft RUU Hipotek Kapal mengatur tentang musnahnya kapal yang menjadi obyek hipotek serta akibat hukumnya. Dalam draft RUU Hipotek tersebut disebutkan bahwa musnahnya kapal merupakan salah satu sebab yang mengakibatkan hapusnya hipotek. Akibat hukum dari hapusnya hipotek adalah segala hak

dan kewajiban debitur dan kreditur yang timbul dari perjanjian hipotek hilang bersamaan dengan hapusnya perjanjian hipotek, akan tetapi hapusnya hipotek tidak menghapuskan perjanjian pokoknya yaitu perjanjian pembiayaan antara debitur dan kreditur.

Karena musnahnya kapal menghapuskan perjanjian hipotek antara kreditur dan debitur, draft RUU Hipotek Kapal memberikan jaminan pengembalian pembiayaan bank. Dalam RUU Hipotek tersebut disebutkan bahwa apabila kapal hilang atau rusak maka pembayaran ganti rugi kepada pemilik kapal, jumlah yang terutang kepada pemilik kapal dalam rangka kerugian laut umum dan ganti rugi asuransi harus menjadi jaminan untuk pelunasan utang debitur pada krediturnya. Berkenaan dengan itu, untuk menjamin pelunasan utang debitur, dalam perjanjian kredit atau perjanjian hipotek, kreditur dapat mewajibkan debitur untuk mengasuransikan kapal yang menjadi obyek hipotek.

Meskipun draft RUU Hipotek Kapal tidak secara tegas mengatur kewajiban debitur untuk mengasuransikan kapal, Instruksi Presiden No. 5 tahun 2005 telah menginstruksikan kepada menteri yang berwenang untuk melakukan dan merumuskan kebijakan-kebijakan sebagai berikut :

- setiap kapal yang dimiliki dan/atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional, dan/atau kapal

bekas/kapal baru yang akan dibeli atau dibangun di dalam atau di luar negeri untuk jenis, ukuran dan batas usia tertentu wajib diasuransikan sekurang-kurangnya “*Hull & Machineries*” (rangka kapal);

- muatan/barang dan penumpang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran nasional yang beroperasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri, wajib diasuransikan;
- menetapkan kebijakan yang mendorong perusahaan asuransi nasional untuk bergerak di bidang asuransi perkapalan untuk menyesuaikan dengan standar kemampuan retensi asuransi perkapalan internasional.

Dengan adanya pengaturan mengenai kewajiban asuransi bagi perkapalan sebagaimana dimaksud di atas, diharapkan hal ini dapat memberikan jaminan kepastian pelunasan utang terhadap kreditur dalam hal terjadi ‘sesuatu’ terhadap kapal yang dijaminan tersebut. Namun perlu diperhatikan bahwa kewajiban tersebut hanya sekurang-kurangnya atas rangka kapal. Oleh karena itu, kreditur harus melakukan analisis apakah nilai pertanggungan asuransi dimaksud mencukupi pembayaran seluruh kewajiban debitur.

Selanjutnya, dalam draft RUU Hipotek Kapal tersebut juga diatur bahwa kreditur yang kreditnya dijamin oleh suatu hipotek kapal berhak untuk

melaksanakan eksekusi jaminan yang terkait dengan kapal tersebut apabila debitur atau setiap orang yang menguasai kapal tersebut secara substansial diduga melakukan sesuatu tindakan atau kelalaian yang bersifat merugikan terhadap jaminan kreditur. Ketentuan dalam pasal dimaksud kiranya perlu disempurnakan, antara lain perlu menyebutkan secara jelas kondisi kapal yang dapat memberikan hak bagi kreditur untuk menjalankan hak eksekusinya sebelum pembiayaan yang dijamin jatuh tempo, misalnya dalam hal terjadi kecelakaan atau kelalaian dalam merawat kapal yang menyebabkan nilai kapal berkurang secara signifikan. Penetapan kondisi kapal dimaksud perlu diatur secara jelas untuk menghindarkan timbulnya perselisihan antara kreditur dan debitur tentang dapat tidaknya kreditur menjalankan hak eksekusinya sebelum berakhirnya jangka waktu pembiayaan. Selain itu, pengaturan hak eksekusi kreditur yang demikian itu akan mengurangi kemungkinan timbulnya kerugian yang lebih besar pada pihak kreditur.

Akibat Hukum Dari Penggantian Bendera Kapal Yang Menjadi Obyek Hipotek

Pasal 3 Konvensi International tentang Piutang Maritim dan Mortgage 1993 (International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993) yang diratifikasi dengan Peraturan Presiden

No. 44 Tahun 2005, menyatakan bahwa negara peserta tidak akan membolehkan deregistrasi (penghapusan) dari suatu kapal kecuali apabila semua hipotek yang telah terdaftar dihapuskan terlebih dahulu atau harus mendapatkan suatu persetujuan tertulis terlebih dahulu dari semua pemegang hipotek. Ketentuan ini memberikan suatu jaminan bahwa suatu kapal hanya dapat dibalik nama apabila debitur telah melunasi kewajibannya kepada kreditur. Selain itu, pasal tersebut juga mengatur bahwa suatu kapal yang telah didaftarkan di dalam suatu negara peserta tidak boleh didaftarkan di negara peserta lainnya, kecuali: (a) telah dikeluarkan suatu sertifikat dari negara terdahulu yang menyatakan bahwa kapal dimaksud telah dideregistrasi; atau (b) suatu sertifikat telah diterbitkan oleh negara terdahulu dengan maksud bahwa kapal dimaksud akan dideregistrasi dengan segera, pada saat pendaftaran baru mulai berlaku.

Berdasarkan Pasal 6 ayat (3) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 1996 tentang Penyederhanaan Tata Cara Pengadaan dan Pendaftaran Kapal, selama hipotek masih membebani suatu kapal Indonesia, maka Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal Indonesia tidak diperkenankan untuk melakukan deregistrasi terhadap kapal

tersebut, oleh karenanya pemilik kapal akan kesulitan untuk mendaftarkan kapal tersebut di negara lain tanpa adanya bukti deregistrasi dari Indonesia.

Dalam Pasal 25 RUU Hipotek Kapal diatur bahwa pencoretan kapal dari daftar kapal Indonesia mengakibatkan utang-utang yang dijamin oleh hipotek kapal yang bersangkutan mejadi dapat ditagih dan selama utang yang bersangkutan belum dibayar, utang tersebut dapat ditagih terhadap kapal tersebut seolah-olah kapal tersebut masih terdaftar di Indonesia. Pengaturan yang demikian belum cukup karena tidak diatur mengenai keharusan bagi kapal dimaksud untuk tetap berada di wilayah Indonesia. Apabila kapal tersebut setelah dideregistrasi dapat langsung meninggalkan wilayah Indonesia, maka perbedaan wilayah yurisdiksi akan menimbulkan kesulitan untuk menuntut pembayaran utang yang dijamin dengan kapal dimaksud. Oleh karena itu, kiranya perlu diatur jangka waktu pelunasan utang dalam hal suatu kapal akan dideregistrasi dari daftar kapal Indonesia.

Perbandingan Kapal Laut Dengan Tanah Sebagai Jaminan Pemberian Pembiayaan Perbankan

Berikut adalah perbandingan kapal laut dan tanah sebagai jaminan pemberian pembiayaan oleh perbankan:

Kapal Laut	Tanah
Nilai kapal laut cenderung menurun.	Nilai tanah selalu meningkat.
Nilai kapal laut sulit ditentukan mengingat belum adanya harga pasar untuk kapal laut.	Nilai tanah lebih mudah ditentukan karena sudah ada harga pasar untuk tanah (Nilai Jual Obyek Pajak untuk Pajak Bumi dan Bangunan).
Kapal laut merupakan benda tetap yang dapat bergerak sehingga pengeksekusiannya kapal laut cukup sulit untuk dilakukan apabila debitur gagal bayar.	Tanah adalah benda tidak bergerak dan pengeksekusiannya relatif lebih mudah dibandingkan dengan kapal laut.
Risiko musnahnya kapal laut cukup besar.	Risiko musnahnya tanah relatif sangat kecil.
Ketentuan hukum mengenai kapal laut dan hipotek terhadap kapal masih belum komprehensif	Ketentuan hukum mengenai tanah lebih jelas.
Peminat kapal laut dan perusahaan perkapalan di Indonesia sangatlah terbatas. Hal ini akan sangat berpengaruh terhadap proses penjualan kapal.	Proses penjualan tanah lebih gampang karena jumlah pembeli relatif banyak.
Pemahaman tentang hukum perkapalan dan usaha perkapalan masih terbatas.	Masyarakat umum relatif telah memahami proses jual beli tanah.
Dalam praktek, adanya kemungkinan satu kapal dimiliki oleh beberapa orang sehingga dapat menimbulkan kesulitan dalam proses eksekusi.	Tanah hanya dapat didaftarkan atas satu nama.
Belum banyak dilakukan di Indonesia.	Merupakan agunan yang paling banyak digunakan di Indonesia.

Pertimbangan Bisnis dalam Pemberian Pembiayaan

Selain aspek hukum terkait kepastian pengikatan dan kepastian eksekusi kapal sebagai agunan, kiranya aspek bisnis perlu juga mendapatkan

perhatian perusahaan perkapalan dalam rangka mendapatkan pembiayaan perbankan. Menyadari bahwa pembiayaan perkapalan termasuk pembiayaan dengan ‘risiko tinggi’, dalam pertimbangan untuk memberikan

pembiayaan kepada debitur maka bank selaku calon kreditur selain memperhatikan aspek kepastian agunan dan pengikatan agunan, bank akan memperhatikan juga aspek risiko yang antara lain berupa risiko likuiditas, risiko operasional dan resiko pasar. Selain itu, bank juga mempertimbangkan aspek *creditworthiness* dari calon debitur. Dalam hal ini, bank akan cenderung mempertimbangkan untuk memberikan pembiayaan kepada perusahaan perkapalan yang memiliki *better credit standing*. Selanjutnya, aspek *track record* calon debitur juga akan dilihat oleh bank. Kemudian, bank juga akan memperhatikan aspek lokasi pembangunan kapal yakni apakah dibangun di dalam negeri atau luar negeri. Berikutnya, bank juga akan melihat perkembangan industri perkapalan khususnya di Indonesia untuk keperluan *forecasting* kepastian tren pasar kapal dimasa mendatang. Bank juga akan memperhatikan informasi yang diperoleh dari pasar kapal baik sebelum maupun sesudah pembiayaan diberikan. Dan juga, tentunya bank akan memperhatikan aspek prudensial sesuai peraturan perundangan yang berlaku misalnya ketentuan Batas Maksimum Pemberian Kredit.

Selain pertimbangan aspek hukum dan aspek bisnis tersebut, mengingat nilai pembiayaan pembelian kapal relatif besar, maka kiranya menjadi perhatian perusahaan perkapalan bahwa dari ‘segi

sumber dana’ nampaknya pembiayaan bank perlu dalam bentuk pembiayaan bersama antar bank (pembiayaan sindikasi). Sebagai alternatif, bentuk pembiayaan bersama antar bank dan lembaga keuangan lainnya. Dan, pembiayaan bersama ini tidak berarti hanya dilakukan oleh bank atau lembaga keuangan lainnya yang ada didalam negeri, namun dapat juga bekerja sama dengan bank atau lembaga keuangan lainnya di luar negeri.

Dalam pelaksanaannya, pembiayaan bank dapat berupa pemberian kredit langsung kepada pembeli atau mengikuti mekanisme *trade finance* berupa penerbitan *Letter of Credit* atau *Demand Guarantee* kepada penjual kapal di luar negeri. Bagi bank, mekanisme *trade finance* lebih memberikan kepastian bisnis dibanding dengan pemberian kredit langsung.

C. Penutup

Dalam rangka pembiayaan pembelian kapal maka kapal yang dibeli akan dijadikan agunan dan diikat dengan hipotek (hipotek kapal). Kapal sebagai agunan dan pengikatannya ini telah diatur secara relatif komprehensif dalam RUU Hipotek Kapal. Namun, perlu dipahami bahwa aspek kepastian hukum bukanlah satu-satunya yang menjadi pertimbangan bank dalam memutuskan pemberian pembiayaan kepada perusahaan perkapalan. Aspek bisnis juga menjadi pertimbangan bank.

Dengan demikian, jika RUU Hipotek Kapal telah diundangkan menjadi Undang-Undang kiranya dapat dipahami bahwa keberadaan Undang-Undang itu bukanlah jaminan bahwa perbankan akan memberikan pembiayaan kepada perusahaan perkapalan.

Dalam pemberian pembiayaan, mengingat bank relatif sulit untuk memprediksi harga jual kapal ketika debitur wanprestasi maka bank kemungkinan akan meminta agunan tambahan dari debitur yang dapat berupa *bank guarantee*, *Surety bond*, *corporate guarantee* atau *personal guaranty*. Dan, permintaan agunan tambahan ini merupakan tambahan biaya bagi debitur.