

ANALISIS HUKUM JAMINAN HIPOTEK ATAS KAPAL LAUT DALAM KASUS PT BANK MUAMALAT DAN PT ASURANSI TAKAFUL UMUM

Zahrah Rani'ah Delyananda¹, Salsas Bila Juniyantri Tanjung², Mohamad Haikal Rahmadia³, Dwi Desi Yayi Tarina⁴

^{1,2,3,4}Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

2210611057@mahasiswa.upnvj.ac.id¹, 2210611062@mahasiswa.upnvj.ac.id²,
2210611456@mahasiswa.upnvj.ac.id³, dwidessiyayitarina@upnvj.ac.id⁴

ABSTRACT; *As an archipelagic state, Indonesia places the maritime sector as a key pillar of its national economy, making ships strategically valuable as objects of security rights. Ship mortgages are regulated under the Indonesian Commercial Code (KUHD), the Civil Code (KUHPerduta), and Law No. 17 of 2008 on Shipping. However, in practice, several legal issues remain, particularly regarding the execution of ships outside Indonesian jurisdiction. This research employs a normative juridical method using statutory, case, and conceptual approaches. Data were collected through library research consisting of primary, secondary, and tertiary legal materials, and analyzed qualitatively and prescriptively through legal interpretation and deductive reasoning. The objective is to analyze the legal regulation of ship mortgages as security rights in Indonesia and to identify legal gaps and procedural weaknesses in its implementation. The findings reveal that although Indonesian law provides legal certainty through preferential rights, strong property characteristics, and executorial power for creditors, shortcomings remain in the form of legal gaps in cross-jurisdiction execution, administrative complexities, and potential conflicts with the principle of ship freedom as a means of maritime transport. Therefore, comprehensive regulatory reform is necessary to strengthen legal certainty, protect creditors' rights, and support the sustainability of the national maritime sector.*

Keywords: Mortgage, Material Guarantee, Object of Collateral.

ABSTRAK; Indonesia sebagai negara kepulauan menempatkan sektor maritim sebagai pilar utama perekonomian, sehingga kapal laut memiliki nilai strategis sebagai objek jaminan kebendaan. Hipotek kapal diatur dalam KUHD, KUHPerduta, dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, namun dalam praktiknya masih ditemui permasalahan hukum, khususnya terkait eksekusi kapal di luar yurisdiksi Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, kasus, dan konseptual. Data diperoleh melalui studi kepustakaan yang terdiri dari bahan

hukum primer, sekunder, dan tersier, kemudian dianalisis secara kualitatif-preskriptif dengan penafsiran hukum dan metode deduktif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaturan hukum hipotek kapal laut sebagai objek jaminan di Indonesia serta mengidentifikasi kekosongan hukum dan kelemahan prosedural dalam pelaksanaannya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun hukum memberikan kepastian melalui hak preferensi, sifat kebendaan, dan kekuatan eksekutorial bagi kreditur, masih terdapat kelemahan berupa kekosongan aturan eksekusi lintas yurisdiksi, kerumitan prosedur administratif, dan potensi benturan dengan asas kebebasan kapal sebagai sarana transportasi laut. Oleh karena itu, dibutuhkan reformasi regulasi yang lebih komprehensif untuk memperkuat kepastian hukum, melindungi hak kreditur, dan menunjang keberlanjutan sektor maritim nasional.

Kata Kunci: Hipotek, Jaminan Kebendaan, Objek Jaminan.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Konfigurasi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) menempatkan sektor maritim pada posisi strategis sebagai pilar fundamental dalam struktur perekonomian nasional. Dinamika aktivitas perdagangan dan logistik, baik domestik maupun internasional, sangat bergantung pada ketersediaan armada kapal yang modern dan andal. Konsekuensinya, kebutuhan akan investasi modal dalam industri perkapalan menjadi sangat signifikan, yang secara inheren melibatkan peran institusi pembiayaan. Dalam setiap transaksi pembiayaan, kepastian hukum bagi kreditur merupakan prasyarat mutlak, yang diwujudkan melalui lembaga hukum jaminan (*security rights*) sebagai instrumen mitigasi risiko wanprestasi dari pihak debitur.

Hipotek pada dasarnya adalah hak kebendaan atas benda tidak bergerak yang digunakan untuk menjamin pelunasan suatu utang.¹ Namun, hukum di Indonesia memberikan pengecualian khusus terhadap kapal laut. Meskipun kapal laut secara kodrat adalah benda bergerak, kapal dengan isi kotor paling sedikit 20 m³ (dua puluh meter kubik) dapat dibebani dengan hipotek dan diperlakukan seolah-olah benda tidak bergerak karena telah terdaftar dalam register kapal Indonesia.² Pengaturan khusus ini menegaskan

¹ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, (Jakarta: Intermasa, 2003), hlm. 82.

² Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Pasal 314 ayat (1) dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 60 ayat (2).

pentingnya kapal sebagai objek jaminan bernilai tinggi yang memerlukan mekanisme hukum yang kuat dan terdaftar secara resmi.

Terdapat syarat formil yang ketat dalam pembebanan hipotek kapal laut. Syarat tersebut adalah hipotek harus dituangkan dalam akta otentik yang dibuat pejabat berwenang, dan akta itu wajib didaftarkan ke pejabat pendaftar kapal (pencatat balik nama) di tempat kapal didaftarkan.³ Pendaftaran ini berfungsi untuk memberikan publisitas kepada pihak ketiga, sehingga hipotek tersebut memiliki kekuatan eksekutorial dan memberikan hak preferensi (hak didahulukan) kepada kreditur pemegang hipotek pertama dalam pelunasan piutang jika terjadi eksekusi jaminan.⁴

Selain itu, untuk melindungi nilai ekonomis dari objek jaminan yang rentan terhadap berbagai risiko di laut, debitur diwajibkan untuk mengasuransikan kapal yang dihipotekkan. Klausul ini menjadi bagian tak terpisahkan dari perjanjian kredit, di mana kreditur sering kali ditunjuk sebagai penerima manfaat (*beneficiary*) jika terjadi klaim asuransi.

Studi kasus antara PT Bank Muamalat Indonesia sebagai kreditur dan PT Kartika Nusantara Riezky Tama sebagai debitur, dengan kapal "Karunia 1903" sebagai agunan yang diasuransikan oleh PT Asuransi Takaful Umum, menjadi contoh nyata kompleksitas penerapan hukum jaminan ini. Hilangnya kapal tersebut memicu sengketa klaim asuransi yang menyoroti betapa pentingnya sinkronisasi antara hukum jaminan (hipotek), hukum asuransi, dan mekanisme penyelesaian sengketa. Kasus ini menunjukkan bahwa meskipun kerangka hukum hipotek kapal telah ada, implementasinya dapat menimbulkan persoalan hukum yang memerlukan analisis mendalam, terutama terkait efektivitas perlindungan bagi kreditur ketika objek jaminan hilang atau rusak.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, beberapa rumusan masalah yang penulis akan paparkan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan kapal laut sebagai objek jaminan hipotek dalam peraturan perundang-perundangan di Indonesia?

³ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 61 ayat (1) dan (2).

⁴ H. Salim HS, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2014), hlm. 75.

2. Apakah terdapat kekosongan hukum atau prosedur yang belum teregulasi dengan baik dalam pembebanan hipotek atas kapal laut?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif (*normative juridical research*), yang memfokuskan kajian pada hukum dalam konsepsinya sebagai sistem norma. Penelitian hukum normatif pada hakikatnya adalah studi doktrinal yang menganalisis hukum tertulis dari perspektif internalnya, dengan menelaah asas, kaidah, sistematika, dan perbandingan hukum.⁵ Pilihan metode tersebut selaras dengan tujuan penelitian untuk mengkaji pengaturan hipotek kapal laut dan mengidentifikasi potensi kekosongan hukum (*rechtsvacuüm*).

Untuk mencapai tujuan penelitian, beberapa pendekatan digunakan secara simultan. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) diterapkan untuk menganalisis sinkronisasi antar regulasi. Selanjutnya, pendekatan kasus (*case approach*) digunakan dengan mengambil sengketa antara PT Bank Muamalat dan PT Asuransi Takaful Umum sebagai ilustrasi yuridis. Terakhir, pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dipakai untuk mendalami makna dari konsep-konsep hukum dasar, seperti jaminan kebendaan dan hak preferen.

Penelitian ini bersifat normatif, dengan fokus utama pada data kepustakaan (*library research*) yang terdiri dari bahan-bahan hukum. Bahan hukum tersebut dikelompokkan menjadi tiga kategori.⁶ Kategori pertama adalah bahan hukum primer, yang memiliki kekuatan mengikat dan otoritatif, seperti KUHD dan UU No. 17 Tahun 2008. Kategori kedua adalah bahan hukum sekunder, yang mencakup materi analitis dan eksplanatif seperti buku, jurnal hukum, serta doktrin. Kategori ketiga, bahan hukum tersier (misalnya kamus hukum dan ensiklopedia), berfungsi sebagai penunjang untuk memberi petunjuk atas bahan primer dan sekunder. Pengumpulan seluruh bahan ini dilakukan melalui studi dokumen, inventarisasi, dan klasifikasi untuk mendukung proses analisis.

Analisis terhadap bahan hukum yang telah terkumpul dilakukan secara kualitatif dengan corak preskriptif. Proses analisis diawali dengan sistematisasi norma-norma yang

⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hlm. 95.

⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2015), hlm. 13-14.

relevan, kemudian dilanjutkan dengan interpretasi hukum (penafsiran hukum), baik secara gramatikal maupun sistematis, untuk menemukan makna yang terkandung dalam peraturan. Tahap akhir adalah penarikan kesimpulan dengan menggunakan metode berpikir deduktif, yaitu berangkat dari premis mayor (norma atau asas hukum umum) dan premis minor (isu hukum yang dihadapi), untuk kemudian menghasilkan konklusi yang menjawab rumusan masalah. Analisis preskriptif ini tidak hanya mendeskripsikan hukum sebagaimana adanya, tetapi juga memberikan argumentasi mengenai bagaimana hukum seharusnya diterapkan untuk memberikan kepastian dan perlindungan hukum.⁷

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pengaturan Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek dalam Peraturan Perundang-undangan di Indonesia

Setiap bentuk kegiatan usaha di Indonesia, termasuk kegiatan perkreditan, memerlukan agunan, termasuk di sektor pelayaran dan pelayaran, mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan. Sejak diberlakukannya UU No. 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah dan Benda yang Berkaitan dengan Tanah, ketentuan mengenai hak tanggungan atas tanah dan benda yang melekat pada tanah tidak lagi berlaku. Namun, hak tanggungan masih digunakan untuk benda-benda tertentu, seperti kapal dengan berat tertentu dan pesawat udara.⁸

Dalam hukum perdata, hak milik dapat diklasifikasikan ke dalam dua kategori, yakni hak yang bersifat memberikan kenikmatan serta hak yang berfungsi sebagai jaminan. Jenis hak milik yang dipergunakan sebagai jaminan selalu melekat pada kepentingan pihak lain, baik terhadap objek berupa barang bergerak maupun tidak bergerak. Saleh Adiwinata, sebagaimana dikutip oleh Anis Idham, menyatakan bahwa penggunaan istilah *barang tetap* dan *barang tidak tetap* atau *barang terdaftar* lebih tepat untuk menggambarkan jenis benda tersebut. Apabila objek jaminan berupa barang tidak bergerak, maka bentuk lembaga jaminan yang diterapkan adalah gadai atau fidusia.⁹

⁷ Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia Publishing, 2012), hlm. 295.

⁸ Aulia, Maghfira & Luluk Lusiati Cahyarini, "Urgensi Perkembangan Regulasi Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek," *Notarius* (Jurnal Notariat, Universitas Diponegoro).

⁹ Mieke Komar Kantaatmadja, Lembaga Jaminan Kebendaan pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Udara, Desertasi, UNPAD Bandung, 1988, hlm. 100.

Benda dipahami sebagai objek hukum, yakni segala sesuatu yang dapat dimiliki serta dialihkan, baik yang berwujud maupun tidak berwujud, termasuk di dalamnya hak-hak tertentu. Ketentuan mengenai hipotek dalam *Burgerlijk Wetboek* (BW) diatur dalam Buku II Judul 21 Pasal 1162 sampai Pasal 1232. Meskipun demikian, setelah UU No. 5 Tahun 1960 mulai berlaku, seluruh ketentuan dalam Buku II BW dicabut, kecuali pengaturan mengenai hipotek yang masih dipertahankan keberlakuannya. Berdasarkan Pasal 57 UU No. 5 Tahun 1960 sebagai ketentuan peralihan, dinyatakan bahwa hingga terbentuknya pengaturan tentang Hak Tanggungan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 51, pengaturan hipotek dalam Buku II Judul 21 BW tetap berlaku.¹⁰

Hak tanggungan hipotek merupakan bentuk jaminan yang diberikan untuk menjamin pelunasan suatu utang. Hak tersebut hanya memberikan kedudukan kepada kreditur untuk menagih dan memperoleh pelunasan dari hasil penjualan objek yang dijaminan (*verhaalsrecht*), tanpa disertai kewenangan untuk menguasai maupun memiliki benda tersebut, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1178 ayat (1) KUHPerdara. Meskipun demikian, Pasal 1178 ayat (2) KUHPerdara membuka kemungkinan bagi kreditur untuk menyetujui pelaksanaan penjualan agunan secara sepihak apabila debitur melakukan wanprestasi.

Dalam praktiknya, kapal yang memiliki nilai ekonomis dapat dijadikan agunan untuk memperoleh fasilitas kredit. Di Indonesia, ketentuan hukum menetapkan bahwa kapal berukuran 20 m³ atau lebih dapat dijadikan objek hipotek, sebagaimana diatur dalam Pasal 314 ayat (3) KUHD.¹¹

Persyaratan dasar kapal yang akan digadaikan adalah kapal tersebut harus didaftarkan terlebih dahulu di kantor pendaftaran kapal, baik di Direktorat Jenderal Perhubungan melalui Subdirektorat Pengukuran dan Pendaftaran Kapal, maupun di kantor syahbandar setempat yang ditunjuk. Pendaftaran kapal memberikan kepastian mengenai status hukum kapal dan pemiliknya. Proses ini berkaitan erat dengan kepemilikan dan kewarganegaraan kapal, yang menentukan status hukumnya. Oleh karena itu, pendaftaran kapal tidak hanya menyangkut legalitas kepemilikan dan

¹⁰ Daniel F. Aling, *Tinjauan Yuridis tentang Kapal Laut sebagai Objek Jaminan Hipotik* (2008). hlm 19.

¹¹ *Ibid*, hlm. 20.

kewarganegaraan, tetapi juga kemungkinan untuk membebani kapal dengan hak agunan.¹²

Pengaturan kepentingan atas kapal laut di Indonesia dilakukan melalui beberapa peraturan dan prosedur yang berbeda. Berikut adalah beberapa contoh:

1. **Pendaftaran Kapal**, yang meliputi pencatatan kepemilikan, pembebanan hipotek, serta pencatatan hak-hak kebendaan lainnya. Kegiatan pendaftaran tersebut dilaksanakan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, dan seluruh data kemudian dicatat dalam Daftar Kapal Indonesia.
2. **Pengalihan Hak Milik Kapal** dilakukan melalui akta yang dibuat oleh pejabat yang berwenang, disertai dokumen yang membuktikan adanya perpindahan hak serta identitas pemilik. Meskipun demikian, praktik jual beli secara di bawah tangan terhadap kapal dengan ukuran lebih dari 7 GT masih sering terjadi dan berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum, sehingga pendaftaran serta pencatatan secara resmi menjadi sangat diperlukan.
3. **Pembebanan Hipotek Kapal** dilakukan dengan akta hipotek yang dibuat pejabat pendaftar di tempat kapal didaftarkan. Penerima hipotek bisa berupa warga negara Indonesia maupun asing, termasuk bank, lembaga keuangan, dan non-keuangan.
4. **Status Hukum Kepemilikan Kapal Berbendera Indonesia** diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan, yang berlaku bagi kapal dan pemiliknya.
5. **Pengukuran Kapal** dilakukan dengan pencatatan resmi dalam Surat Tanda Kebangsaan dan dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Dalam sistem hukum, pengaturan mengenai hipotek memiliki dasar kuat. Lahirnya UU No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Pokok-Pokok Agraria menggantikan beberapa ketentuan lama, namun hipotek selain tanah, termasuk untuk kapal laut, masih tunduk pada aturan sebelumnya. Hipotek sendiri merupakan jaminan kebendaan yang mengikat benda milik debitur secara khusus, bersifat mutlak (*zakelijke zekerheidsrechten*), memberikan hak preferen bagi kreditur, dan memerlukan pendaftaran. Hak ini bersifat aksesoir, yaitu lahir dari perjanjian tambahan atas perjanjian pokok (Pasal 1132 BW).

¹² *Ibid*, hlm. 21.

Jaminan hipotek merupakan hak mutlak atas suatu objek, dapat dipertahankan terhadap siapa pun, selalu mengikuti objeknya (*droit de suite*), dan dapat dialihkan. Gunawan Widjaja menambahkan bahwa hipotek memiliki ciri-ciri khusus, antara lain bersifat mutlak, dapat dialihkan, bersifat individual, total, tidak dapat dipisahkan (*onsplitsbaarheid*), memiliki prioritas, harus diumumkan, mengikuti objeknya, dan memberikan hak prioritas (*droit de preference*).¹³

Secara lebih khusus, **sifat kebendaan kapal laut sebagai objek hipotek** mencakup:

1. **Kedudukan hukum:** hipotek melekat pada kapal sebagai objek jaminan dengan karakteristik tertentu;
2. **Karakteristik:** hipotek kapal dapat ditegakkan terhadap siapa pun, memberikan hak preferensi, berdasarkan asas prioritas dan prinsip spesialisitas;
3. **Pendaftaran:** kapal harus didaftarkan agar dapat dijadikan objek jaminan, dan data pendaftaran terbuka bagi publik;
4. **Kekuatan eksekutorial:** akta hipotek mempunyai kekuatan hukum sama dengan putusan pengadilan, sehingga kreditur dapat mengeksekusi apabila debitur wanprestasi; serta
5. **Hak kebendaan:** hipotek kapal memberi kekuasaan langsung atas benda yang dijaminakan dan dapat dipertahankan terhadap siapa pun.

Dengan demikian, kapal laut sebagai objek hipotek memiliki sifat kebendaan yang kuat, memberikan kepastian hukum, kedudukan preferen bagi kreditur, serta jaminan eksekusi apabila debitur ingkar janji.¹⁴

2. Analisis terkait Adanya Kekosongan Hukum atau Prosedur yang Belum Teregulasi dengan Baik dalam Pembebanan Hipotek atas Kapal Laut

Hipotek atau hypotheek adalah jenis jaminan utang di mana barang tanggungan tidak dialihkan kepada pihak yang mengutangkan; sebaliknya, barang tersebut tetap dapat diminta atau dituntut jika pihak yang berutang tidak memenuhi kewajibannya. Dalam

¹³ Sri Soedewi Masjchun Sofwan, 1980, "Hukum Jaminan di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan", Liberty Offset, Yogyakarta, hlm. 46-47.

¹⁴ Kezia Belinda Imanuela Tiendas. (2024). Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan Atas Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum Di Indonesia. *Lex Privatum* Vol. 13, No. 5.

bahasa Belanda, ini disebut *Onderzetting*, yang berarti pembebanan. Menurut Penjelasan Pasal 1162 KUHPerdata, hipotek yaitu hak kebendaan atas sebuah benda yang tidak bergerak dalam menerima benda tersebut sebagai pengganti utang.¹⁵

Di Indonesia, kapal laut sering ditemukan dan digunakan dalam lalu lintas bisnis. Menurut Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), "kapal" mengacu pada seluruh kapal, apapun jenisnya. Jika ditentukan atau diperjanjikan dengan yang lainnya, maka kapal tersebut dianggap mencakup seluruh alat dan perlengkapannya. Ketersediaan armada kapal sangat penting bagi negara maritim.¹⁶

Hipotek kapal yang didefinisikan sebagai hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar, dapat memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditur tertentu jika mengacu pada Pasal 1 angka 12 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Secara umum, hipotek memiliki beberapa karakteristik, yaitu:

- Hipotek memiliki hak kebendaan terhadap benda tidak bergerak, sehingga jaminan hipotek adalah benda tidak bergerak atau benda tetap;
- Pemegang hipotek memiliki hak jaminan untuk melunasi utang tertentu yang telah diperjanjikan pada suatu akta, sehingga benda jaminan tersebut tidak dapat dimiliki atau dikuasai;
- Meskipun pemegang hipotek tidak memiliki dan menguasai kebendaan jaminan yang dihipotekkan, mereka dapat diperjanjikan untuk menjualnya dengan kekuasaan sendiri mengacu pada parate eksekusi kebendaan jaminannya apabila debitur melakukan wanprestasi (Pasal 1178 KUHPerdata);
- Apabila debitur gagal memenuhi janji, kreditur memiliki hak untuk menjual kebendaan jaminan dengan hak mendahului dibandingkan kreditur;
- Dikarenakan berupa hak jaminan kebendaan, kreditur memiliki kekuatan hukum langsung dalam melakukan eksekusi objek yang dijadikan jaminan jika debitur tidak melakukannya; dan
- Hipotek memiliki sifat sebagai perjanjian accesoir, yang berarti bahwa itu hanya dapat terjadi jika terdapat perjanjian pokok sebelumnya, yaitu perjanjian yang

¹⁵ Alifia Nashira & Hanafi Tanawijaya. (2020). PEMBEBANAN HIPOTEK ATAS KAPAL LAUT MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI KASUS DI PT. X TAHUN 2020). *Jurnal Hukum Adigama*, 3(2), 353-375.

¹⁶ Maghfira Aulia & Luluk Lusiati Cahyarini, *loc.cit.*

mempertahankan hubungan hukum utang piutang dengan pelunasan kebendaan yang dijamin.

Dalam UU Pelayaran Tahun 2008, peraturan hipotek diubah untuk memenuhi keperluan bisnis pelayaran masa kini. Maka dari itu, regulasi tersebut dijadikan tolak ukur untuk melakukan restrukturisasi dengan signifikan terhadap regulasi-regulasi terkait hipotek kapal. UU Pelayaran Tahun 1992 yang menderogasi serta mencabut regulasi pelayaran pada masa kolonial yang sudah berlaku hingga keluarnya regulasi tersebut, menyebabkan terjadinya kekacauan regulasi hipotek.¹⁷

Tujuan pencabutan regulasi pelayaran era kolonial adalah untuk melakukan pergantian dengan memasukkan ketentuan akan terdapat regulasi pelaksana pada pasal-pasal terkait. Namun, hingga UU Pelayaran 1992 diubah dengan UU Pelayaran 2008, hanya ada satu undang-undang pelaksana, yaitu PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Tidak adanya regulasi pengganti yang dibuat menyebabkan kekosongan hukum dan PP Perkapalan memberlakukan kembali undang-undang hipotek pada KUHD dan KUHPer pada tahun 2002.¹⁸

Kekosongan hukum utama dalam konteks tersebut yaitu tidak adanya regulasi pada peraturan perundang-undangan Indonesia terkait penyitaan atau eksekusi di luar wilayah Indonesia terhadap benda jaminan (kapal). Hal tersebut dapat menimbulkan ketidakpastian dan kesulitan hukum pada eksekusinya jika debitur wanprestasi dan kapal berlayar di luar negeri. Kreditur tidak mempunyai landasan hukum yang eksplisit untuk melakukan penyitaan dan eksekusi kepada kapal tersebut dengan efektif.

Di sisi lain, meskipun adanya regulasi yang mengatur pembuatan dan pendaftaran hipotek kapal laut, proses administratifnya masih menimbulkan beberapa kesulitan. Prosedur pembebanan hipotek umumnya melibatkan pembuatan akta oleh pejabat berwenang, kemudian pendaftaran hipotek di tempat kapal didaftarkan, dan penerbitan *grosse* sebagai bukti pendaftaran. Namun, dalam pelaksanaannya, persyaratan administratif dan mekanisme pengalihan maupun pencoretan hipotek kerap kali tidak diatur secara detail.

¹⁷ Aktieva Tri Tjitrawati. (2010). Penataan Aturan Hipotik Kapal Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Yuridika*, 25(3), 286-303.

¹⁸ *Ibid.*

Permasalahan lainnya yaitu eksekusi hipotek terhadap kapal yang sedang beroperasi. Pada regulasi pelayaran, terdapat asas bahwa kapal adalah benda bergerak yang harus bebas untuk beroperasi untuk kelancaran aktivitas perdagangan dan transportasi laut. Asas ini memastikan kebebasan kepemilikan serta penggunaan kapal tanpa pembatasan yang menghambat pergerakan kapal. Maka dari itu, kapal tidak akan dengan mudah disita atau dieksekusi untuk kepentingan kreditur tanpa melalui prosedur hukum.

Kendala di atas dapat diperparah jika kapal berada di wilayah perairan asing, di mana hukum Indonesia tidak lagi berlaku penuh. Hal tersebut dapat menyebabkan proses penyitaan atau eksekusi menjadi tidak efektif tanpa terdapat perjanjian atau regulasi internasional yang mendukung. Situasi ini menimbulkan resiko kegagalan eksekusi hipotek sehingga kreditur menghadapi ketidakpastian dan potensi kerugian karena kapal tidak dapat digunakan sebagai jaminan efektif.¹⁹

Mengingat masih terdapat beberapa kendala yang terjadi, perlu untuk dilakukannya penyempurnaan regulasi serta prosedur pembebanan juga mekanisme eksekusi yang lebih realistis dan efektif. Upaya tersebut akan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pihak, memperkuat perlindungan hak kreditur, dan menjaga kelancaran aktivitas pelayaran nasional di tengah dinamika perniagaan serta pengelolaan aset kapal. Dengan demikian, reformasi hukum yang komprehensif menjadi kunci mengatasi kekosongan hukum dan mengoptimalkan fungsi hipotek kapal.²⁰

KESIMPULAN

Kapal laut memiliki posisi yang sangat penting sebagai objek jaminan dalam pembiayaan sektor maritim karena nilai ekonomisnya yang tinggi serta peran strategisnya bagi perekonomian Indonesia. Melalui mekanisme hipotek kapal, hukum Indonesia memberikan perlindungan hukum bagi kreditur berupa hak preferensi, sifat kebendaan yang kuat, dan kekuatan eksekutorial. Akan tetapi, meskipun telah diatur dalam KUHD, KUHPdata, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, masih terdapat sejumlah persoalan yang menimbulkan ketidakpastian hukum.

¹⁹ Indra Sakti. (2022). EKSEKUSI JAMINAN HIPOTIK KAPAL YANG BERLAYAR DI LUAR PERAIRAN INDONESIA. *JURNAL HUKUM DAS SOLLEN*, 8(2), 485-501.

²⁰ Brillian Jafet Anis. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Hak Jaminan Hipotek Kapal Akibat Wanprestasi Debitur Dalam Perjanjian Kredit. *Lex Privatum*, 6(7).

Beberapa di antaranya adalah belum adanya pengaturan yang jelas terkait eksekusi kapal di luar yurisdiksi Indonesia, prosedur administratif pendaftaran, pengalihan, maupun pencoretan hipotek yang masih lemah, serta adanya benturan dengan asas kebebasan kapal sebagai sarana transportasi laut yang harus tetap beroperasi. Kondisi ini mengindikasikan bahwa perlindungan hukum bagi kreditur dalam praktik belum sepenuhnya optimal. Maka dari itu, dibutuhkan reformasi peraturan dengan menyeluruh, termasuk mekanisme eksekusi lintas yurisdiksi, penyempurnaan prosedur administratif, serta harmonisasi dengan hukum internasional. Langkah ini penting agar kepastian hukum dapat lebih terjamin, hak kreditur terlindungi secara efektif, dan iklim investasi maritim Indonesia semakin kuat dan berdaya saing global.

DAFTAR PUSTAKA

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Ibrahim, Johnny. 2012. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.

Marzuki, Peter Mahmud. 2017. *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Salim HS. 2014. *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.

Soekanto, Soerjono, dan Sri Mamudji. 2015. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.

Subekti. 2003. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa.

Aling, D. F. (2008). TINJAUAN YURIDIS TENTANG KAPAL LAUT SEBAGAI OBJEK JAMINAN HIPOTIK.

Anis, B. J. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Hak Jaminan Hipotek Kapal Akibat Wanprestasi Debitur Dalam Perjanjian Kredit. *Lex Privatum*, 6(7).

Aulia, M., & Cahyarini, L. L. Urgensi Perkembangan Regulasi Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek. *Notarius*, 15(1), 390-402.

Masjchoen Sofwan, Sri Soedewi., *Hukum Jaminan Di Indonesia, Pokok-Pokok Hukum Jaminan Dan Jaminan Perorangan*, Liberty, Yogyakarta, 1980.

- Nashira, A., & Tanawijaya, H. (2020). PEMBEBANAN HIPOTEK ATAS KAPAL LAUT MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI KASUS DI PT. X TAHUN 2020). *Jurnal Hukum Adigama*, 3(2), 353-375.
- Sakti, I. (2022). EKSEKUSI JAMINAN HIPOTIK KAPAL YANG BERLAYAR DI LUAR PERAIRAN INDONESIA. *JURNAL HUKUM DAS SOLLEN*, 8(2), 485-501.
- Sofwan, S. S. M. 1980. "Hukum Jaminan di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan", Liberty Offset, Yogyakarta.
- Tiendas, K. B. I. (2024). Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan Atas Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum Di Indonesia. *Lex Privatum*, 13(5).
- Tjitrawati, A. T. (2010). Penataan Aturan Hipotik Kapal Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Yuridika*, 25(3), 286-303.
- Winarsasi, P. A. (2020). Hukum Jaminan Di Indonesia. Surabaya: CV. Jakad Media Publishing. hal. 85.