

KEKUATAN HUKUM AKTA HIPOTEK KAPAL LAUT DAN IMPLIKASINYA
TERHADAP PENYELESAIAN SENGKETA MARITIM DI INDONESIAM. Ilham Adepio¹, Muklas Hafizh Savero²^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Bengkulu, Indonesia¹miadepio@unib.ac.id, ²veroxiomi22@gmail.com**Abstract**

The impact of the legal authority of ship mortgage law in the Indonesian legal system compared to maritime disputes. Although regulated by law, the implementation of mortgage creditor rights still faces various obstacles, ranging from lengthy bureaucratic processes to weak legal certainty. The inability to effectively enforce creditor rights creates the potential for disputes between parties, especially if the debtor defaults or goes bankrupt. This article also highlights the lack of specialized maritime institutions, which affects the quality of dispute resolution and leads to contradictory court decisions. To strengthen legal protection and improve the competitiveness of the national transportation sector, structural reforms are needed through the establishment of specialized forums for maritime conflict resolution and the development of human resource capacities in maritime rights.

Keywords: Marine Ship Mortgages, Maritime Disputes, Legal Force, Execution of Guarantees, Legal Certainty, Maritime Justice, Legal Reform.

Abstrak

Dampak dari otoritas hukum hukum Schiff Hypotek dalam sistem hukum Indonesia pada perbandingannya dengan sengketa maritim. Meskipun diatur oleh hukum, implementasi dan implementasi hak -hak kreditor hypotec masih harus dilihat dalam berbagai hambatan, mulai dari proses birokrasi yang panjang hingga kepastian hukum yang lemah. Ketidakmampuan untuk menegakkan hak -hak kreditor secara efektif menciptakan kemungkinan perselisihan antara para pihak, terutama jika debitur gagal atau bangkrut. Artikel ini juga menyoroti kurangnya lembaga khusus maritim, yang mempengaruhi kualitas resolusi perselisihan yang buruk dan kontradiksi keputusan pengadilan. Untuk memperkuat perlindungan hukum dan meningkatkan daya saing sektor transportasi nasional, reformasi struktural diperlukan oleh pembentukan forum khusus untuk resolusi konflik maritim dan pembentukan kemampuan sumber daya manusia di bidang hak maritim.

Kata kunci: Hipotek Kapal Laut, Sengketa Maritim, Kekuatan Hukum, Eksekusi Jaminan, Kepastian Hukum, Peradilan Maritim, Reformasi Hukum.

Article History

Received: May 2025

Reviewed: May 2025

Published: May 2025

Plagiarism Checker No. 234

Prefix DOI : Prefix DOI :

10.8734/CAUSA.v1i2.365

Copyright : Author**Publish by : CAUSA**

This work is licensed under

a [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)[Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)[International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki peran strategis dalam lalu lintas pelayaran baik di tingkat nasional maupun internasional. Dengan lebih dari 17.000 pulau yang tersebar di seluruh nusantara, transportasi laut menjadi fondasi penting bagi konektivitas nasional. Dalam konteks ini, kapal laut tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga berperan sebagai aset bernilai tinggi yang sering digunakan sebagai jaminan dalam kegiatan pembiayaan. Oleh karena itu, pengaturan mengenai hak jaminan atas kapal, khususnya dalam bentuk hipotek kapal, sangatlah krusial untuk memastikan kepastian hukum dan perlindungan hak-hak dari semua pihak yang terlibat dalam aktivitas ekonomi maritim¹.

Hipotek kapal laut merupakan salah satu bentuk hak jaminan yang diatur secara khusus dalam hukum Indonesia, termasuk dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan-peraturan turunannya. Akta hipotek kapal, yang biasanya disusun dalam bentuk akta otentik oleh notaris atau pejabat berwenang, menjadi bukti tertulis mengenai adanya hak jaminan tersebut. Namun, dalam praktiknya, masih ada berbagai tantangan dan keraguan terkait sejauh mana kekuatan hukum akta hipotek kapal tersebut, terutama ketika terjadi sengketa antara pihak-pihak yang terlibat atau dalam konteks eksekusi atas kapal yang dijaminkan².

Salah satu isu utama yang sering muncul adalah bagaimana akta hipotek kapal diakui dan dilindungi dalam sistem hukum perdata dan maritim di Indonesia. Dalam banyak kasus, saat kreditur berusaha mengeksekusi kapal berdasarkan akta hipotek, muncul berbagai kendala baik dalam hal prosedur maupun penafsiran hukum oleh institusi peradilan. Hal ini menyoroti adanya kesenjangan antara ketentuan normatif dengan praktik di lapangan. Akibatnya, kreditur tidak selalu mendapatkan perlindungan hukum yang optimal, yang pada gilirannya dapat merugikan iklim investasi dan pembiayaan sektor maritim.

Selain itu, sistem pendaftaran kapal dan hipotek di Indonesia yang saat ini bersifat administratif, menimbulkan tantangan tersendiri berkaitan dengan kepastian dan keterbukaan informasi. Meskipun telah ada ketentuan mengenai pendaftaran hipotek kapal di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sistem tersebut belum sepenuhnya terintegrasi dan transparan, sehingga menyulitkan pihak ketiga untuk mengetahui status hukum suatu kapal. Keterbatasan ini mengakibatkan rendahnya kepercayaan terhadap jaminan berupa hipotek kapal jika dibandingkan dengan bentuk jaminan lain seperti hak tanggungan atau fidusia.

Imbas dari lemahnya pengakuan dan eksekusi akta hipotek kapal tidak hanya dirasakan oleh pelaku usaha, tetapi juga berdampak langsung pada penyelesaian sengketa maritim di Indonesia. Sengketa mengenai kepemilikan dan jaminan atas kapal sering kali harus diselesaikan melalui jalur litigasi yang panjang dan kompleks. Dalam banyak kasus, proses penyelesaian ini tidak hanya menyita waktu dan biaya, tetapi juga menciptakan ketidakpastian hukum, khususnya bagi kreditur yang berharap dapat memperoleh pelunasan piutangnya melalui eksekusi atas kapal tersebut.

Lebih jauh lagi, permasalahan ini dapat menurunkan daya saing sektor maritim Indonesia di mata investor asing. Dalam dunia bisnis internasional, kapal merupakan aset yang sangat likuid dan sering dijadikan jaminan dalam perjanjian pembiayaan lintas negara. Jika sistem hukum nasional tidak mampu menjamin eksekusi hipotek secara efektif dan efisien, maka Indonesia akan dipandang kurang ramah terhadap investasi di sektor maritim. Hal ini tentu bertentangan dengan upaya pemerintah untuk menjadikan sektor kemaritiman sebagai pilar utama dalam pembangunan ekonomi nasional.

Dalam konteks global, sejumlah negara telah mengadopsi prinsip-prinsip hukum maritim

¹ 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).

² Ramli, S., Widodo, E., & Astutik, S. (2025). FUNGSI EKSEKUTORIAL AKTA HIPOTEK KAPAL LAUT DALAM SITA JAMINAN. *COURT REVIEW: Jurnal Penelitian Hukum (e-ISSN: 2776-1916)*, 5(04), 27-35.

internasional dan mengembangkan sistem jaminan kapal yang modern dan kokoh, termasuk melalui konvensi internasional mengenai pendaftaran kapal dan pengakuan hipotek. Sayangnya, Indonesia belum sepenuhnya mengimplementasikan atau mengadaptasi instrumen-instrumen hukum internasional tersebut ke dalam sistem hukum nasional. Hal ini menjadi kendala dalam upaya harmonisasi hukum maritim Indonesia dengan praktik global, terutama terkait pengakuan dan eksekusi hipotek kapal yang lintas yurisdiksi³.

Oleh karena itu, sangat penting untuk melakukan penelaahan mendalam mengenai kekuatan hukum akta hipotek kapal laut di Indonesia. Penelaahan ini bertujuan tidak hanya untuk memahami posisi hukum akta hipotek dalam sistem hukum Indonesia, tetapi juga untuk mengidentifikasi kelemahan yang ada dan menawarkan solusi normatif serta praktis guna memperkuat perlindungan hukum bagi para pihak yang terlibat. Ini sangat urgen demi menciptakan sistem penyelesaian sengketa maritim yang adil, efisien, dan efektif.

Tulisan ini akan membahas secara komprehensif eksistensi dan kekuatan hukum akta hipotek kapal laut, baik dari perspektif hukum perdata maupun hukum maritim, serta mengkaji implikasi hukumnya terhadap mekanisme penyelesaian sengketa di bidang maritim. Penelitian ini juga akan membandingkan dengan sistem hukum negara lain dan konvensi internasional sebagai bahan refleksi untuk memperbaiki sistem hukum nasional.

Dengan memahami permasalahan ini secara menyeluruh, diharapkan akan muncul kesadaran tentang pentingnya reformasi hukum di bidang jaminan kebendaan maritim, yang pada akhirnya dapat memperkuat sistem hukum nasional dan mendukung pembangunan sektor kemaritiman secara berkelanjutan. Reformasi ini bukan hanya penting bagi kreditor dan pelaku usaha, tetapi juga bagi pemerintah dalam upayanya menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia⁴.

Mengingat perkembangan yang cepat dari sektor maritim dan meningkatnya kebutuhan untuk membiayai aset maritim, pentingnya upaya reformasi hukum di bidang area potec tinggi kapal menjadi semakin mendesak. Dengan potensi besar di sektor maritim, Indonesia harus dapat memastikan jaminan hukum yang kuat untuk menarik investasi asing dan mendukung pengembangan industri maritim domestik. Sektor ini memainkan peran penting dalam meningkatkan daya saing ekonomi, yang terutama bergantung pada transportasi yang lancar untuk barang dan jasa di laut. Namun,

Masalah pelaksanaan hak-hak kapal yang digunakan sebagai jaminan, baik secara perlahan karena proses hukum atau kegelapan pendaftaran dan pengakuan hipotek. Dalam beberapa kasus, ketidakpastian ini menyebabkan perselisihan bahwa merusak pihak-pihak yang terlibat, dengan kreditor yang berusaha mengumpulkan tuntutan, terutama melalui pelaksanaan kapal. Oleh karena itu, peraturan dan sistem hukum perlu diperkuat untuk mengatasi masalah ini.

Dengan peningkatan integrasi ekonomi global, Indonesia harus dapat menyesuaikan prinsip-prinsip hukum internasional ketika mengatur hipotek kapal sehingga sistem hukum domestik tidak tetap dalam persaingan global. Pengakuan dan implementasi hipotesis kapal dalam konteks persimpangan sangat penting untuk menarik investor global yang mengandalkan kapal yang dijamin dalam perdagangan internasional. Untuk mencapai tujuan ini, Indonesia harus merangkul dan menerapkan praktik terbaik di negara-negara maritim maju. Reformasi hukum yang terkait dengan kapten tidak dapat ditunda untuk memastikan keberlanjutan sektor maritim Indonesia dan mewujudkan visi mereka sebagai sumbu maritim dunia. Pembaruan ini harus mencakup berbagai pihak dalam pemerintahan, aktor ekonomi, dan komunitas hukum untuk menciptakan hak yang lebih modern dan transparan untuk

³ RIDHO, M. R. (2024). *Hak Cipta sebagai Objek Jaminan Fidusia dalam Perjanjian Kredit Bank* (Doctoral dissertation, KENOTARIATAN).

⁴ Hutajulu, H., Runtuuwu, P. C. H., Judijanto, L., Ilma, A. F. N., Ermanda, A. P., Fitriyana, F., ... & Wardhana, D. H. A. (2024). *Sustainable Economic Development: Teori dan Landasan Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan Multi Sektor di Indonesia*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.

menciptakan perlindungan hukum yang adil di industri maritim. Di masa depan, kami akan mengharapkan sistem hukum yang kuat dan jelas yang akan mempromosikan pertumbuhan sektor maritim Indonesia, memperkuat investasi, dan meningkatkan daya saing global Indonesia di dunia maritim.

Berdasarkan dalam artikel "*Kekuatan Hukum Akta Hipotek Kapal Laut dan Implikasinya terhadap Penyelesaian Sengketa Maritim di Indonesia*", dari rumusan masalah yang relevan dan sesuai, Bagaimana kedudukan dan kekuatan hukum akta hipotek kapal laut dalam sistem hukum Indonesia, khususnya terkait prinsip *droit de suite* dan pendaftaran konstitutif? Apa saja tantangan utama dalam pelaksanaan dan eksekusi akta hipotek kapal laut di Indonesia, baik dari aspek hukum nasional maupun internasional? Bagaimana implikasi lemahnya pelaksanaan akta hipotek kapal laut terhadap penyelesaian sengketa maritim dan iklim investasi sektor pelayaran di Indonesia?

PEMBAHASAN

A. Kedudukan dan Kekuatan Hukum Akta Hipotek Kapal Laut dalam Sistem Hukum Indonesia.

Akta hipotek kapal laut adalah dokumen hukum yang mencerminkan perjanjian pemberian jaminan atas kapal laut sebagai agunan terhadap kewajiban utang. Dalam sistem hukum Indonesia, akta ini memiliki peran yang sangat penting, karena menjadi dasar hukum yang memberikan hak kepada kreditur untuk menerima pelunasan piutang melalui eksekusi kapal jika debitur mengalami wanprestasi. Keberadaan akta hipotek kapal diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, terutama Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan pelaksanaannya. Peraturan tersebut menetapkan bahwa kapal yang memiliki bobot lebih dari 7 GT (gross tonnage) dan terdaftar secara resmi dapat dibebani hipotek yang harus didaftarkan di instansi berwenang, yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Laut⁵.

Adapun Mengenai posisi hidrat rendah dan kekuatan hukum kapal dalam Sistem Hukum Indonesia:

1. Kedudukan Hukum Akta Hipotek Kapal Laut, Sertifikat Kapal Hipotek berfungsi sebagai jaminan hukum untuk kapal yang digunakan sebagai otoritas keamanan dalam kontrak utang. Pendaftaran dokumen ini terstruktur. Ini berarti bahwa itu hanya valid setelah terdaftar di badan yang terakreditasi.
2. *Droit de Suite* Prinsip, Sertifikat hipotek kapal datang dalam berbagai kepatuhan terhadap objek (*Droit de Suite*). Dengan kata lain, hak-hak kreditor kapal terikat oleh kapal, tetapi kepemilikan kapal berubah menjadi orang lain.
3. Penegakan, Sebagai sertifikat asli, Undang-Undang Hypotec kapal harus memiliki kekuatan untuk mengimplementasikannya secara langsung, tetapi dalam praktiknya, prosedur yang memerlukan gugatan perdata terlebih dahulu sering kali mencegah implementasi implementasi.
4. Catatan Kelembagaan Hypotek, Administrasi Umum Transportasi Maritim, yang bertanggung jawab untuk merekam hipotek, tidak memiliki sistem yang transparan dan transparan secara digital yang menyebabkan kesulitan dalam memeriksa status hukum kapal secara real time.
5. Tantangan Internasional, Sertifikat Pengiriman Indonesia dari pantai. Indonesia menyimpan tantangan pengakuan internasional karena belum meratifikasi praktik internasional yang terkait dengan hipotek kapal yang membuat pengakuan dan implementasi potec tinggi lebih sulit di luar negeri.

⁵ Wahyuni, H. H., & Purwanto, P. (2024). Analisis Hukum Terhadap Jaminan Kredit Dalam Perspektif Pencegahan Kredit Macet. *Binamulia Hukum*, 13(2), 297-311.

Dalam konteks hukum Indonesia, pendaftaran akta hipotek kapal bersifat konstitutif. Artinya, hak hipotek hanya dianggap sah dan berlaku terhadap pihak ketiga setelah pencatatan dilakukan secara resmi. Hal ini berbeda dibandingkan dengan perjanjian utang biasa yang bersifat obligatoir. Dengan sifat konstitutif ini, sistem hukum nasional berupaya menjamin kepastian hukum, terutama bagi pihak ketiga yang memiliki kepentingan terhadap kapal tersebut. Pendaftaran akta hipotek juga berfungsi sebagai sarana publikasi hukum, sehingga masyarakat, investor, dan kreditur lainnya dapat mengetahui status hukum kapal. Namun sayangnya, meskipun sudah diatur secara normatif, praktik sistem pendaftaran ini belum berjalan secara optimal dari segi aksesibilitas dan transparansi.

Kekuatan hukum akta hipotek kapal laut juga tercermin dalam asas yang dikenal sebagai *droit de suite*, yaitu sifat hak jaminan kebendaan yang mengikuti objeknya. Dengan kata lain, hak kreditur akan tetap melekat pada kapal, meskipun kepemilikan kapal tersebut berpindah ke orang lain. Konsekuensinya, pemilik baru tetap harus mematuhi hak hipotek yang telah ada sebelumnya. Ketentuan ini sangat krusial untuk melindungi kepentingan kreditur, terutama dalam situasi di mana kapal dijual secara diam-diam atau berpindah tangan tanpa pelunasan utang⁶. Sayangnya, dalam praktik, pengakuan terhadap asas ini masih sering terhambat oleh lemahnya sistem pendaftaran dan kurangnya integrasi antara berbagai instansi terkait.

Masalah utama lainnya terletak pada pelaksanaan kekuatan eksekutorial dari akta hipotek. Sebagai akta otentik, seharusnya akta hipotek memiliki kekuatan bukti yang sempurna dan dapat dieksekusi layaknya putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap. Namun, sering kali proses eksekusi atas kapal yang dijamin tidak dapat dilakukan begitu saja, meskipun hipotek telah terdaftar secara sah. Para aparat penegak hukum, termasuk pengadilan, sering kali mensyaratkan adanya gugatan perdata terlebih dahulu untuk menyita kapal, padahal dari segi teori, sifat eksekutorial hipotek seharusnya memungkinkan pelaksanaan secara langsung (*parate eksekusi*)⁷.

Kondisi ini mencerminkan adanya ketidaksinkronan antara pengaturan normatif dan implementasinya di lapangan. Hak-hak kreditur pemegang hipotek belum sepenuhnya terlindungi secara efektif, disebabkan oleh ketiadaan mekanisme baku yang mendukung pelaksanaan *parate eksekusi* kapal laut. Dalam konteks ini, perbandingan dengan hak tanggungan atas tanah dan fidusia menjadi relevan, karena kedua jenis jaminan tersebut diakui secara tegas memiliki kekuatan eksekusi langsung tanpa harus melalui proses gugatan terlebih dahulu. Sayangnya, ketentuan semacam itu belum secara eksplisit diatur atau diakui dalam praktik pelaksanaan hipotek kapal laut.

Selain masalah implementasi, kelembagaan pencatatan hipotek kapal juga menjadi titik lemah yang mengurangi kekuatan hukum akta tersebut. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sebagai instansi yang bertanggung jawab untuk pencatatan hipotek, belum memiliki sistem informasi yang terbuka, digital, dan terintegrasi. Akibatnya, calon kreditur atau pihak ketiga mengalami kesulitan dalam memverifikasi status hukum kapal secara real-time. Situasi ini sangat kontras dengan sistem pertanahan yang dikelola oleh Badan Pertanahan Nasional (BPN), yang kini sudah mulai menerapkan sistem elektronik serta transparansi informasi. Ketertutupan sistem pencatatan hipotek kapal membuka peluang untuk terjadinya tumpang tindih hak serta potensi sengketa hukum di masa mendatang⁸.

⁶ Triwibowo, B. (2024). *TINJAUAN YURIDIS PERJANJIAN JAMINAN FIDUSIA MENURUT KETENTUAN UNDANG-UNDANG NOMOR 42 TAHUN 1999 TENTANG JAMINAN FIDUSIA (Studi di PT. Bank Pengkreditan Rakyat Cabang Gunung Kawi Ungaran)* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

⁷ Firdaus, F. (2022). *REKONSTRUKSI REGULASI PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KREDITUR DALAM GROSSE AKTA PENGAKUAN HUTANG BERDASARKAN NILAI-NILAI KEADILAN* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

⁸ LINTANG, J. I. (2023). *Analisis penerbitan grosse akta pada kapal nelayan di KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang* (Doctoral dissertation, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).

Di tingkat internasional, akta hipotek kapal yang diterbitkan di Indonesia juga menghadapi tantangan pengakuan lintas negara. Hal ini disebabkan oleh ketidakikutsertaan Indonesia dalam beberapa konvensi internasional penting yang mengatur pengakuan hipotek kapal, seperti International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993. Ketiadaan harmonisasi ini menyebabkan akta hipotek yang diterbitkan di Indonesia sulit untuk diakui dan dieksekusi di negara lain, terutama ketika kapal berada di luar yurisdiksi nasional. Akibatnya, kreditur asing cenderung enggan menerima hipotek kapal Indonesia sebagai jaminan, sementara kreditur domestik menghadapi kesulitan dalam memperoleh pembayaran kembali saat kapal meninggalkan wilayah hukum Indonesia.

Untuk mengatasi berbagai permasalahan ini, diperlukan reformasi menyeluruh terhadap regulasi dan praktik pelaksanaan hipotek kapal laut di Indonesia. Langkah-langkah yang dapat diambil mencakup penegasan kembali kekuatan eksekusi hipotek dalam undang-undang, perbaikan sistem pencatatan agar lebih terbuka dan berbasis digital, serta dorongan bagi pemerintah untuk meratifikasi konvensi-konvensi internasional yang relevan. Harmonisasi hukum nasional dengan standar internasional akan memberikan perlindungan lebih kuat bagi kreditur, meningkatkan daya saing sektor maritim nasional, serta memperkuat posisi Indonesia dalam perdagangan dan pembiayaan maritim global⁹.

B. Tantangan dalam Pelaksanaan dan Eksekusi Hipotek Kapal Laut

Meskipun regulasi mengenai hipotek kapal laut telah diatur secara normatif dalam undang-undang nasional, pelaksanaan dan eksekusinya di lapangan tetap menghadapi berbagai tantangan yang signifikan. Salah satu kendala utama adalah lemahnya mekanisme eksekusi yang dapat diandalkan oleh kreditur ketika ingin menuntut haknya atas kapal yang dijadikan jaminan. Proses eksekusi hipotek sering kali harus melalui jalur pengadilan yang panjang, formalistik, dan penuh dengan birokrasi. Hal ini sangat bertentangan dengan kebutuhan mendesak kreditur untuk segera mendapatkan pelunasan piutangnya, terutama dalam situasi di mana debitur mengalami wanprestasi atau pailit.

Penting untuk dicatat bahwa situasi ini semakin diperburuk oleh tidak adanya lembaga atau mekanisme khusus dalam sistem hukum Indonesia yang mampu menangani eksekusi hipotek kapal laut secara efektif. Prosedur yang ada saat ini masih merujuk pada ketentuan umum dalam hukum acara perdata atau pidana, yang cenderung bersifat statis dan tidak memperhatikan karakteristik kapal sebagai benda bergerak yang sangat dinamis. Praktiknya, penetapan sita dan pelaksanaan lelang terhadap kapal seringkali memakan waktu berbulan-bulan, bahkan bertahun-tahun. Mengingat kapal bisa dengan mudah dipindahkan atau dibawa keluar negeri selama proses hukum berlangsung, hal ini menimbulkan potensi kerugian yang besar bagi kreditur¹⁰.

Selain itu, karakteristik kapal sebagai objek jaminan juga menciptakan tantangan tersendiri. Mobilitas kapal yang tinggi, yang memungkinkan kapal berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, baik di dalam negeri maupun internasional, membuat proses eksekusi menjadi semakin sulit tanpa adanya sistem pemantauan dan pelacakan yang baik. Ketidakhadiran sistem pemantauan posisi kapal yang terintegrasi dengan otoritas hukum membuat proses sita menjadi sangat tidak efektif. Dalam banyak kasus, ketika penetapan sita dijatuhkan oleh pengadilan, kapal tersebut sudah keluar dari wilayah yurisdiksi Indonesia dan berada di perairan negara lain, sehingga eksekusi tidak dapat dilaksanakan.

Tantangan lainnya adalah tumpang tindih hak antara pemegang hipotek dan pemilik hak-hak maritim lainnya, yang sering kali menimbulkan konflik dalam pelaksanaan eksekusi. Dalam praktik hukum internasional, terdapat berbagai hak maritim seperti hak atas gaji awak kapal, biaya perbaikan, biaya bongkar muat, serta pajak negara, yang beberapa sistem hukum

⁹ Purwatiningsih, A. P. (2023). *Buku Ajar Hukum Bisnis*. Penerbit NEM.

¹⁰ Suryandari, W. D. (2022). *Kewajiban Pendaftaran Jaminan Fidusia Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia* (Master's thesis, Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia)).

tempatannya lebih diutamakan dibandingkan hak hipotek. Dengan demikian, meskipun pemegang hipotek memiliki hak jaminan atas kapal, posisi mereka bisa saja tergeser oleh klaim dari pemegang maritime lien. Ketidakjelasan mengenai urutan prioritas ini berpotensi menimbulkan konflik antara para pemegang hak yang akhirnya harus diselesaikan melalui proses litigasi yang panjang dan kompleks.

Ketidaksesuaian struktur peradilan umum dengan karakteristik hukum maritim menjadi persoalan serius yang tak bisa diabaikan. Pengadilan negeri, yang bertugas menangani perkara perdata, umumnya tidak memiliki spesialisasi atau keahlian dalam bidang hukum laut dan pelayaran. Hal ini sering kali menyulitkan hakim dan aparat peradilan dalam memahami aspek teknis dari perjanjian hipotek kapal, terminologi maritim, serta sistem pembuktian yang diperlukan. Akibatnya, proses hukum menjadi lambat, tidak akurat, dan sering kali menghasilkan putusan yang tidak mencerminkan keadilan yang diharapkan¹¹.

Selain itu, ketiadaan mekanisme hukum yang mendukung pelaksanaan parate eksekusi (eksekusi langsung tanpa putusan pengadilan) pada hipotek kapal menjadi salah satu kelemahan sistemik yang mencolok. Sementara itu, dalam jenis jaminan kebendaan lainnya seperti fidusia dan hak tanggungan, parate eksekusi sudah diakui dan diterapkan secara luas sebagai instrumen yang efisien dan ekonomis. Ketidakadaan klausul eksekusi langsung dalam konteks hipotek kapal membuat posisi kreditur menjadi sangat rentan, terutama ketika berhadapan dengan debitur yang tidak kooperatif atau beritikad buruk. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan mendesak untuk mereformasi undang-undang agar dapat mengadopsi prinsip-prinsip efisiensi dalam pelaksanaan jaminan.

Lebih jauh lagi, tantangan dalam pelaksanaan hipotek kapal juga melibatkan aspek lintas batas negara. Dalam banyak situasi, kapal yang dijamin bisa berlayar ke perairan negara lain, dan saat ini Indonesia belum memiliki perjanjian bilateral atau multilateral yang memadai untuk menjamin pengakuan serta pelaksanaan hipotek kapal Indonesia di luar negeri. Kondisi ini membuat kreditur berada dalam posisi yang rentan, karena meskipun mereka memiliki hak atas kapal berdasarkan hukum Indonesia, hak tersebut dapat tidak diakui atau tidak dapat dieksekusi di negara tujuan kapal. Ketidakpastian ini menjadi penghalang signifikan bagi perkembangan sistem pembiayaan maritim yang modern dan efisien.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan hipotek kapal laut di Indonesia masih membutuhkan perbaikan struktural dan sistemik yang mendasar. Diperlukan pembaruan prosedur hukum yang lebih sesuai dengan karakteristik kapal laut, pembentukan lembaga eksekusi khusus di sektor maritim, pelatihan bagi hakim dan aparat peradilan dalam bidang hukum maritim, serta harmonisasi hukum nasional dengan hukum internasional. Tanpa perbaikan komprehensif ini, sistem hipotek kapal tidak akan dapat berfungsi secara optimal sebagai alat perlindungan bagi kepentingan kreditur dan pendorong investasi di sektor pelayaran nasional.

Selain itu, tantangan dalam menerapkan hipotek kapal juga terkait dengan kelemahan yang terkait dengan aspek pendaftaran dan transparansi data kapal. Indonesia sudah memiliki sistem pendaftaran kapal di bawah Direktur Jenderal Transportasi Kelautan, tetapi integrasi sistem pendaftaran kapal dan informasi hipotek masih sub-optimal. Hal ini mengarah pada informasi tentang status hukum kapal, termasuk beban hipotek yang tidak mudah diakses oleh pihak ketiga dan klaim lain di kapal. Kurangnya transparansi menciptakan ketidakpastian hukum dalam transaksi, secara ilegal membuka penjualan atau transmisi kapal, dan berada pada posisi yang kurang menguntungkan bagi kreditur.

Selanjutnya, masalah korupsi dan pengawasan birokrasi yang lemah sering menekan efektivitas pelaksanaan hipotek kapal. Dalam praktiknya, tidak jarang proses eksekusi diwarnai oleh intervensi pihak tertentu atau terpapar proses manajemen yang dipenuhi minat. Jika pengangkutan kapal harus mengandalkan persetujuan dari otoritas pelabuhan atau pasukan keamanan lokal, dimungkinkan untuk mengintegrasikan proses hukum dan independen

¹¹ Indrawanto, S. (2024). *Merajut Keberlanjutan Usaha: Panduan Hukum Dagang dan Bisnis*. PT Indonesia Delapan Kreasi Nusa.

yang bias.

Dan bukan itu masalahnya, teknologi bantu tetap menjadi tantangan. Sistem digital terintegrasi (serta pelacakan navigasi) yang dapat mengenali keberadaan kapal secara real time dalam konteks hukum tidak diakui secara real time, membuat kejang dan implementasi kapal menjadi sangat sulit. Keberadaan sistem tersebut di negara-negara dengan industri pengiriman canggih telah membuktikan bahwa mereka dapat mempercepat respons terhadap kasus kegagalan atau pelanggaran kontrak kredit. Indonesia membutuhkan infrastruktur yang serupa, sehingga mobilitas objek agunan seperti kapal mencegah hukum ditinggalkan.

Dengan demikian, perbaikan pada sistem highpotec kapal harus mengungkapkan tidak hanya revisi terhadap undang-undang dan peraturan, tetapi juga memperkuat sistem pendaftaran, transparansi data, pengembangan teknik pelacakan hukum, dan pemantauan ketat implementasi implementasi di bidang penampilan bersertifikat. Hanya jika ada pendekatan komprehensif untuk ini, kami dapat mengirimkan tindakan hipotek sebagai alat penggalangan dana yang efektif dan andal di mata pemain ekonomi nasional dan internasional.

C. Implikasi terhadap Penyelesaian Sengketa Maritim di Indonesia

Lemahnya pelaksanaan dan pengakuan kekuatan eksekusi dari akta hipotek kapal laut di Indonesia menimbulkan implikasi yang cukup serius terhadap penyelesaian sengketa maritim. Ketika hak-hak hukum yang seharusnya memberikan perlindungan kepada kreditur tidak dapat direalisasikan secara efektif, maka potensi sengketa antar pihak menjadi sangat tinggi. Sengketa ini dapat melibatkan berbagai entitas, mulai dari pemilik kapal, pemegang hipotek (kreditur), operator kapal, pihak penyewa, bahkan pembeli potensial yang merasa dirugikan akibat ketidakjelasan status hukum kapal. Akibatnya, setiap transaksi yang seharusnya berlangsung secara tertib dan efisien bisa berubah menjadi ajang perebutan hak melalui jalur litigasi¹².

Sengketa yang muncul dari perjanjian hipotek kapal umumnya tergolong dalam ranah perdata komersial yang memiliki karakteristik khusus. Namun, ketiadaan lembaga peradilan yang secara khusus menangani perkara maritim menyebabkan kasus-kasus ini harus disidangkan di pengadilan umum atau peradilan niaga. Sayangnya, kedua forum tersebut tidak dirancang untuk menangani kompleksitas teknis dan hukum dari perkara maritim. Para hakim dan panitera sering kali tidak memiliki latar belakang atau pelatihan memadai dalam bidang hukum laut, hukum pelayaran, atau mekanisme pembiayaan maritim, sehingga memengaruhi kualitas dan kecepatan putusan.

Kurangnya spesialisasi dalam menangani perkara maritim juga menimbulkan inkonsistensi dalam putusan pengadilan. Dalam beberapa kasus, pengadilan menolak permohonan sita kapal meskipun terdapat bukti hipotek yang sah dan terdaftar. Di sisi lain, terdapat pula pengadilan yang mengabulkan gugatan pihak ketiga tanpa mempertimbangkan kedudukan hak prioritas kreditur hipotek. Inkonsistensi ini menambah ketidakpastian hukum yang pada akhirnya mengganggu stabilitas sektor pelayaran dan mengikis kepercayaan investor terhadap sistem hukum Indonesia¹³.

Dampak langsung dari proses penyelesaian sengketa yang lambat dan tidak pasti adalah meningkatnya beban biaya dan waktu yang harus ditanggung oleh para pihak. Sengketa maritim dapat berlangsung bertahun-tahun, terutama jika kapal yang menjadi objek sengketa berpindah yurisdiksi atau berlayar ke luar negeri. Proses pemanggilan, pengumpulan bukti, hingga pelaksanaan putusan sering kali terbentur kendala administratif dan yuridis. Dalam jangka panjang, biaya hukum, denda keterlambatan, serta risiko kehilangan aset kapal menjadikan penyelesaian sengketa sebagai proses yang mahal dan tidak efisien.

Kondisi ini memiliki implikasi yang lebih luas terhadap iklim investasi di sektor maritim nasional.

¹² Purwatiningsih, A. P. (2023). *Buku Ajar Hukum Bisnis*. Penerbit NEM.

¹³ Hidayati, L. A. (2021). *Strategi Coping Stres Pada mahasiswi Yang Sudah Menikah dalam Penyelesaian Skripsi (Studi kasus: Di Fakultas Ushuluddin Adab Dan Dakwah IAIN Ponorogo Tahun 2016)* (Doctoral dissertation, IAIN Ponorogo).

Ketidakpastian hukum dan lemahnya perlindungan terhadap hak kreditur menyebabkan lembaga keuangan, baik domestik maupun internasional, menjadi enggan untuk memberikan pembiayaan dalam bentuk hipotek kapal. Mereka menilai bahwa risiko gagal tagih terlalu tinggi, sementara mekanisme hukum untuk pemulihan aset tidak dapat diandalkan. Akibatnya, pelaku industri pelayaran di Indonesia mengalami kesulitan dalam memperoleh modal kerja maupun pembiayaan jangka panjang, yang pada akhirnya berdampak terhadap daya saing pelayaran nasional di tingkat global.

Untuk mengatasi persoalan ini secara komprehensif, dibutuhkan lebih dari sekadar reformasi normatif dalam peraturan perundang-undangan. Solusi yang lebih substansial terletak pada penguatan kelembagaan dan pembentukan sistem penyelesaian sengketa yang khusus menangani perkara maritim. Pembentukan pengadilan maritim atau paling tidak unit khusus maritim dalam peradilan niaga akan menjadi langkah strategis. Forum ini harus diisi oleh hakim-hakim yang memiliki keahlian khusus dalam hukum laut dan disertai dengan perangkat hukum acara yang sederhana namun efektif dalam menyelesaikan perkara maritim¹⁴.

Selain membentuk lembaga, penguatan kapasitas sumber daya manusia di sektor hukum maritim juga sangat penting. Program pelatihan dan sertifikasi bagi hakim, mediator, arbiter, dan aparat penegak hukum lainnya harus dirancang untuk membekali mereka dengan pemahaman tentang hukum pelayaran, struktur pembiayaan kapal, serta dinamika transaksi maritim. Kolaborasi dengan negara-negara yang telah memiliki sistem hukum maritim yang maju dapat menjadi jalan untuk mempercepat proses transfer pengetahuan dan keahlian.

Dengan memperbaiki sistem penyelesaian sengketa maritim dan menjamin kepastian eksekusi hipotek kapal, Indonesia dapat membangun iklim investasi yang lebih menarik bagi pelaku industri pelayaran dan perbankan internasional. Hal ini tidak hanya akan memperkuat posisi hukum para pemegang hipotek dan pelaku usaha, tetapi juga akan memberikan dampak ekonomi yang signifikan melalui peningkatan pembiayaan sektor pelayaran nasional. Di tingkat yang lebih luas, perbaikan ini akan memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim yang kredibel dan kompetitif di tingkat global.

Situasi ini juga memperburuk kurangnya perjanjian teknis terperinci mengenai prosedur untuk mengimplementasikan Schiffhypotek dalam undang-undang dan peraturan nasional. Ini berarti bahwa pejabat penegak hukum dan pemangku kepentingan akan secara subyektif meningkatkan ketentuan hukum, meningkatkan ruang terbuka untuk perbedaan pemahaman dan kemungkinan perselisihan hukum. Sementara itu, kurangnya penegakan antara hukum maritim Indonesia dan kebiasaan internasional seperti biara-biara internasional mengenai maritim dasar menimbulkan tantangannya sendiri, terutama dalam konteks konflik dengan persimpangan. Kapal serpihan asing atau kapal dengan properti multinasional tumpang tindih dengan sejumlah besar hambatan hukum, dan jika dilakukan secara perlahan, bahkan ada risiko penolakan keputusan di yurisdiksi lain. Oleh karena itu, harmoni antara hukum domestik dan standar internasional adalah kebutuhan mendesak untuk meningkatkan efektivitas penegakan hak hukum dan perlindungan kreditor. Langkah ini juga diperlukan untuk memulihkan kepercayaan di antara investor asing dan mendukung integrasi Indonesia ke dalam sistem perdagangan dan pengiriman global.

¹⁴ Deseano, A. A., Putra, N. H. A. A. A., & Gusthomi, M. I. (2025). Administrative Court as Bureaucratic Reform Catalyst through Administrative Law Enforcement. *Reformasi Hukum*, 29(1), 111-123.

PENUTUP

Sebagai instrumen hukum yang diakui dalam sistem hukum maritim Indonesia, hukum kapal memainkan peran strategis dalam memberikan keamanan hukum kepada kreditor dan aktor ekonomi maritim. Kehadiran sertifikat hipotek memungkinkan jaminan yang kuat dari kapal sebagai objek keamanan yang diatur secara ketat oleh peraturan hukum, seperti Kode Komersial (KUHD) dan peraturan penegakan hukum lainnya. Keamanan ini penting untuk menjaga stabilitas hubungan hukum antara pemilik kapal, penyedia kredit, dan pihak ketiga lainnya dalam operasi pengirimannya.

Penerapan kekuatan hukum Undang-Undang Hypotec dalam menyelesaikan sengketa maritim tetap merupakan berbagai tantangan. Di antaranya adalah keterbatasan pada pemahaman praktisi hukum yang berkaitan dengan aspek teknis pendaftaran Schiffshypotec, dan otoritas yang tumpang tindih antara fasilitas dan peran badan peradilan belum optimal ketika menyelesaikan perselisihan dalam kaitannya dengan hak-hak kapal. Penyakit ini membutuhkan peningkatan kapasitas kelembagaan, harmoni peraturan dan implementasi prinsip-prinsip Lex Special dalam konteks hukum maritim nasional.

Diperlukan untuk memperkuat peran perilaku Schiff Hypotec dalam mendukung penyelesaian sengketa maritim di Indonesia dan dalam mendukung sinergi antara pemerintah, lembaga peradilan, otoritas pelabuhan dan aktor ekonomi. Peraturan teknis perlu diperkuat, dan reformasi maritim dalam penegakan hukum harus diperkuat, serta transparansi dan akses ke informasi pendaftaran hypotec. Upaya-upaya ini diharapkan untuk menciptakan sistem hukum maritim yang lebih efektif, merespons dengan cepat, dan menjawab dinamika industri maritim nasional dalam persaingan global.

REFERENSI

- DeSeano, A. A., Putra, N. H. A. A. & Gusthomi, M. I. (2025). Pengadilan Administratif sebagai katalis untuk reformasi birokrasi oleh lembaga penegak hukum administrasi. *Reformasi Hukum*, 29 (1), 111-123.
- Firdaus, F. (2022). Rekonstruksi Peraturan Perlindungan Hukum Kreditor dalam Instrumen Pengakuan Utang yang Besar Berdasarkan Nilai Yudisial (Makalah Praktis, Sultan AGN Islamic University Semarang).
- Hidayati, L. A. (2021). Strategi koping untuk siswa MARSD dalam rekonsiliasi makalah (studi kasus: di Fakultas Ushuluddin Adab dan Da'Wah lain Ponorogo pada 2016) (Tesis Doktor, lain Ponorogo).
- Hutajulu, H., Runtuuwu, P.C. H. H. A. (202). *Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan: Teori dan Yayasan Pengembangan Ekonomi Berkelanjutan Multi-Sektor Indonesia*. PT. Penerbitan Sonpedia Indonesia.
- Indrawanto, S. (2022). *Keberlanjutan bisnis yang ketat: Pedoman Hukum Perdagangan dan Komersial*. PT Indonesia 8 Kreakseni Nusa.
- Lintan, J. I. (2023). Analisis publikasi aksi skala besar di kapal penangkap ikan di KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang (Disertasi Doktor, Politeknik Pengiriman Semarang).
- Ramli, S., Widodo, E. & Astutik, S. (2025). Fungsi penegakan Undang-Undang Hypotec Kapal untuk menyita garansi. *Pemeriksaan Pengadilan: Jurnal Penelitian Hukum* (EISSN:2776-1916), 5 (0), 27-35.
- Ridho, M. R. (202). Hak cipta sebagai tujuan jaminan kepercayaan dalam perjanjian pinjaman bank (disertasi doktoral, catatan).
- Suryandari, W. D. (2022). Sehubungan dengan jaminan kepercayaan, kewajiban untuk mendaftarkan jaminan kepercayaan dalam arti nomor hukum 2 tahun 1999 (Master Thesis, Sultan Agnis Islamic University (Indonesia)).
- Tiendas, K. B. I. (2023). Menurut hukum Indonesia, pemeriksaan hukum pemilik kapal terkait dengan jaminan material. *Lex Privatum*, 13 (5).

- Triwibowo, B. (2024). Tinjauan Juridid Perjanjian Jaminan Kepercayaan, sesuai dengan ketentuan nomor hukum 2 dari tahun 1999, terkait dengan jaminan kepercayaan (PT Gunung Kawi Hongaria. Penelitian oleh Industri Kredit Bankcredit) (disertasi PhD Sultan Agarang).
- Wahyuni, H. H. & Purwanto, P. (2022). Analisis hukum jaminan kredit dari perspektif mencegah kredit buruk. *Hukum Binamulia*, 13 (2), 297-311