



Wanprestasi Debitur dan Perlindungan Hukum terhadap Kreditur Pemegang Hipotek Kapal

Mirza Yusuf

Universitas Negeri Semarang

Tiara Amalia*

Universitas Negeri Semarang

Kamila Raisa

Universitas Negeri Semarang

Dimas Aji

Universitas Negeri Semarang

Fidelis Bentar

Universitas Negeri Semarang

Yudhistira Raihan

Universitas Negeri Semarang

*Corresponding author, email: mirzayf07@students.unnes.ac.id

ABSTRACT

The growing activity of lending and borrowing within society demands the presence of collateral instruments that provide legal certainty and protection for creditors, one of which is through the imposition of a mortgage on sea-going vessels. This study aims to examine the imposition of ship mortgages from the perspective of collateral law in Indonesia, the forms of legal protection afforded to creditors in cases of debtor default, and the challenges that arise during the execution of the collateral object. The research method employed is normative juridical, using a literature study approach that includes legislation, legal doctrines, and court decisions. The findings show that sea-going vessels with a minimum gross tonnage of 20 m³ that are officially registered can be used as mortgage objects based on the provisions of the Indonesian Civil Code, Commercial Code, and Law Number 17 of 2008 on Shipping. A mortgage grants a preferential position to creditors, including direct execution rights and in rem rights that remain attached even if the object is transferred. Legal protection

for creditors is divided into preventive and repressive measures, covering registration obligations, limiting clauses, preferential rights, droit de suite, and the executorial power of the grosse mortgage deed. The implications of this study indicate that Indonesia's legal system has provided a fairly comprehensive regulatory framework for ship mortgages, although practical challenges still exist, such as the legal status of ships under construction and ownership disputes that may hinder execution. Therefore, due diligence and institutional harmonization are necessary to strengthen the effectiveness of legal protection for creditors in maritime financing transactions.

keywords: ship mortgage, legal protection, creditor

ABSTRAK

Pertumbuhan aktivitas pinjam meminjam dana dalam masyarakat menuntut adanya suatu jaminan yang memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi kreditur, salah satunya melalui pembebanan hipotek atas kapal laut. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pembebanan hipotek kapal laut dalam perspektif hukum jaminan di Indonesia, bentuk perlindungan hukum terhadap kreditur apabila debitur wanprestasi, serta kendala yang ada saat eksekusi objek jaminan di lapangan. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, dan putusan pengadilan. Kapal laut dengan bobot minimal 20 m³ yang terdaftar secara resmi dapat dijadikan objek hipotek berdasarkan ketentuan KUH Perdata, KUHD, dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hipotek memberikan kedudukan preferen bagi kreditur, termasuk hak eksekusi langsung dan hak kebendaan yang tetap melekat meskipun objek berpindah tangan. Perlindungan hukum terhadap kreditur terbagi atas preventif dan represif, meliputi kewajiban pendaftaran, klausula pembatas, hak preferen, droit de suite, serta kekuatan eksekutorial dari grosse akta hipotek. Implikasi dari penelitian ini memperlihatkan bahwa sistem hukum Indonesia telah memberikan kerangka regulasi yang cukup komprehensif terhadap hipotek kapal, meskipun dalam praktiknya masih banyak ditemukan kendala yang seringkali menghambat eksekusi nya. Diperlukan harmonisasi antar lembaga untuk memperkuat efektivitas perlindungan hukum bagi kreditur dalam transaksi pembiayaan maritim.

kata kunci: hipotek kapal, perlindungan hukum, kreditur, wanprestasi

Pendahuluan

Saat ini mayoritas masyarakat memanfaatkan kegiatan pinjam-meminjam uang sebagai sarana untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperbaiki kualitas hidup. Untuk mendukung hal tersebut proses penyediaan dana baik oleh lembaga keuangan bank (LKB) maupun lembaga keuangan bukan bank (LKBB) membutuhkan jaminan kepastian hukum dan perlindungan untuk kembalinya

dana kepada kreditur terhadap dana yang telah diberikan. Adanya ketentuan yang mengatur perjanjian jaminan antara kreditur dan debitur senantiasa melindungi dan memberikan kepastian hukum pada para pihak.¹

Jenis jaminan dibedakan menjadi jaminan materiil atau kebendaan, dan jaminan formil atau perorangan. Jaminan kebendaan merupakan bentuk penjaminan yang memberikan hak mendahului di atas benda-benda tertentu lainnya dan memiliki sifat melekat serta mengikuti kemana benda tersebut berada. Penggolongan benda dalam hukum jaminan ada benda tidak bergerak (pada pasal 507 dan 508 BW) dan benda bergerak (pada pasal 509 karena sifatnya/alami, pasal 54 BW karena ketentuan undang-undang).² Secara umum, kreditur cenderung memilih jaminan kebendaan karena dengan menguasai jaminan tersebut, posisi mereka menjadi kreditur preferen. Artinya, hak kebendaan atas objek jaminan berpindah ke tangan kreditur, sehingga mereka memiliki hak prioritas untuk menerima pelunasan utang terlebih dahulu dari hasil eksekusi atas benda yang dijaminan.³

Hipotek kapal merupakan salah satu jaminan atas benda tidak bergerak yang diakui dalam undang-undang. Berdasarkan Pasal 112 BW pengertian hipotek adalah “suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak, untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan”. Berdasarkan Pasal 1 angka (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal didefinisikan sebagai sarana transportasi air dengan bentuk dan jenis tertentu yang dapat digerakkan menggunakan tenaga angin, mesin, atau sumber energi lainnya, termasuk juga kendaraan yang menggunakan daya dukung dinamis, kendaraan bawah air, serta alat atau bangunan terapung yang bersifat tetap.⁴

Kapal laut dibedakan menjadi dua kategori berdasarkan beratnya, yaitu kapal yang memiliki berat kurang dari 20 M³ dan kapal yang memiliki berat lebih dari 20 M³. Perbedaan ini memiliki pengaruh pada jenis pembebanan jaminan. Kapal yang beratnya kurang dari 20 M³ menjadi objek fidusia, sedangkan kapal yang memiliki berat lebih dari 20 M³ menjadi objek hipotek. Sesuai dengan Pasal 1 angka (12) Undang-Undang Pelayaran, hipotek kapal diartikan sebagai hak jaminan kebendaan atas kapal yang telah terdaftar guna menjamin pelunasan pelunasan utang tertentu, yang memberikan keutamaan posisi bagi kreditur tertentu dibandingkan kreditur lainnya.⁵

Ketentuan terkait prosedur dan persyaratan dalam pembebanan hipotek atas kapal diatur dalam berbagai perundang-undangan, antara lain Kitab Undang-undang Hukum Perdata (BW), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan

¹ Musadad, A. (2020). Hukum Jaminan.

² Soedibyo, A. A. (2023). Hukum Jaminan: Dasar-dasar mengenai Jaminan. Jejak Pustaka.

³ Tsani, L. K., & Fatmawati, N. (2024). Keabsahan Pendaftaran Kapal Sebagai Objek Jaminan Hipotek. *Dewantara: Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora*, 3(1), 205-221.

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

Dalam perjanjian kredit, termasuk yang menggunakan objek jaminan berupa hipotek kapal, senantiasa terdapat potensi wanprestasi yang timbul dari pihak debitur. Wanprestasi yang timbul akibat debitur merupakan konsekuensi yang ditanggung oleh kreditur, atas kerugian tersebut kreditur memiliki hak untuk menuntut ganti rugi, termasuk eksekusi terhadap objek hipotek kapal laut untuk menutupi seluruh kewajiban debitur. Adanya jaminan kebendaan berupa kapal laut yang dibebani dengan hipotek sebagai upaya perlindungan terhadap dana kredit yang telah diberikan. Jaminan juga berfungsi sebagai langkah pencegahan untuk meminimalkan potensi kerugian yang mungkin dialami kreditur apabila debitur gagal memenuhi kewajibannya dalam melunasi utang.⁶

Meskipun hipotek kapal memberikan jaminan hukum, tetapi dalam pelaksanaan pemenuhan hak tersebut tidak jarang menghadapi permasalahan yang kompleks. Oleh karena itu, artikel ini disusun untuk mengkaji bentuk perlindungan hukum yang ada bagi kreditur pemegang hipotek kapal ketika menghadapi wanprestasi debitur, serta mengidentifikasi hambatan yang timbul dalam pelaksanaannya dan penanganannya. Adapun rumusan masalah penelitian ini adalah: (1) Bagaimana mekanisme pembebanan hak jaminan hipotek terhadap kapal laut menurut ketentuan hukum jaminan yang berlaku di Indonesia? (2) Bagaimana bentuk perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditur sebagai pemegang hipotek kapal apabila debitur tidak memenuhi kewajibannya (wanprestasi)? (3) Apa saja kendala atau permasalahan yang muncul dalam praktik pelaksanaan eksekusi kapal laut sebagai objek jaminan ketika debitur wanprestasi dalam perjanjian kredit?

Metode Penelitian

Penelitian ini, sebagai studi kualitatif eksploratif, bertujuan untuk menggali informasi, memberikan penjelasan, dan menghasilkan pengetahuan baru dalam kajian Hukum Jaminan, khususnya terkait hipotek kapal laut di Indonesia. Metodologi penelitian yang diterapkan adalah yuridis normatif, yang berfokus pada penelaahan bahan hukum primer dan sekunder.⁷ Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan seperti KUH Perdata, KUHD, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Fidusia, serta putusan pengadilan yang relevan. Sementara itu, bahan hukum sekunder mencakup doktrin hukum, karya ilmiah, buku, jurnal akademik, dan berbagai sumber relevan lainnya yang digunakan untuk memperdalam konsep-konsep teoritis. Dalam menganalisis bahan hukum

⁶ Balqis, A., Syakila, N. P., Fauza, B. V., & Berlian, N. (2023). Pembebanan Hak Tanggungan Dan Hipotik Kepada Debitur Sebagai Bentuk Perwujudan Perlindungan Hukum Bagi Kreditur. *Diponegoro Private Law Review*, 9(1), 1-17.

⁷ Benuf, K., & Azhar, M. (2020). Metodologi penelitian hukum sebagai instrumen mengurai permasalahan hukum kontemporer. *Gema Keadilan*, 7(1), 23.

tersebut, penelitian ini menggunakan dua pendekatan utama: pendekatan statute yang menitikberatkan pada analisis peraturan perundang-undangan, dan pendekatan konseptual yang mendasarkan diri pada pandangan ahli hukum serta perkembangan teori hukum kontemporer. Data yang terkumpul, yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan pendukung, dianalisis secara kualitatif dengan mengintegrasikan berbagai informasi dari peraturan, kebijakan, dan tulisan ilmiah. Proses analisis yang sistematis dan mendalam ini diharapkan dapat menghasilkan pembahasan yang komprehensif dan kesimpulan yang tajam mengenai sistem hukum yang mengatur hipotek kapal laut di Indonesia, termasuk perbandingan antara berbagai ketentuan hukum, prinsip-prinsip perlindungan kreditor, dan pelaksanaan eksekusi hipotek dalam praktik, tanpa melibatkan pengumpulan data lapangan.

Hasil dan Pembahasan

Pembebanan Jaminan Hipotek pada Kapal Laut Dalam Perspektif Hukum Jaminan Di Indonesia

Dalam dunia pelayaran dan perdagangan maritim, hipotek kapal laut memegang peran penting sebagai instrumen hukum yang memberikan jaminan kepastian bagi kreditor. Secara definitif, hipotek kapal merupakan hak agunan kebendaan yang dibebankan atas kapal yang telah terdaftar, dengan tujuan utama menjamin pelunasan utang tertentu. Konsep ini memberikan kedudukan istimewa (preferen) kepada kreditor pemegang hipotek, sehingga jika debitor gagal memenuhi kewajibannya, kreditor berhak mendahulukan penagihan utang melalui eksekusi kapal yang dijadikan jaminan.⁸ Mekanisme ini sangat krusial mengingat nilai kapal sebagai aset maritim biasanya sangat tinggi, sehingga perlindungan hukum bagi kreditor menjadi suatu keharusan. Dengan adanya hipotek, kreditor dapat lebih percaya diri dalam memberikan pembiayaan, sementara debitor tetap dapat memanfaatkan kapal untuk operasional pelayaran selama tidak terjadi wanprestasi.

Pengaturan hipotek kapal laut di Indonesia bersumber dari beberapa peraturan perundang-undangan yang saling melengkapi. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menjadi dasar umum, khususnya dalam Pasal 1162 hingga Pasal 1232, yang mengatur prinsip-prinsip hak jaminan atas benda tidak bergerak, termasuk mekanisme pembebanan dan eksekusi hipotek. Sementara itu, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) memberikan pengaturan lebih spesifik melalui Pasal 314 hingga Pasal 321⁹, yang secara eksplisit mengatur hipotek kapal, termasuk syarat pendaftaran dan akibat hukumnya.

⁸ Nashira, A. (2022). PEMBEBANAN HIPOTEK ATAS KAPAL LAUT MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI KASUS DI PT. X TAHUN 2020).

⁹ 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).

Perkembangan terpenting dalam pengaturan hipotek kapal terjadi dengan disahkannya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menjadi payung hukum utama dalam hal pendaftaran kapal dan pembebanan hipotek. UU ini menegaskan bahwa kapal yang memenuhi persyaratan tertentu dapat dijadikan objek hipotek dan wajib didaftarkan dalam register kapal Indonesia untuk memperoleh kekuatan hukum. Dengan demikian, ketiga sumber hukum ini membentuk suatu sistem yang komprehensif, memastikan bahwa praktik hipotek kapal berjalan dengan kepastian hukum yang kuat, sekaligus melindungi hak-hak semua pihak yang terlibat.

Tidak semua kapal dapat dijadikan objek hipotek, karena hukum Indonesia menetapkan kriteria khusus berdasarkan ukuran dan status kepemilikan. Kapal laut yang dapat dibebani hipotek harus memiliki bobot isi kotor minimal 20 m³, sehingga dikategorikan sebagai benda tidak bergerak. Klasifikasi ini penting karena hanya benda tidak bergerak yang dapat dibebani hipotek, sementara benda bergerak tunduk pada skema jaminan lain. Selain itu, kapal harus terdaftar secara resmi dalam register kapal Indonesia, karena pendaftaran inilah yang memberikan kepastian hukum atas status kapal dan hak-hak yang melekat padanya.

Di sisi lain, kapal dengan bobot isi kotor di bawah 20 m³ dianggap sebagai benda bergerak, sehingga tidak memenuhi syarat untuk dibebani hipotek. Untuk kapal jenis ini, skema jaminan yang berlaku adalah fidusia, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia. Perbedaan pengaturan ini didasarkan pada pertimbangan ekonomis dan risiko hukum, di mana kapal berukuran besar dinilai memiliki nilai investasi yang signifikan sehingga memerlukan perlindungan hukum yang lebih kuat melalui hipotek. Dengan demikian, sistem hukum Indonesia telah menyediakan mekanisme yang jelas dan terstruktur untuk menjamin kepastian dalam transaksi maritim, baik bagi pemilik kapal maupun pihak pemberi pembiayaan.

Dalam perjanjian hipotek kapal laut, terdapat dua subjek utama yang terlibat, yaitu pemberi hipotek dan penerima hipotek. Pemberi hipotek umumnya adalah pemilik kapal yang sah, baik perorangan maupun badan hukum, yang membutuhkan pembiayaan dan bersedia menjaminkan kapalnya sebagai agunan. Sementara itu, penerima hipotek biasanya merupakan lembaga keuangan, terutama bank, yang memberikan pinjaman dan memerlukan jaminan hukum atas pembiayaan tersebut. Hubungan hukum antara kedua pihak ini bersifat timbal balik: pemberi hipotek tetap dapat menggunakan kapal untuk kegiatan pelayaran selama tidak terjadi cidera janji, sedangkan penerima hipotek memperoleh hak preferensi untuk mengeksekusi kapal jika debitur wanprestasi. Keseimbangan hak dan kewajiban ini diatur secara rinci dalam peraturan perundang-undangan untuk memastikan kepastian hukum bagi kedua belah pihak.

Objek dari hipotek kapal laut adalah kapal itu sendiri, tetapi dengan beberapa persyaratan ketat yang harus dipenuhi. Pertama, kapal harus terdaftar secara resmi dalam Daftar Kapal Indonesia, karena pendaftaran ini menjadi bukti kepemilikan yang sah dan memenuhi syarat formal sebagai benda yang dapat dibebani hak agunan¹⁰. Kedua, kapal harus memiliki bobot isi kotor minimal 20 m³, karena ukuran ini menjadi batas penentu apakah suatu kapal dikategorikan sebagai benda tidak bergerak (yang dapat dihipotekkan) atau benda bergerak (yang menggunakan skema fidusia). Persyaratan ini penting untuk menjamin nilai ekonomis kapal sebagai agunan yang memadai bagi kreditor. Selain kapal yang sudah beroperasi, hukum Indonesia juga mengakui kapal yang sedang dalam proses pembangunan atau bahkan bagian-bagian tertentu dari kapal sebagai objek hipotek, asalkan memenuhi ketentuan khusus. Pengaturan ini memberikan fleksibilitas dalam pembiayaan industri maritim, terutama untuk proyek pembangunan kapal baru yang membutuhkan pendanaan jangka panjang.

Ketentuan mengenai kapal yang sedang dibangun sebagai objek hipotek diatur secara khusus karena status hukumnya yang berbeda dari kapal yang sudah selesai dibangun¹¹. Kapal dalam tahap pembangunan dapat dijadikan jaminan hipotek asalkan memenuhi prosedur pendaftaran sementara dan dapat dibuktikan kepemilikannya. Demikian pula, bagian-bagian kapal yang memiliki nilai signifikan seperti mesin kapal atau komponen utama lainnya dapat dijadikan objek hipotek terpisah jika memenuhi syarat. Fleksibilitas ini sangat penting dalam industri pelayaran, di mana pembiayaan sering kali dibutuhkan sejak tahap awal konstruksi kapal. Dengan demikian, hukum Indonesia telah menyediakan kerangka yang komprehensif untuk memfasilitasi berbagai kebutuhan pembiayaan di sektor maritim, sekaligus menjaga kepentingan semua pihak yang terlibat melalui pengaturan yang jelas dan terstruktur.

Proses pembebanan hipotek kapal laut merupakan mekanisme hukum yang diawali dengan pendaftaran kapal pada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal, dimana kapal tersebut harus tercatat dalam Daftar Induk Kapal sebagai prasyarat utama. Pembebanan hipotek kemudian dilaksanakan melalui pembuatan akta hipotek oleh pejabat berwenang, yang menghasilkan Grosse Akta Hipotek sebagai dokumen eksekutorial bagi penerima hipotek (biasanya bank atau lembaga keuangan). Prosedur ini memerlukan kelengkapan dokumen termasuk surat permohonan resmi, dokumen kepemilikan kapal, dan persyaratan administratif lainnya yang diatur secara ketat dalam peraturan perundang-undangan.

Hipotek kapal laut memiliki karakteristik hukum yang unik dan memberikan perlindungan kuat bagi kreditor. Sebagai hak kebendaan, hipotek

¹⁰ Kharsyi, M. P. (2023). Status Hukum Kapal Laut Sebagai Jaminan Hipotik Dalam Hukum Jaminan dan Akibat Hukumnya. *narasijurnal*. <https://narasijurnal.com/2023/11/13/status-hukum-kapal-laut-sebagai-jaminan-hipotik-dalam-hukum-jaminan-dan-akibat-hukumnya/> diakses pada tanggal 4 Mei 2025.

¹¹ Nashira, A. (2022). *Op. Cit.*

melekat pada kapal sebagai objeknya dan dapat ditegakkan terhadap siapapun yang menguasai kapal tersebut. Sistem ini menganut azas prioritas dimana pemegang hipotek pertama memiliki kedudukan lebih tinggi, serta prinsip spesialisitas yang mensyaratkan kejelasan objek dan nilai jaminan. Yang penting, kreditor memiliki hak eksekusi langsung tanpa proses gugatan pengadilan, sementara kapal yang sama dapat dibebani multi-hipotek dengan prioritas berdasarkan urutan pendaftaran. Namun perlu dicatat bahwa dalam eksekusi, terdapat piutang-pelayaran tertentu seperti biaya penyelamatan dan upah awak kapal yang mendapat prioritas lebih tinggi dalam pembagian hasil eksekusi.

Dalam praktiknya, implementasi hipotek kapal laut tidak lepas dari berbagai tantangan. Kendala sering muncul dalam eksekusi, terutama untuk kapal yang masih dalam pembangunan atau mengalami sengketa kepemilikan. Lembaga keuangan harus melakukan *due diligence* ketat dalam menilai kelayakan debitur dan status hukum kapal, termasuk risiko pembangunan yang belum selesai¹². Permasalahan administratif seperti kehilangan Grosse Akta Hipotek juga dapat terjadi, meskipun dapat diatasi melalui permohonan penggantian ke pengadilan. Tantangan-tantangan ini menunjukkan kompleksitas pembiayaan maritim yang membutuhkan pemahaman mendalam baik aspek hukum maupun teknis.

Proses pengakhiran hipotek dilakukan melalui mekanisme pencoretan (*roya*) dari daftar kapal oleh pejabat pendaftar. *Roya* dapat diajukan oleh penerima hipotek atau pemberi hipotek dengan persetujuan penerima, biasanya setelah utang dilunasi. Proses ini penting untuk memberikan kepastian hukum bahwa kapal telah terbebas dari beban jaminan, sehingga dapat digunakan kembali sebagai agunan atau dialihkan kepemilikannya. Seluruh mekanisme ini menunjukkan bagaimana sistem hukum Indonesia telah mengatur secara komprehensif hipotek kapal laut, menciptakan keseimbangan antara perlindungan kreditor dan kepentingan debitur, sekaligus menjamin kepastian hukum dalam transaksi pembiayaan maritim yang bernilai tinggi.

Bentuk Perlindungan Hukum Kreditur Pemegang Hak Jaminan Hipotek Kapal

1. Perlindungan Hukum Preventif

- **Registrasi dan Pendaftaran Hipotek Kapal**

Perlindungan hukum preventif terwujud melalui kewajiban pendaftaran hipotek kapal sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 60 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan bahwa "pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal dan wajib didaftarkan pada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal."¹³ Pendaftaran ini mengimplementasikan asas publisitas yang menjamin kepastian hukum bagi kreditur serta memberikan

¹² Tiendas, K. B. I. (2024). *Op. Cit.*

¹³ Pasal 60 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.

informasi kepada pihak ketiga mengenai status kebendaan kapal tersebut.

Mochammad Dja'is menyatakan bahwa "pendaftaran hipotek kapal merupakan manifestasi dari prinsip spesialisasi dan publisitas yang berfungsi sebagai peringatan (warning) bagi pihak ketiga bahwa terhadap kapal tersebut telah dibebani hipotek.¹⁴ Registrasi ini menghasilkan grosse akta hipotek kapal yang memiliki kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap.

- Klausula Limitatif dalam Akta Hipotek Kapal

Kreditur dapat meminta pencantuman klausula pembatasan (covenant) dalam akta hipotek kapal yang melarang debitur melakukan tindakan-tindakan tertentu tanpa persetujuan tertulis dari kreditur, seperti:

- a. Pembebanan hipotek ulang (second mortgage)
- b. Pengalihan kepemilikan kapal
- c. Perubahan struktural signifikan terhadap kapal
- d. Penyewaan kapal kepada pihak ketiga

Sri Soedewi Masjchoen Sofwan berargumen bahwa "klausula pembatas dalam perjanjian hipotek berfungsi sebagai mekanisme pengamanan preventif yang membatasi keleluasaan debitur untuk melakukan perbuatan hukum yang berpotensi merugikan kepentingan kreditur.¹⁵

2. Perlindungan Hukum Represif

- Hak Preferensi (Droit de Preference)

Kreditur pemegang hipotek kapal menikmati kedudukan istimewa berupa hak preferensi untuk didahulukan dalam mendapatkan pelunasan piutang dari hasil eksekusi kapal. Pasal 1133 KUH Perdata menyatakan bahwa "hak untuk didahulukan di antara para kreditur bersumber pada hak istimewa, pada gadai, dan pada hipotek. Asas ini diperkuat dalam Pasal 60 ayat (1) UU Pelayaran yang menegaskan bahwa hipotek kapal memberikan kedudukan yang diutamakan bagi kreditur terhadap kreditur lain.

Satjipto Rahardjo menekankan bahwa "hak preferensi merupakan konkretisasi dari prinsip keadilan distributif dalam hukum jaminan, yang memberikan prioritas bagi kreditur yang telah melakukan tindakan hukum preventif untuk mengamankan piutangnya.¹⁶

¹⁴ Mochammad Dja'is, "Hukum Eksekusi sebagai Wujud Perlindungan Hukum bagi Pemegang Hak Jaminan", (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2018), hlm. 127.

¹⁵ Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, "Hukum Jaminan di Indonesia: Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan", (Yogyakarta: Liberty, 2017), hlm. 93.

¹⁶ Satjipto Rahardjo, "Ilmu Hukum", (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014), hlm. 215.

- Hak Kebendaan yang Mengikuti Objeknya (*Droit de Suite*)
 Perlindungan hukum berikutnya berupa *droit de suite* yang memungkinkan hak hipotek tetap melekat pada kapal meskipun telah berpindah kepemilikan. Prinsip ini tertuang dalam Pasal 1163 ayat (2) KUH Perdata yang menyebutkan bahwa "benda-benda tersebut tetap dibebani dengan hipotek, dalam tangan siapapun benda-benda itu berada.
 Mariam Darus Badruzaman menegaskan bahwa "sifat *droit de suite* merupakan manifestasi dari karakter kebendaan (*zakelijk recht*) yang melekat pada hipotek, sehingga memberikan jaminan kepastian hukum bagi kreditur terhadap kemungkinan pengalihan objek jaminan.¹⁷
- Hak Eksekutorial Langsung
 Kreditur pemegang *grosse akta* hipotek kapal memiliki kewenangan untuk melakukan eksekusi langsung (*parate executie*) tanpa harus melalui proses gugatan perdata biasa. Legitimasi yuridis hak ini tertuang dalam Pasal 224 HIR/258 RBg yang menyatakan bahwa *grosse akta* hipotek memiliki kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan hakim. Eksekusi dapat ditempuh melalui mekanisme:
 1. Penjualan di bawah tangan dengan persetujuan debitur
 2. Lelang eksekusi melalui Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL)
 3. Permohonan fiat eksekusi ke Ketua Pengadilan Negeri
 Subekti mengemukakan bahwa "keistimewaan *grosse akta* hipotek terletak pada kekuatan eksekutorialnya yang memungkinkan kreditur untuk menjalankan eksekusi secara langsung tanpa proses litigasi yang memakan waktu dan biaya.¹⁸
- Hak Retensi (*Right of Retention*)
 Kreditur dapat mengimplementasikan hak retensi untuk menahan kapal dalam kekuasaannya hingga seluruh utang debitur dilunasi. Dasar hukumnya terdapat dalam Pasal 1616 KUH Perdata yang mengatur bahwa "kreditur dapat menahan benda debitur yang berada dalam tangannya, sampai dengan dipenuhinya prestasi oleh debitur.
 Menurut J. Satrio, "hak retensi merupakan bentuk *self-help* yang diberikan oleh hukum kepada kreditur untuk melindungi

¹⁷ Mariam Darus Badruzaman, "Bab-bab tentang *Credietverband*, Gadai dan *Fiducia*", (Bandung: Alumnus, 2015), hlm. 178.

¹⁸ Subekti, "Hukum Acara Perdata", (Jakarta: Binacipta, 2016), hlm. 142.

kepentingannya dengan cara menahan objek jaminan sebagai leverage untuk memaksa debitur memenuhi kewajibannya.¹⁹

- Perlindungan Melalui Asuransi Kapal

Kreditur dapat mensyaratkan debitur untuk mengasuransikan kapal yang dijadikan objek hipotek dan mencantumkan banker's clause yang menetapkan kreditur sebagai pihak yang berhak menerima pembayaran klaim asuransi (loss payee). Ketentuan ini selaras dengan Pasal 297 KUHD yang mengatur mengenai asuransi kapal laut.

Riduan Syahrani menyatakan bahwa "banker's clause dalam polis asuransi kapal merupakan bentuk perlindungan antisipatif bagi kreditur terhadap risiko kerusakan atau kehilangan objek jaminan yang dapat mengakibatkan devaluasi nilai ekonomis jaminan."²⁰

3. Perlindungan Hukum Melalui Mekanisme Kepailitan

Apabila debitur dinyatakan pailit, kreditur pemegang hipotek kapal tetap memiliki hak separatis untuk mengeksekusi sendiri objek jaminan seolah-olah tidak terjadi kepailitan. Hal ini didasarkan pada Pasal 55 ayat (1) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang yang menyatakan bahwa "setiap kreditor pemegang gadai, jaminan fidusia, hak tanggungan, hipotek, atau hak agunan atas kebendaan lainnya, dapat mengeksekusi haknya seolah-olah tidak terjadi kepailitan."²¹

Sutan Remy Sjahdeini menjelaskan bahwa "hak separatis merupakan manifestasi dari prinsip structured creditors yang menempatkan kreditur pemegang jaminan kebendaan pada posisi yang lebih tinggi dibandingkan kreditur konkuren dalam hierarki pembayaran utang kepailitan."²²

4. Perlindungan Hukum Melalui Jalur Litigasi dan Non-Litigasi

a. Litigasi melalui Pengadilan Niaga

Kreditur dapat mengajukan gugatan wanprestasi ke Pengadilan Niaga sebagaimana diatur dalam Pasal 50 jo. Pasal 51 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 tentang Peradilan Umum sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009. Gugatan dapat disertai dengan permohonan sita jaminan (conservatoir beslag) terhadap kapal untuk mencegah pengalihan atau perusakan objek hipotek.

¹⁹ J. Satrio, "Hukum Jaminan, Hak-hak Jaminan Kebendaan", (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2016), hlm. 89.

²⁰ Riduan Syahrani, "Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata", (Bandung: Alumni, 2013), hlm. 156

²¹ Pasal 55 ayat (1) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 131.

²² Sutan Remy Sjahdeini, "Hukum Kepailitan: Memahami Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan", (Jakarta: Grafiti, 2016), hlm. 281.

b. Penyelesaian Sengketa Non-Litigasi

Alternatif penyelesaian sengketa non-litigasi dapat ditempuh melalui:

- Negosiasi restrukturisasi utang
- Mediasi perbankan sebagaimana diatur dalam Peraturan OJK Nomor 1/POJK.07/2014 tentang Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa di Sektor Jasa Keuangan
- Arbitrase sesuai dengan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa

Ricardo Simanjuntak berpendapat bahwa "penyelesaian sengketa hipotek kapal melalui jalur non-litigasi memiliki keunggulan dari segi efisiensi waktu, biaya, serta terjaganya hubungan baik antara debitur dan kreditur, yang sangat esensial dalam transaksi bisnis maritim yang bersifat berkelanjutan."²³

A. Permasalahan yang Timbul di Lapangan pada Saat Eksekusi Jaminan Hipotek Kapal

Ketika debitur gagal memenuhi kewajibannya (wanprestasi), kreditur yang memegang hak hipotek memiliki wewenang untuk melakukan penjualan kapal tersebut melalui proses lelang umum. Penjualan ini dilakukan untuk memperoleh dana yang akan digunakan guna melunasi hutang debitur kepada kreditur, sehingga kreditur dapat memperoleh kembali uang pinjaman yang diberikan sebelumnya.²⁴ Hak kreditur untuk menjual kapal yang dijaminan dengan hipotek ini diatur dalam Pasal 1178 ayat (2) KUH Perdata.

Sebagai pemegang hak hipotek, kreditur memiliki hak untuk menjual kapal melalui lelang yang terbuka dan sesuai prosedur dalam hal wanprestasi. Hasil penjualan digunakan untuk melunasi hutang debitur sebagian atau seluruhnya, memberikan perlindungan jika kewajiban tidak terpenuhi. Penjualan diatur secara tegas untuk menjadi adil dan transparan, dan untuk memastikan bahwa debitur diberi tahu dan diberi kesempatan untuk memenuhi kewajibannya terlebih dahulu. Salah satu ketentuan hukum yang memungkinkan kreditur untuk menegakkan haknya secara hukum adalah hak untuk menjual kapal melalui lelang ini. Hasil penjualan ini kemudian digunakan untuk menyeimbangkan posisi kreditur dan debitur, sehingga hak kreditur untuk mendapatkan pembayaran terpenuhi, dan juga menjaga keadilan dan kepastian hukum dalam proses eksekusi jaminan hipotek kapal dalam hukum perdata Indonesia.²⁵

²³ Ricardo Simanjuntak, "Teknik Perancangan Kontrak Bisnis", (Jakarta: Kontan Publishing, 2018), hlm. 245.

²⁴ Wahyuni, H. H., & Purwanto, P. (2024). Analisis Hukum Terhadap Jaminan Kredit Dalam Perspektif Pencegahan Kredit Macet. *Binamulia Hukum*, 13(2), 297-311.

²⁵ Nurnaningsih, N. (2022). Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hak Debitor Dalam Perjanjian Kredit Jaminan Hipotek Kapal Berasaskan Nilai Keadilan (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).

Dalam proses penjualan kapal melalui lelang, pembeli kapal memiliki hak untuk meminta agar hipotek yang terdaftar pada kapal tersebut dihapuskan atau diroya sesuai ketentuan Pasal 1210 KUH Perdata. Hak ini diberikan agar kapal yang dibeli tidak lagi terbebani oleh hak hipotek yang sebelumnya melekat, sehingga kapal tersebut bisa menjadi milik baru yang bebas dari gugatan atau beban hukum terkait jaminan kredit sebelumnya. Penghapusan hipotek ini sangat penting agar pembeli memperoleh kepastian hukum bahwa kapal yang dibelinya benar-benar bersih dari hak tanggungan, dan dapat dipergunakan atau dijual kembali tanpa hambatan hukum di kemudian hari.

Pada saat proses penjualan kapal melalui lelang selesai dan kapal telah terjual, hasil dari penjualan tersebut umumnya digunakan untuk melunasi seluruh hutang debitur kepada kreditur. Setelah utang tersebut dilunasi, selanjutnya dilakukan proses roya, yaitu proses menghapus atau membebaskan kapal dari hipotek yang masih terdaftar, sama seperti proses roya pada hak tanggungan.²⁶ Proses roya ini harus dilakukan agar status kapal secara administratif dan hukum menjadi *clear* dan tidak lagi terbebani oleh hak tanggungan sebelumnya. Dengan demikian, kapal benar-benar menjadi milik baru yang bebas dari beban jaminan kredit sebelumnya, dan hal ini sekaligus memastikan kepastian hukum serta mendukung kelancaran transaksi berikutnya terkait kapal tersebut.

Menurut ketentuan Pasal 1185 KUH Perdata, debitur wajib mendapatkan persetujuan tertulis dari kreditur sebelum menyewakan kapal yang dijaminakan dengan hak hipotek kepada pihak lain. Tujuan dari ketentuan ini adalah agar kreditur tetap memiliki kontrol dan mendapatkan informasi terkait penggunaan kapal oleh pihak ketiga yang menyewa kapal tersebut. Dengan adanya persetujuan tertulis dan pemberitahuan ini, kreditur dapat memastikan bahwa hak-haknya sebagai pemegang hipotek tetap terlindungi dan tidak hilang atau terganggu oleh keberadaan pihak lain yang menyewa kapal.

Kreditur berhak meminta penyewa menandatangani surat pernyataan yang menyatakan kesediaan mereka untuk menyerahkan kapal secara sukarela dan dalam keadaan baik kepada kreditur kapan saja, terutama jika debitur mengalami wanprestasi. Biasanya, pihak penyewa harus menyetujui dan memahami bahwa mereka harus bersedia mengosongkan kapal dan menyerahkannya tanpa keberatan jika debitur gagal memenuhi kewajibannya. Tujuan utama penandatanganan surat pernyataan ini adalah untuk melindungi hak kreditur agar kapal dapat disita dan dilelang sesuai kebutuhan. Penandatanganan juga memastikan proses sewa berlangsung dengan jelas dan hak-hak semua pihak tetap terjaga selama perjanjian berlangsung.

Debitur atau pemberi hipotek memiliki kewajiban untuk mengasuransikan kapal yang menjadi objek jaminan hipotek tersebut. Tujuannya adalah untuk melindungi nilai kapal dari risiko kerusakan, kecelakaan, atau musnah yang

²⁶ Mandiri, D. A., & Mediawati, N. F. (2024). Analisis Yuridis Pelaksanaan Penghapusan Hak Tanggungan dan Akta Konsen Roya. *ResearchJet Journal of Analysis and Inventions*, 1(3).

dapat terjadi sewaktu-waktu. Asuransi ini harus dilakukan secara berkelanjutan dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar nilai jaminan tetap terjaga dan proses penagihan berjalan lancar jika terjadi kerusakan atau kerugian. Dengan adanya asuransi, apabila kapal mengalami kerusakan atau musnah, maka klaim atas asuransi tersebut akan dikeluarkan dan pembayaran klaim tersebut menjadi hak kreditur, bukan debitur.²⁷

Pembayaran klaim asuransi ini nantinya digunakan untuk membayar atau melunasi utang debitur kepada kreditur sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam Pasal 297 KUHD. Artinya, kreditur, sebagai pemegang hak hipotek, berhak menerima hasil dari klaim asuransi jika terjadi kerusakan atau kehilangan kapal. Hal ini memberikan perlindungan tambahan bagi kreditur karena klaim asuransi berfungsi sebagai sumber pembayaran cadangan yang dapat digunakan untuk menutup sebagian atau seluruh utang yang masih harus dilunasi oleh debitur. Dengan demikian, kewajiban asuransi ini menjadi bagian integral dari mekanisme perlindungan hak kreditur dalam perjanjian jaminan hipotek kapal.

Eksekusi kapal laut yang dijadikan jaminan hipotek terkendala oleh berbagai masalah operasional dan hukum, terutama sifat kapal sebagai aset bergerak yang lokasinya tidak statis. Mobilitas ini menjadi hambatan signifikan bagi kreditur yang ingin mengambil alih kapal secara langsung, terutama ketika kapal berada di luar wilayah hukum Indonesia. Ketidakpastian keberadaan kapal seringkali memperlambat proses eksekusi karena memerlukan koordinasi lintas negara serta upaya pencarian yang memakan waktu dan biaya ekstra.²⁸

Permasalahan lain yang menyertainya adalah tingginya biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan pengambilalihan kapal dalam proses eksekusi.²⁹ Biaya tersebut meliputi biaya lelang, biaya pemindahan, pengamanan, dan operasional selama proses eksekusi berlangsung. Biaya yang tinggi ini tidak hanya membebani kreditor secara ekonomi tetapi juga berpotensi mengurangi efisiensi pelaksanaan eksekusi. Tingginya biaya operasional tersebut sering menjadi hambatan praktis bagi kreditor, yang mempengaruhi keberhasilan upaya penegakan hak jaminan melalui prosedur hukum yang berlaku.

Selain masalah lokasi dan biaya, masalah lain adalah keberadaan pihak ketiga yang menyewa kapal selama proses eksekusi. Dalam praktiknya, kapal yang disewa oleh pihak lain harus mendapatkan persetujuan resmi dari penyewa sebelum mengosongkan kapal dan menyerahkannya kepada kreditur. Ini menimbulkan risiko bagi proses eksekusi karena keberadaan penyewa atau pihak lain yang memiliki kontrol atas kapal dapat memperlambat atau bahkan menghalangi proses serah terima. Oleh karena itu, kesepakatan tertulis dari

²⁷ Yasin, Z. (2022). Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut Yang Dijaminkan Ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan. *Recital Review*, 4(1), hlm. 125.

²⁸ Hartanto, Dhimas Rudy, Kristian Cahyandi, and Indriyani Indriyani. "Urgensi Perkembangan Regulasi Hipotek Kapal Laut dalam Meningkatkan Kepastian Hukum Pada Transaksi Maritim di Indonesia." *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 8, no. 1 (2024): hlm. 69.

²⁹ Rizkianti, W. (2024). *Op. Cit.*

penyewa sangat penting, dan proses pengosongan kapal harus dilakukan dengan tepat supaya tidak ada masalah lagi di kemudian hari.

Pelaksanaan eksekusi juga menghadapi tantangan dari segi administratif dan prosedur. Proses lelang dan pendaftaran barang jaminan harus mengikuti prosedur resmi yang ketat, termasuk pengumuman dan laporan yang lengkap. Dalam kenyataannya, sengketa antara pihak ketiga dan pemilik baru kapal hasil lelang dapat menyebabkan masalah hukum, memperpanjang proses, dan menambah tugas administrasi yang harus diselesaikan sebelum eksekusi akhir dapat dilakukan. Selain itu, dokumen kepemilikan kapal harus diperiksa dan disertifikasi dengan hati-hati agar proses perpindahan kepemilikan dan hak milik berjalan sesuai dengan hukum.³⁰

Dengan Demikian, Permasalahan dalam pelaksanaan eksekusi kapal laut sebagai objek jaminan tidak hanya bergantung pada prosedur hukum yang berlaku, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh faktor praktis di lapangan yang dapat mengurangi efisiensi dan efektivitas proses tersebut serta menimbulkan risiko kerugian yang besar bagi kreditur. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan hukum yang lebih lengkap dan prosedur yang matang serta terkoordinasi dengan baik, mulai dari aspek administratif hingga aspek teknis, agar proses eksekusi dapat berjalan lancar.

Kesimpulan

Hipotek kapal laut di Indonesia merupakan instrumen hukum penting yang memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi kreditur dalam transaksi pembiayaan maritim. Kapal laut dengan bobot isi kotor minimal 20 m³ yang terdaftar resmi dapat dijadikan objek hipotek berdasarkan KUH Perdata, KUHD, dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengaturan hipotek kapal laut di Indonesia bersumber dari beberapa peraturan perundang-undangan yang saling melengkapi. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menjadi dasar umum, khususnya dalam Pasal 1162 hingga Pasal 1232, yang mengatur prinsip-prinsip hak jaminan atas benda tidak bergerak, termasuk mekanisme pembebanan dan eksekusi hipotek. Sementara itu, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) memberikan pengaturan lebih spesifik melalui Pasal 314 hingga Pasal 321, yang secara eksplisit mengatur hipotek kapal, termasuk syarat pendaftaran dan akibat hukumnya.

Proses pembebanan hipotek kapal laut merupakan mekanisme hukum yang diawali dengan pendaftaran kapal pada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal, dimana kapal tersebut harus tercatat dalam Daftar Induk Kapal sebagai prasyarat utama. Pembebanan hipotek kemudian dilaksanakan melalui pembuatan akta hipotek oleh pejabat berwenang, yang menghasilkan Grosse Akta Hipotek sebagai dokumen eksekutorial bagi penerima hipotek

³⁰ *Ibid.*

(biasanya bank atau lembaga keuangan). Prosedur ini memerlukan kelengkapan dokumen termasuk surat permohonan resmi, dokumen kepemilikan kapal, dan persyaratan administratif lainnya yang diatur secara ketat dalam peraturan perundang-undangan.

Hipotek memberikan hak preferen kepada kreditur, termasuk hak eksekusi langsung jika debitur wanprestasi, serta hak kebendaan yang melekat meskipun kapal berpindah tangan. Perlindungan hukum bagi kreditur meliputi kewajiban pendaftaran, klausula pembatas, hak preferen, *droit de suite*, dan kekuatan eksekutorial dari akta hipotek. Meskipun regulasi sudah cukup komprehensif, praktik eksekusi hipotek kapal masih menghadapi kendala yang menghambat efektivitas perlindungan hukum. Permasalahan dalam pelaksanaan eksekusi hipotek kapal laut sebagai objek jaminan tidak hanya bergantung pada prosedur hukum yang berlaku, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh faktor praktis di lapangan yang dapat mengurangi efisiensi dan efektivitas proses tersebut serta menimbulkan risiko kerugian yang besar bagi kreditur. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan hukum yang lebih lengkap dan prosedur yang matang serta terkoordinasi dengan baik, mulai dari aspek administratif hingga aspek teknis, agar proses eksekusi dapat berjalan lancar.

Berdasarkan diskusi diatas dapat disarankan bahwa diperlukan harmonisasi dan koordinasi antarlembaga terkait untuk memperkuat efektivitas pelaksanaan eksekusi hipotek kapal agar perlindungan hukum bagi kreditur dapat terlaksana dengan baik tanpa hambatan birokrasi yang berarti. Disamping itu, perlu peningkatan sosialisasi dan pemahaman mengenai mekanisme hipotek kapal kepada para pelaku usaha dan kreditur agar proses pembebanan dan eksekusi hipotek dapat berjalan lancar dan sesuai dengan ketentuan hukum. Pengembangan regulasi dan prosedur eksekusi yang lebih praktis dan cepat sangat diperlukan untuk mengatasi kendala di lapangan, sehingga kreditur dapat memperoleh haknya secara efektif tanpa menimbulkan kerugian yang berlarut-larut.

DAFTAR PUSTAKA

- Balqis, A., Syakila, N. P., Fauza, B. V., & Berlian, N. (2023). Pembebanan Hak Tanggungan dan Hipotik kepada Debitur sebagai Bentuk Perwujudan Perlindungan Hukum bagi Kreditur. *Diponegoro Private Law Review*, 9(1), 1-17.
- Badrulzaman, Mariam Darus. (2015). *Bab-bab tentang Credietverband, Gadai dan Fiducia*. Bandung: Alumni.
- Dasinangon, A. D. (2018). Eksekusi Jaminan Hipotik Kapal Laut Akibat Wanprestasi Perjanjian Kredit. *Lex Privatum*, Vol. VI/No. 3/Mei/2018.
- Dja'is, Mochammad. (2018). *Hukum Eksekusi sebagai Wujud Perlindungan Hukum bagi Pemegang Hak Jaminan*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

- Hartanto, Dhimas Rudy, Kristian Cahyandi, & Indriyani. (2024). Urgensi Perkembangan Regulasi Hipotek Kapal Laut dalam Meningkatkan Kepastian Hukum pada Transaksi Maritim di Indonesia. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 8(1), 69.
- Kharsyi, M. P. (2023). Status Hukum Kapal Laut sebagai Jaminan Hipotik dalam Hukum Jaminan dan Akibat Hukumnya. *narasijurnal*.
<https://narasijurnal.com/2023/11/13/status-hukum-kapal-laut-sebagai-jaminan-hipotik-dalam-hukum-jaminan-dan-akibat-hukumnya/> (diakses 4 Mei 2025).
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- Mandiri, D. A., & Mediawati, N. F. (2024). Analisis Yuridis Pelaksanaan Penghapusan Hak Tanggungan dan Akta Konsen Roya. *ResearchJet Journal of Analysis and Inventions*, 1(3).
- Mariam Darus Badruzaman. (2015). *Bab-bab tentang Credietverband, Gadaai dan Fiducia*. Bandung: Alumni. (Catatan: sudah muncul di atas—dibiarkan satu kali saja)
- Musadad, A. (2020). *Hukum Jaminan*.
- Nashira, A. (2022). Pembebanan Hipotek atas Kapal Laut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi Kasus di PT. X Tahun 2020).
- Nurnaningsih, N. (2022). Rekonstruksi Regulasi Perlindungan Hak Debitor dalam Perjanjian Kredit Jaminan Hipotek Kapal Berasaskan Nilai Keadilan. (Disertasi Doktor, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.
- Rahardjo, Satjipto. (2014). *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Satrio, J. (2016). *Hukum Jaminan, Hak-hak Jaminan Kebendaan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Soedewi Masjchoen Sofwan, Sri. (2017). *Hukum Jaminan di Indonesia: Pokok-pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*. Yogyakarta: Liberty.
- Soedibyo, A. A. (2023). *Hukum Jaminan: Dasar-dasar mengenai Jaminan*. Jejak Pustaka.
- Subekti. (2016). *Hukum Acara Perdata*. Jakarta: Binacipta.
- Syahrani, Riduan. (2013). *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*. Bandung: Alumni.
- Tiendas, K. B. I., & E. N. (2024). Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan atas Kapal Laut dikaitkan dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum di Indonesia. *Lex Privatum*, 13(5).
- Tsani, L. K., & Fatmawati, N. (2024). Keabsahan Pendaftaran Kapal sebagai Objek Jaminan Hipotek. *Dewantara: Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora*, 3(1), 205-221.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- Wahyuni, H. H., & Purwanto, P. (2024). Analisis Hukum terhadap Jaminan Kredit dalam Perspektif Pencegahan Kredit Macet. *Binamulia Hukum*, 13(2), 297-311.
- Yasin, Z. (2022). Pengaturan Perlindungan Hukum terhadap Kreditur dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut yang Dijaminkan ke Bank berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan. *Recital Review*, 4(1), 125.