

Eksekusi Hipotek Kapal Terhadap Debitur Wanprestasi Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran

Ernawati Suwarno^{1*}, Muhammad Abdul Zali², Siti Nurhaliza³, Vernon Januar⁴, Vellycia Carmelita Agustin⁵

^{1*,2,3,4,5} Fakultas Hukum Universitas Pamulang, Banten, Indonesia

Corresponding Author's e-mail : dosen02533@unpam.ac.id



e-ISSN: 2964-0962

SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

<https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat>

Vol. 5, No. 5, Oktober 2026

Page: 3342-3361

Available at:

<https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat/article/view/4519>

DOI:

<https://doi.org/10.55681/seikat.v5i5.4519>

Article History:

Received: 29-09-2026

Revised: 07-10-2026

Accepted: 07-10-2026

Abstract : *Ship mortgage is a form of proprietary security that has a strategic position in financing shipping activities because registered ships may be used as collateral to secure the repayment of specific debts. Legal issues arise when a debtor defaults, as the executorial force attached to the Grosse Akta Hipotek does not, by itself, guarantee the effective enforcement of the mortgage against the ship. This study aims to analyze the regulation of ship mortgages, the legal position of the Grosse Akta Hipotek, the mechanism for enforcing ship mortgages against defaulting debtors, and the legal certainty of their enforcement. This study employs a normative juridical method using statutory, conceptual, and case approaches through an analysis of the Shipping Law, the Indonesian Civil Code, the Commercial Code, and relevant legal literature and research. The results show that the Shipping Law grants the Grosse Akta Hipotek executorial force equivalent to a final and binding court judgment. However, enforcement remains problematic when the ship is sailing, conducting loading and unloading activities, or located outside Indonesian jurisdiction. These circumstances indicate the need to harmonize enforcement mechanisms so that the security rights over ships do not remain merely normative but can be effectively realized in resolving default.*

Keywords : *Ship Mortgage; Enforcement; Default; Security Rights*

Abstrak : Hipotek kapal merupakan instrumen jaminan kebendaan yang memiliki kedudukan strategis dalam pembiayaan kegiatan pelayaran karena kapal yang telah terdaftar dapat dijadikan jaminan untuk menjamin pelunasan utang tertentu. Persoalan muncul ketika debitur mengalami wanprestasi, sebab keberadaan kekuatan eksekutorial pada Grosse Akta Hipotek belum dengan sendirinya menjamin terlaksananya eksekusi secara efektif terhadap kapal. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaturan hipotek kapal, kedudukan hukum Grosse Akta Hipotek, mekanisme eksekusi terhadap debitur wanprestasi, serta kepastian hukum pelaksanaannya. Penelitian menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus melalui analisis terhadap UU Pelayaran, KUHPerdara, KUHD, serta literatur dan penelitian hukum terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa UU Pelayaran memberikan kekuatan eksekutorial kepada Grosse Akta Hipotek yang dipersamakan dengan putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap. Namun, pelaksanaan eksekusi masih menghadapi persoalan ketika kapal sedang berlayar, melakukan bongkar muat, atau berada di luar wilayah yurisdiksi Indonesia. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya harmonisasi mekanisme eksekusi agar kekuatan jaminan kapal tidak berhenti pada pengakuan normatif, tetapi dapat diwujudkan secara efektif dalam penyelesaian wanprestasi.

Kata Kunci : Hipotek Kapal; Eksekusi; Wanprestasi; Jaminan

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki sistem pelayaran yang tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan orang dan barang, tetapi juga menjadi bagian penting dalam aktivitas perdagangan dan pembiayaan. Kapal mempunyai nilai ekonomi yang besar sehingga dapat digunakan sebagai instrumen untuk memperoleh pembiayaan bagi kegiatan usaha pelayaran. Dalam konteks hukum jaminan, karakteristik kapal yang dapat bergerak secara fisik tetapi memperoleh perlakuan khusus setelah didaftarkan menempatkannya pada konstruksi hukum yang berbeda dari objek jaminan pada umumnya. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran secara khusus memberikan ruang bagi kapal yang telah terdaftar dalam Daftar Kapal Indonesia untuk dibebani hipotek sebagai jaminan utang. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang menempatkan hipotek kapal sebagai salah satu instrumen untuk memberikan kepastian bagi pembiayaan sektor pelayaran.¹

Secara normatif, posisi hipotek kapal dibangun melalui beberapa ketentuan yang saling berkaitan. Pasal 60 UU Pelayaran menentukan bahwa kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang melalui pembebanan hipotek. Pembebanan dilakukan melalui akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal pada tempat kapal didaftarkan serta dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal. Setiap akta hipotek kemudian diterbitkan satu *Grosse Akta Hipotek* yang diberikan kepada penerima hipotek. Yang menjadi penting, Pasal 60 ayat (4) memberikan *Grosse Akta Hipotek* kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.²

Konstruksi tersebut pada dasarnya memberikan instrumen hukum yang kuat kepada kreditur ketika debitur tidak memenuhi kewajibannya. Penjelasan Pasal 60 ayat (4) bahkan menegaskan bahwa kekuatan eksekutorial tersebut dimaksudkan agar pemegang hipotek dapat menggunakan *Grosse Akta Hipotek* sebagai landasan hukum untuk melaksanakan eksekusi tanpa melalui proses gugatan di pengadilan. Dengan demikian, hukum positif telah membentuk hubungan yang cukup jelas antara keberadaan jaminan, terjadinya wanprestasi, dan hak kreditur untuk memperoleh pelunasan melalui objek kapal. Namun, persoalan hukum tidak berhenti pada pertanyaan mengenai ada atau tidaknya hak eksekusi. Persoalan yang lebih penting terletak pada bagaimana kekuatan eksekutorial tersebut dapat diwujudkan terhadap kapal sebagai objek jaminan yang memiliki karakteristik mobilitas tinggi.³ Kapal tidak selalu berada di tempat pendaftarannya, melainkan dapat berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, sedang melakukan kegiatan bongkar muat, berada dalam perjalanan di perairan Indonesia, bahkan berlayar ke luar wilayah Indonesia. Karakteristik tersebut menyebabkan eksekusi kapal memiliki persoalan yang berbeda dibandingkan eksekusi terhadap objek jaminan yang secara fisik menetap pada suatu tempat.

Permasalahan tersebut telah terlihat dalam kajian hukum mengenai pelaksanaan sita eksekusi kapal. Penelitian Muhammad Rizky Syahrur Rizal menunjukkan bahwa terdapat beberapa bentuk eksekusi terhadap kapal yang dibebani hipotek, yaitu eksekusi berdasarkan titel eksekutorial, *parate execution*, dan penjualan di bawah tangan. Penelitian tersebut juga menunjukkan adanya hambatan ketika kapal sedang melakukan kegiatan bongkar muat maupun ketika kapal sedang berlayar di perairan Indonesia atau luar negeri. Persoalan serupa ditemukan

¹ Syafruddin Ramli et al., "Fungsi Eksekutorial Akta Hipotek Kapal Laut Dalam Sita Jaminan," *Court Review: Jurnal Penelitian Hukum* (e-ISSN: 2776-1916) 5, no. 04 (2025), <https://doi.org/10.69957/cr.v5i04.1971>.

² Mirza Yusuf et al., "Wanprestasi Debitur Dan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Hipotek Kapal," *Mahalini: Journal of Business Law* 2, no. 2 (2025), <https://doi.org/10.31942/mjbl.v2i2.12803>.

³ Dhimas Rudy Hartanto, "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), <https://doi.org/10.52475/saintara.v8i1.278>.

dalam penelitian mengenai eksekusi objek hipotek kapal di Teluk Bayur. Penelitian tersebut menguraikan tiga mekanisme eksekusi dan menunjukkan bahwa pelaksanaan eksekusi terhadap kapal harus mempertimbangkan kepentingan para pihak serta hasil penjualan objek jaminan. Artinya, persoalan eksekusi bukan semata-mata berkaitan dengan kewenangan kreditur untuk meminta pelunasan, tetapi juga berkaitan dengan tata cara eksekusi, penguasaan objek, proses penjualan, dan distribusi hasil eksekusi setelah kewajiban debitur diselesaikan.

Permasalahan tersebut menjadi semakin penting karena hipotek kapal memiliki karakter sebagai jaminan kebendaan. Dalam hukum jaminan, karakter tersebut pada dasarnya memberikan hubungan hukum yang kuat antara kreditur dengan benda yang dijamin. Salim HS menempatkan hipotek kapal sebagai salah satu bagian dari sistem hukum jaminan kebendaan di Indonesia, bersama dengan berbagai lembaga jaminan lainnya. Pembahasan mengenai hipotek kapal juga ditempatkan dalam kaitannya dengan mekanisme pelelangan benda jaminan, sehingga keberadaan hak jaminan tidak dapat dipisahkan dari persoalan pelaksanaan ketika debitur tidak memenuhi kewajibannya. Di sisi lain, pengaturan hipotek kapal tidak hanya terdapat dalam UU Pelayaran. Pasal 314 KUHD memberikan dasar historis mengenai kapal Indonesia yang dapat dibukukan dalam register kapal dan memungkinkan kapal yang telah dibukukan untuk dibebani hipotek. Ketentuan tersebut memperlihatkan bahwa pengaturan hipotek kapal merupakan bagian dari konstruksi hukum yang telah berkembang sebelum lahirnya UU Pelayaran.

Hubungan antara UU Pelayaran, KUHD, dan KUHPerdara kemudian menimbulkan persoalan tersendiri dalam pelaksanaan eksekusi. KUHPerdara mengenal mekanisme penjualan objek hipotek sebagaimana diatur dalam Pasal 1178, sementara UU Pelayaran secara khusus memberikan kekuatan eksekutorial kepada *Grosse Akta Hipotek*. Perbedaan karakter pengaturan tersebut perlu ditempatkan dalam konstruksi hukum yang harmonis agar tidak menimbulkan ketidakpastian mengenai prosedur yang harus ditempuh kreditur ketika debitur wanprestasi. Kajian mengenai perlindungan kreditur dalam eksekusi hipotek kapal juga menunjukkan adanya persoalan hubungan antara ketentuan Pasal 1178 KUHPerdara dan Pasal 224 HIR dengan ketentuan khusus dalam UU Pelayaran.

Penelitian Daniel dan Wardani Rizkianti menunjukkan bahwa pelaksanaan eksekusi hipotek kapal masih menghadapi persoalan karena kapal secara karakteristik dapat berpindah tempat, sedangkan hak hipotek melekat pada objek yang telah dijadikan jaminan.⁴ Penelitian tersebut mengidentifikasi hambatan yang berkaitan dengan asas *rijdende beslag* dan kebebasan penguasaan serta penggunaan kapal, yang pada praktiknya dapat menyulitkan proses penjualan lelang. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa keberadaan kekuatan eksekutorial secara normatif belum otomatis menghilangkan persoalan teknis dan yuridis pada tahap pelaksanaan. Dengan demikian, persoalan utama penelitian ini bukan sekadar apakah kapal dapat dijadikan objek hipotek atau apakah kreditur mempunyai hak untuk mengeksekusi.⁵ Persoalan yang lebih mendasar adalah sejauh mana konstruksi hukum yang berlaku mampu menyediakan mekanisme eksekusi yang jelas, dapat dilaksanakan, dan memberikan kepastian bagi kreditur maupun debitur ketika terjadi wanprestasi. Pertanyaan tersebut penting karena keberhasilan lembaga hipotek sebagai instrumen pembiayaan sangat bergantung pada kemampuan hukum untuk menghubungkan hak jaminan dengan mekanisme realisasi jaminan secara efektif.⁶

⁴ Daniel and Wardani Rizkianti, "Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan," *Jurnal Interpretasi Hukum* 5, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.22225/juinhum.5.1.8455.856-869>.

⁵ Usman Abas et al., "Juridical Review of Mortgage Enforcement on Ships and Its Legal Effects," *Journal of Law Justice (JLJ)* 3, no. 1 (2025), <https://doi.org/10.33506/jlj.v3i1.3794>.

⁶ Cindy Fatika Dewi Pambayun et al., "Hipotek Kapal: Perlindungan Hukum Dan Kepastian Bagi Kreditur," *Legal Standing : Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 3 (2025), <https://doi.org/10.24269/ls.v9i3.11137>.

Dalam konteks tersebut, penelitian ini diarahkan untuk mengkaji lima pokok persoalan sebagaimana menjadi fokus pembahasan, yaitu pengaturan hipotek kapal dalam Undang-Undang Pelayaran; kedudukan hukum kreditur dan debitur dalam akta hipotek kapal; mekanisme eksekusi hipotek kapal terhadap debitur wanprestasi; kepastian hukum pelaksanaan eksekusi; serta tantangan dan solusi dalam praktik eksekusi hipotek kapal. Fokus tersebut digunakan untuk melihat hubungan antara konstruksi pengaturan hipotek kapal dengan pelaksanaan eksekusinya secara utuh, sehingga pembahasan tidak berhenti pada uraian normatif mengenai keberadaan hak kreditur.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan menempatkan peraturan perundang-undangan sebagai bahan hukum utama dan menggunakan konsep hukum jaminan serta hasil penelitian terdahulu sebagai bahan pendukung. Pendekatan tersebut diperlukan karena persoalan yang dikaji berkaitan dengan konstruksi norma, hubungan antarperaturan, kedudukan *Grosse Akta Hipotek*, serta penerapannya dalam mekanisme eksekusi. Penelitian terdahulu mengenai hipotek kapal telah membahas perlindungan kreditur, mekanisme eksekusi, dan hambatan ketika kapal sedang berlayar. Namun, penelitian ini memusatkan perhatian pada hubungan antara kekuatan eksekutorial yang diberikan oleh UU Pelayaran dengan efektivitas pelaksanaan eksekusi terhadap debitur wanprestasi, termasuk persoalan koordinasi antara ketentuan khusus pelayaran dan hukum acara eksekusi. Posisi tersebut menjadi relevan setelah UU Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berlaku. Perubahan tersebut mencakup berbagai aspek penyelenggaraan pelayaran, tetapi daftar ketentuan yang diubah tidak memasukkan Pasal 60 sampai dengan Pasal 64 mengenai hipotek kapal. Karena itu, ketentuan mengenai pembebanan hipotek dan kekuatan eksekutorial *Grosse Akta Hipotek* tetap menjadi dasar penting untuk dianalisis dalam kondisi hukum yang berlaku saat ini.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis pengaturan hipotek kapal dalam hukum pelayaran, kedudukan *Grosse Akta Hipotek* sebagai dasar eksekusi, mekanisme pelaksanaan eksekusi terhadap debitur wanprestasi, serta persoalan kepastian hukum yang muncul dalam pelaksanaannya. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan konstruksi yang lebih jelas mengenai hubungan antara hak jaminan kapal, kewenangan eksekusi kreditur, perlindungan hukum debitur, dan mekanisme pelaksanaan eksekusi sehingga lembaga hipotek kapal dapat berfungsi secara lebih pasti dalam pembiayaan sektor maritim.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif yang berorientasi pada pengkajian norma hukum mengenai hipotek kapal dan pelaksanaan eksekusinya terhadap debitur yang melakukan wanprestasi. Penelitian diarahkan untuk menganalisis kesesuaian, hubungan, dan keterkaitan antara ketentuan mengenai pembebanan hipotek kapal, kedudukan *Grosse Akta Hipotek*, hak kreditur, kewajiban debitur, serta mekanisme eksekusi sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dengan menelaah ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta perubahan terakhirnya, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, serta ketentuan hukum acara yang berkaitan dengan pelaksanaan eksekusi. Selain itu, digunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk memahami konsep hipotek, jaminan kebendaan, wanprestasi, titel eksekutorial, dan eksekusi objek jaminan.

Bahan hukum penelitian terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang secara langsung mengatur

pelayaran, hipotek kapal, hukum jaminan, wanprestasi, dan pelaksanaan eksekusi. Bahan hukum sekunder berupa buku hukum, artikel jurnal ilmiah, hasil penelitian, serta pendapat ahli yang berkaitan dengan hukum jaminan, hukum pelayaran, hukum perdata, dan hukum acara perdata. Bahan hukum tersier digunakan sebagai bahan pendukung untuk memberikan penjelasan terhadap istilah dan konsep hukum yang relevan. Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan, dengan menginventarisasi, mengidentifikasi, dan menelaah ketentuan hukum serta literatur yang mempunyai keterkaitan langsung dengan permasalahan penelitian. Bahan hukum tersebut kemudian dikelompokkan berdasarkan lima fokus pembahasan, yaitu pengaturan hipotek kapal, kedudukan hukum para pihak, mekanisme eksekusi, kepastian hukum pelaksanaan eksekusi, serta tantangan dan penyelesaiannya dalam praktik.

Analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif-preskriptif melalui tahapan inventarisasi, klasifikasi, interpretasi, dan sistematisasi bahan hukum untuk memperoleh konstruksi hukum yang utuh. Analisis dimulai dengan mengidentifikasi norma yang mengatur pembebanan dan eksekusi hipotek kapal, kemudian menghubungkannya dengan ketentuan mengenai wanprestasi dan pelaksanaan eksekusi. Selanjutnya dilakukan penelaahan terhadap hubungan antara ketentuan khusus dalam hukum pelayaran dengan ketentuan hukum perdata dan hukum acara yang relevan, termasuk persoalan yang muncul ketika kapal berada di luar tempat pendaftarannya, sedang berlayar, melakukan kegiatan bongkar muat, atau berada di luar wilayah yurisdiksi Indonesia. Hasil analisis selanjutnya digunakan untuk merumuskan argumentasi hukum mengenai mekanisme eksekusi yang dapat diterapkan, batas-batas pelaksanaan hak kreditur, perlindungan terhadap debitur, serta langkah hukum yang diperlukan untuk memberikan kepastian dalam pelaksanaan eksekusi hipotek kapal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Hipotek Kapal dalam Undang-Undang Pelayaran

Pengaturan hipotek kapal dalam hukum Indonesia ditempatkan secara khusus dalam Bab VI Bagian Kesatu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu Pasal 60 sampai dengan Pasal 64. Pengaturan khusus tersebut menunjukkan bahwa kapal tidak diperlakukan semata-mata sebagai benda bergerak biasa ketika digunakan sebagai jaminan utang. Undang-Undang Pelayaran memberikan konstruksi pendaftaran, pembebanan, pencatatan, peringkat, pengalihan, dan penghapusan hipotek yang secara khusus disesuaikan dengan karakteristik kapal sebagai sarana pelayaran. Bahkan, dalam penjelasan umum UU Pelayaran, pengaturan hipotek kapal dikaitkan dengan upaya memberikan keyakinan kepada kreditur bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan sehingga perusahaan angkutan laut memperoleh akses pembiayaan untuk pengembangan armadanya.⁷

Pasal 60 ayat (1) UU Pelayaran menetapkan bahwa kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal. Ketentuan ini mengandung konsekuensi bahwa status pendaftaran kapal menjadi prasyarat penting bagi lahirnya hipotek kapal menurut rezim UU Pelayaran.⁸ Selanjutnya, Pasal 60 ayat (2) menentukan bahwa pembebanan hipotek dilakukan melalui akta hipotek yang dibuat oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan serta dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal. Dengan demikian, hubungan jaminan tidak hanya dibentuk melalui

⁷ Maghfira Aulia and Luluk Lusiaty Cahyarini, "Urgensi Perkembangan Regulasi Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek," *Notarius* 15, no. 1 (2022), <https://doi.org/10.14710/nts.v15i1.46049>.

⁸ Sryna Rellan Swarday et al., "Kepastian Hukum Pada Perjanjian Kerja Laut Dalam Memenuhi Kesejahteraan Awak Kapal Nusantara Regas Satu," *Jurnal Sosial Teknologi* 5, no. 10 (2025), <https://doi.org/10.59188/jurnalsostech.v5i10.32447>.

kesepakatan kreditur dan debitur, tetapi juga memperoleh legitimasi melalui mekanisme administratif yang menghasilkan pencatatan resmi atas beban hipotek. Konstruksi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut.

Tabel 1. Konstruksi Pengaturan Hipotek Kapal Berdasarkan UU Pelayaran

No	Ketentuan	Materi Pengaturan	Konsekuensi Hukum
1	Pasal 60 ayat (1)	Kapal terdaftar dapat dijadikan jaminan utang dengan hipotek	Tidak setiap kapal dapat langsung dibebani hipotek berdasarkan UU Pelayaran
2	Pasal 60 ayat (2)	Pembuatan akta dan pencatatan hipotek	Pembebanan memperoleh legitimasi administratif dan kepastian mengenai objek jaminan
3	Pasal 60 ayat (3)	Penerbitan satu <i>Grosse Akta Hipotek</i>	Kreditur memperoleh dokumen yang menjadi dasar pelaksanaan haknya
4	Pasal 60 ayat (4)	Kekuatan eksekutorial <i>Grosse Akta Hipotek</i>	<i>Grosse Akta Hipotek</i> mempunyai kekuatan eksekutorial setara dengan putusan berkekuatan hukum tetap
5	Pasal 61	Kemungkinan lebih dari satu hipotek dan penentuan peringkat	Kedudukan antar-pemegang hipotek ditentukan berdasarkan tanggal dan nomor akta
6	Pasal 62	Pengalihan hipotek	Pengalihan hak hipotek dilakukan melalui akta dan pencatatan
7	Pasal 63	Pencoretan/roya hipotek	Beban hipotek dapat dihapus melalui mekanisme administratif
8	Pasal 64	Pengaturan lebih lanjut mengenai tata cara pembebanan	Membuka ruang pengaturan teknis melalui peraturan menteri

Sumber: Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dari konstruksi pada tabel 1 tersebut, terlihat bahwa pembentuk undang-undang tidak hanya memberikan pengakuan terhadap kapal sebagai objek jaminan, tetapi sekaligus membangun rantai hukum dari pendaftaran sampai dengan eksekusi. Hal yang paling menentukan terdapat pada Pasal 60 ayat (3) dan ayat (4). Setiap akta hipotek menghasilkan satu *Grosse Akta Hipotek* yang diberikan kepada penerima hipotek, dan *Grosse Akta Hipotek* tersebut mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap. Penjelasan Pasal 60 ayat (4) secara tegas mengartikan kekuatan eksekutorial tersebut sebagai landasan bagi pemegang hipotek untuk melaksanakan eksekusi tanpa terlebih dahulu mengajukan gugatan kepada pengadilan.⁹

Ketentuan tersebut merupakan instrumen penting bagi perlindungan kreditur karena memberikan jalan hukum yang relatif langsung ketika debitur tidak memenuhi kewajibannya. Namun, perlu dibedakan antara kekuatan eksekutorial dokumen dan pelaksanaan eksekusi terhadap objek kapal. Kekuatan eksekutorial menjawab persoalan mengenai dasar hukum untuk mengeksekusi, tetapi tidak dengan sendirinya menyelesaikan persoalan mengenai keberadaan, penguasaan, penyitaan, dan penjualan kapal. Perbedaan tersebut menjadi penting karena kapal

⁹ Anis Mashdurohatun, "Reconstruction of Debtor's Right Protection Regulation in Ship's Credit Agreement Guarantee Based on Justice Value," *International Journal of Law* 8, no. 2 (2022).

mempunyai karakter mobilitas yang tinggi. Penelitian Daniel dan Wardani Rizkianti menunjukkan bahwa meskipun kapal menjadi objek hipotek, karakter fisiknya memungkinkan kapal berpindah tempat sehingga pelaksanaan eksekusi dapat menghadapi hambatan, termasuk berkaitan dengan *rijdende beslag* serta kebebasan menguasai dan menggunakan kapal.

Pengaturan Pasal 61 juga mempunyai arti penting dalam menentukan posisi hukum kreditur. Undang-Undang Pelayaran secara eksplisit memperbolehkan sebuah kapal dibebani lebih dari satu hipotek dan menentukan peringkat masing-masing hipotek berdasarkan tanggal dan nomor urut akta hipotek. Artinya, apabila satu kapal menjadi objek beberapa hubungan jaminan, keberadaan hipotek tidak serta-merta memberikan kedudukan yang sama kepada seluruh kreditur. Sistem pendaftaran dan urutan akta menjadi instrumen untuk menentukan prioritas masing-masing pemegang hipotek. Ketentuan tersebut memperlihatkan bahwa pendaftaran bukan sekadar formalitas administratif, melainkan mempunyai fungsi menentukan posisi hukum kreditur. Dalam konteks pembiayaan, kepastian mengenai objek, tanggal pembebanan, dan peringkat hipotek menjadi sangat penting karena nilai kapal dapat menjadi dasar pembiayaan yang besar dan satu kapal dimungkinkan menjamin lebih dari satu kewajiban. Dengan demikian, ketertiban administrasi pendaftaran memiliki konsekuensi langsung terhadap kepastian mengenai siapa yang mempunyai kedudukan lebih dahulu ketika objek jaminan akhirnya dieksekusi.¹⁰

Pengaturan hipotek kapal dalam UU Pelayaran juga perlu dibaca bersama dengan Pasal 314 KUHd. Ketentuan tersebut mengenal pembukuan kapal Indonesia dalam register kapal dan memungkinkan kapal yang dibukukan untuk dibebani hipotek. Dengan demikian, pengaturan UU Pelayaran bukan berdiri dalam ruang hukum yang terpisah, melainkan berada dalam kesinambungan dengan konstruksi hukum dagang mengenai registrasi dan pembebanan hipotek atas kapal. Pada titik ini terdapat persoalan yang perlu diperhatikan. UU Pelayaran memberikan kekuatan eksekutorial yang sangat kuat kepada *Grosse Akta Hipotek*, tetapi Pasal 64 justru menyerahkan pengaturan lebih lanjut mengenai tata cara pembebanan hipotek kepada peraturan menteri. Hal tersebut menunjukkan adanya pembagian antara norma substantif dan pengaturan teknis administratif. Kekuatan hak jaminan telah ditentukan oleh undang-undang, sedangkan tata cara pembentukannya membutuhkan pengaturan teknis. Dalam praktik, ketepatan administrasi sejak tahap pembebanan menjadi penting karena kesalahan pada identitas kapal, pencatatan, akta, atau peringkat dapat mempengaruhi proses realisasi hak kreditur ketika terjadi wanprestasi.¹¹

Dengan demikian, hasil telaah terhadap Pasal 60–64 menunjukkan bahwa UU Pelayaran telah membangun dasar hukum yang relatif lengkap mengenai keberadaan hipotek kapal: objeknya harus terdaftar, pembebanannya dibuat melalui pejabat yang berwenang, hipotek dicatat, *Grosse Akta Hipotek* diterbitkan, peringkat ditentukan, pengalihan dapat dilakukan, dan hipotek dapat dihapus melalui royas. Persoalan utama kemudian bergeser dari pengakuan hak menuju realisasi hak tersebut ketika debitur wanprestasi. Pergeseran inilah yang menjadi dasar penting untuk membahas kedudukan hukum kreditur dan debitur serta fungsi *Grosse Akta Hipotek* dalam hubungan jaminan.

Kedudukan Hukum Kreditur dan Debitur dalam Akta Hipotek Kapal

Hubungan hukum dalam hipotek kapal pada dasarnya bersifat *accessoir*, karena keberadaan jaminan mengikuti hubungan utang-piutang yang menjadi perjanjian pokok. Dengan demikian, akta hipotek tidak dapat dipahami sebagai hubungan hukum yang berdiri sendiri tanpa

¹⁰ Fani Martiawan Kumara Putra, "Sister Ship Binding Clause as a Reinforcement of Debt Repayment Legal Certainty on Ship Mortgage," *Yuridika* 35, no. 3 (2020), <https://doi.org/10.20473/ydk.v35i3.17004>.

¹¹ Blanka Mateša and Dean Rahan, "Ship Mortgage in Croatian Law: Legal Nature, Effects and Issues in Application," *Transactions on Maritime Science* 15, no. 2 (2026), <https://doi.org/10.7225/toms.v15.n02.w06>.

adanya kewajiban pokok yang dijamin.¹² Dalam praktik pembiayaan, kapal ditempatkan sebagai jaminan untuk memberikan kepastian kepada kreditur bahwa apabila debitur tidak memenuhi kewajibannya, terdapat objek tertentu yang dapat digunakan untuk memperoleh pelunasan. Penelitian mengenai perlindungan kreditur pemegang hipotek kapal juga menempatkan hipotek sebagai jaminan kebendaan yang memberikan kedudukan lebih kuat kepada kreditur ketika debitur mengalami wanprestasi.

Kedudukan para pihak dapat dilihat dari hubungan antara perjanjian kredit dan akta hipotek. Debitur atau pemberi hipotek pada prinsipnya tetap merupakan pemilik atau pihak yang mempunyai hak atas kapal yang dijadikan jaminan, sedangkan kreditur atau penerima hipotek memperoleh hak jaminan atas kapal tersebut.¹³ Karena kapal tetap menjadi objek usaha pelayaran, pembebanan hipotek tidak identik dengan perpindahan kepemilikan kapal kepada kreditur. Justru, konstruksi hukum jaminan mempertahankan kepemilikan objek pada pemberi jaminan selama kewajiban pokok belum selesai, sementara kreditur memperoleh hak jaminan untuk menjamin pelunasan piutangnya. Posisi tersebut penting karena hukum tidak membenarkan kreditur mengambil alih objek jaminan dan menjadikannya milik sendiri hanya karena debitur tidak memenuhi kewajiban. Pasal 1178 KUHPdata menyatakan bahwa perjanjian yang memberikan kuasa kepada kreditur untuk menjadikan benda yang dihipotekkan sebagai miliknya adalah batal. Ketentuan yang sama membuka kemungkinan bagi kreditur hipotek pertama untuk mensyaratkan kewenangan menjual objek di muka umum apabila utang pokok atau bunga tidak dibayar sebagaimana mestinya.¹⁴

Dengan demikian, hak kreditur atas kapal merupakan hak untuk memperoleh pelunasan melalui mekanisme hukum yang tersedia, bukan hak kepemilikan langsung atas kapal. Perbedaan tersebut mempunyai konsekuensi penting terhadap pelaksanaan eksekusi. Ketika debitur wanprestasi, kreditur tidak memperoleh kewenangan untuk secara sepihak menyatakan kapal menjadi miliknya. Hak kreditur harus diwujudkan melalui mekanisme eksekusi yang sah. Dalam konteks UU Pelayaran, instrumen utama yang memperkuat posisi tersebut adalah *Grosse Akta Hipotek* yang diberikan kekuatan eksekutorial. Kedudukan *Grosse Akta Hipotek* dapat dilihat dalam hubungan berikut:

Tabel 2. Kedudukan Para Pihak dan *Grosse Akta Hipotek*

No	Unsur	Kreditur/Penerima Hipotek	Debitur/Pemberi Hipotek	<i>Grosse Akta Hipotek</i>
1	Kedudukan	Pemegang hak jaminan	Pihak yang memberikan kapal sebagai jaminan	Dokumen autentik yang memuat hubungan hipotek
2	Objek	Memperoleh hak jaminan atas kapal	Tetap terkait dengan kepemilikan/penguasaan kapal	Mengidentifikasi objek hipotek

¹² Wiwid Putri Handayani and Diana Tantri Cahyaningsih, "Marriage Agreement on Common Property in Marriage (Comparative Study of Indonesia and The United States)," *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum Dan Pranata Sosial Islam* 6, no. 2 (2024), <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v6i2.4617>.

¹³ Phan Anh Duong et al., "A Comprehensive Review of the Establishment of Safety Zones and Quantitative Risk Analysis during Ship-to-Ship LNG Bunkering," in *Energies*, vol. 17, no. 2, preprint, 2024, <https://doi.org/10.3390/en17020512>.

¹⁴ Oksana Shcherbanyuk et al., "Legal Nature of the Principle of Legal Certainty as a Component Element of the Rule of Law," *Juridical Tribune* 13, no. 1 (2023), <https://doi.org/10.24818/TBJ/2023/13/1.02>.

3	Hak utama	Memperoleh pelunasan dari objek jaminan	Menggunakan dan Mengeluarkan kapal sesuai hubungan hukum yang berlaku	Menjadi dasar pelaksanaan hak eksekutorial
4	Ketika terjadi wanprestasi	Dapat menempuh mekanisme eksekusi	Wajib mempertanggungjawabkan kewajiban yang telah jatuh tempo	Memiliki kekuatan eksekutorial
5	Batas kewenangan	Tidak dapat otomatis memiliki kapal	Tidak dapat menghilangkan hak jaminan secara sepihak	Tidak menggantikan prosedur pelaksanaan eksekusi
6	Berakhirnya hipotek	Hak jaminan berakhir setelah kewajiban dan/atau dasar penghapusannya terpenuhi	Dapat meminta royalti dengan persetujuan penerima hipotek	Menjadi bagian dari administrasi pencatatan dan penghapusan hipotek

Sumber: Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 60–63 dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1178.

Tabel 2 tersebut memperlihatkan bahwa hubungan antara kreditur dan debitur tidak dapat dipahami sebagai hubungan yang hanya menguntungkan salah satu pihak. Kreditur memperoleh instrumen perlindungan melalui hak jaminan dan *Grosse Akta Hipotek*, sedangkan debitur tetap mempunyai kedudukan hukum sebagai pemilik atau pihak yang menguasai objek jaminan sampai terdapat dasar hukum yang menyebabkan berakhirnya hak tersebut. Karena itu, pelaksanaan eksekusi harus tetap berada dalam koridor hukum agar penggunaan kekuatan eksekutorial tidak berubah menjadi pengambilalihan objek secara sepihak.

Kekuatan *Grosse Akta Hipotek* menjadi titik penting dalam konstruksi ini. Pasal 60 ayat (4) memberikan kedudukan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap. Bahkan penjelasan undang-undang menyatakan bahwa pemegang hipotek dapat menggunakan *Grosse Akta Hipotek* sebagai landasan untuk melaksanakan eksekusi tanpa melalui proses gugatan. Hal ini secara substansial memperkuat posisi kreditur karena kreditur tidak perlu terlebih dahulu memperoleh putusan deklaratif mengenai keberadaan piutangnya apabila syarat-syarat eksekusi berdasarkan titel tersebut terpenuhi. Namun, kekuatan tersebut tidak berarti bahwa setiap pernyataan kreditur mengenai wanprestasi otomatis menghasilkan penyitaan dan penjualan kapal. Titel eksekutorial memberikan dasar untuk eksekusi, sedangkan pelaksanaan eksekusi tetap membutuhkan tindakan hukum yang sesuai dengan prosedur eksekusi. Perbedaan ini penting untuk menghindari pemahaman bahwa *Grosse Akta Hipotek* memberikan kewenangan absolut kepada kreditur untuk mengambil dan menjual kapal. Penelitian mengenai perlindungan kreditur dalam eksekusi hipotek kapal menunjukkan adanya persoalan antara ketentuan mengenai *fiat* eksekusi dan ketentuan mengenai titel eksekutorial, yang dalam praktik dapat memunculkan ketidakpastian mengenai jalur eksekusi yang digunakan.¹⁵

Di sisi lain, debitur tidak kehilangan seluruh posisi hukumnya setelah kapal dibebani hipotek. Debitur tetap memiliki kepentingan terhadap kapal, terutama karena kapal merupakan

¹⁵ Margareth J. Mosquera T, "Legal Opinion on the Requirements for Registration of Ship Mortgages in Panama," *Anuario de Derecho*, no. 55 (2025), <https://doi.org/10.48204/j.aderecho.n55.a8728>.

alat produksi yang digunakan untuk menjalankan kegiatan usaha. Penyelesaian utang melalui eksekusi kapal dapat berakibat langsung terhadap kelangsungan kegiatan usaha debitur. Oleh sebab itu, keseimbangan hukum tidak cukup dilakukan dengan memberikan hak eksekusi kepada kreditur, tetapi juga melalui kepastian mengenai kapan eksekusi dapat dilakukan, bagaimana objek dikuasai, bagaimana kapal dijual, serta bagaimana hasil penjualan didistribusikan.¹⁶

Aspek lain yang perlu diperhatikan adalah kemungkinan terdapat lebih dari satu kreditur pemegang hipotek. Pasal 61 UU Pelayaran memperbolehkan satu kapal dibebani lebih dari satu hipotek dan menentukan peringkat berdasarkan tanggal serta nomor urut akta. Konsekuensinya, hasil eksekusi tidak dapat semata-mata dipandang sebagai sumber pelunasan bagi kreditur yang melakukan eksekusi. Kedudukan kreditur lain yang mempunyai hak hipotek atas kapal juga harus diperhitungkan berdasarkan peringkatnya.¹⁷ Hal tersebut menunjukkan bahwa kedudukan hukum kreditur bukan hanya persoalan apakah ia memiliki hak jaminan, tetapi juga menyangkut kualitas dan peringkat hak tersebut. Kreditur yang memegang hipotek lebih dahulu mempunyai posisi yang berbeda dengan kreditur berikutnya. Karena itu, pencatatan tanggal dan nomor akta dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal memiliki fungsi substantif dalam menentukan urutan pemenuhan piutang. Sementara itu, penghapusan hipotek juga memperlihatkan adanya keseimbangan kepentingan antara kreditur dan debitur. Pasal 63 UU Pelayaran menentukan bahwa pencoretan hipotek atau roya dilakukan oleh Pejabat Pendaftaran dan Pencatat Balik Nama Kapal atas permintaan tertulis penerima hipotek. Apabila permintaan diajukan oleh pemberi hipotek, harus disertai persetujuan pencoretan dari penerima hipotek. Ketentuan tersebut memperlihatkan bahwa status kapal sebagai objek hipotek tidak dapat dihapus secara sepihak oleh debitur selama kreditur belum memberikan dasar untuk pencoretan.

Dari keseluruhan konstruksi tersebut, dapat ditegaskan bahwa akta hipotek dan *Grosse Akta Hipotek* memiliki fungsi yang berbeda tetapi saling berkaitan. Akta hipotek menjadi instrumen pembebanan dan pencatatan hak jaminan, sedangkan *Grosse Akta Hipotek* memberikan instrumen eksekutorial kepada penerima hipotek. Karena itu, kedudukan kreditur menjadi kuat bukan semata-mata karena adanya perjanjian utang-piutang, melainkan karena piutang tersebut diperkuat dengan hak kebendaan yang dicatat atas kapal dan didukung oleh titel eksekutorial. Pada saat yang sama, kekuatan tersebut tidak menghapus kebutuhan terhadap prosedur eksekusi yang tertib. Temuan penelitian terdahulu menunjukkan bahwa persoalan justru muncul pada tahap ketika hak eksekutorial harus diterapkan terhadap kapal yang dapat bergerak, berada di pelabuhan berbeda, sedang melakukan bongkar muat, atau bahkan berada di luar perairan Indonesia. Penelitian mengenai kapal yang berada di luar perairan Indonesia bahkan menemukan bahwa pelaksanaan eksekusi menghadapi persoalan yurisdiksi karena hukum Indonesia tidak memberikan mekanisme yang komprehensif mengenai penyitaan objek yang berada di luar wilayah Indonesia. Oleh karena itu, hasil penelitian menunjukkan adanya dua sisi dalam kedudukan hukum para pihak. Kreditur memperoleh instrumen jaminan yang kuat melalui hipotek dan *Grosse Akta Hipotek*, sedangkan debitur tetap mempunyai perlindungan terhadap tindakan pengambilalihan yang dilakukan di luar mekanisme hukum. Persoalan selanjutnya bukan lagi mengenai keberadaan hak kreditur, tetapi mengenai bagaimana hak tersebut diterjemahkan ke dalam mekanisme eksekusi yang sah ketika debitur benar-benar melakukan wanprestasi.

¹⁶ Michael Tsimplis and Ming Chen, "Ship Arrest in China: The Link with Economic and Marine Policy," *Ocean Development and International Law* 56, no. 1 (2025), <https://doi.org/10.1080/00908320.2024.2445559>.

¹⁷ Jannatul Shareat Disha and Muhammad Zeeshan Ajmal, "Legal Framework and Practical Implications of Vessel Arrest and Release: A Study on Limitation Periods and Maritime Claims in Bangladesh," *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 17, no. 4 (2025), <https://doi.org/10.1080/18366503.2024.2363609>.

Persoalan tersebut menjadi dasar pembahasan berikutnya mengenai mekanisme eksekusi hipotek kapal terhadap debitur wanprestasi.

Mekanisme Eksekusi Hipotek Kapal terhadap Debitur Wanprestasi

Wanprestasi dalam hubungan kredit merupakan keadaan ketika debitur tidak memenuhi kewajiban sebagaimana diperjanjikan, baik karena tidak melakukan pembayaran, terlambat memenuhi kewajiban, maupun melakukan tindakan yang bertentangan dengan isi perjanjian. Dalam hubungan yang dijamin dengan hipotek kapal, wanprestasi menjadi dasar bagi kreditur untuk merealisasikan hak jaminannya. Karakter hipotek sebagai perjanjian *accessoir* menyebabkan pelaksanaan hak jaminan tetap berkaitan dengan keberadaan utang pokok yang dijamin. Penelitian mengenai hipotek kapal akibat wanprestasi menempatkan eksekusi sebagai sarana bagi kreditur untuk memperoleh pelunasan ketika kewajiban debitur tidak dipenuhi.¹⁸

Mekanisme eksekusi hipotek kapal mempunyai dasar khusus dalam Pasal 60 ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketentuan tersebut memberikan kekuatan eksekutorial kepada *Grosse Akta Hipotek* yang setara dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap. Penjelasan pasal tersebut secara tegas menerangkan bahwa pemegang hipotek dapat menggunakan *Grosse Akta Hipotek* sebagai landasan hukum untuk melaksanakan eksekusi tanpa melalui proses gugatan di pengadilan. Konstruksi tersebut menempatkan *Grosse Akta Hipotek* sebagai instrumen utama dalam proses eksekusi. Kreditur tidak perlu terlebih dahulu memperoleh putusan yang menyatakan adanya wanprestasi melalui gugatan biasa apabila titel eksekutorial yang dimilikinya telah memenuhi persyaratan untuk dieksekusi. Namun, kekuatan eksekutorial tersebut harus dibedakan dari tindakan fisik terhadap kapal. *Grosse Akta Hipotek* memberikan dasar bagi pelaksanaan eksekusi, sedangkan penguasaan, penyitaan, dan penjualan kapal tetap harus dilakukan melalui mekanisme hukum yang berwenang.

Dalam praktik hukum jaminan, terdapat beberapa mekanisme yang dapat digunakan untuk merealisasikan objek hipotek, yaitu eksekusi berdasarkan titel eksekutorial, *parate execution*, dan penjualan di bawah tangan. Kajian mengenai eksekusi hipotek kapal yang dijamin kepada bank mengidentifikasi ketiga mekanisme tersebut sebagai bentuk penyelesaian yang dapat digunakan dengan dasar hukum dan persyaratan masing-masing.

Tabel 3. Mekanisme Eksekusi Hipotek Kapal terhadap Debitur Wanprestasi

No	Mekanisme	Dasar hukum	Pelaksana	Karakter pelaksanaan
1	Eksekusi berdasarkan <i>titel eksekutorial</i>	Pasal 60 ayat (4) UU Pelayaran jo. ketentuan hukum acara eksekusi	Pengadilan melalui permohonan pemegang hak	Menggunakan <i>Grosse Akta Hipotek</i> sebagai dasar eksekusi
2	<i>Parate execution</i>	Pasal 1178 ayat (2) KUHPerdara	Kreditur berdasarkan kewenangan yang diperjanjikan	Penjualan objek jaminan di muka umum melalui mekanisme lelang
3	Penjualan di bawah tangan	Ketentuan hukum jaminan dan kesepakatan para pihak	Kreditur dan debitur	Penjualan dilakukan berdasarkan kesepakatan untuk memperoleh nilai

¹⁸ Kalu Anele, "The Arrest of Ship Regime in Nigeria: Lessons from South Africa," *Comparative and International Law Journal of Southern Africa* 55, nos. 2 & 3 (2023), <https://doi.org/10.25159/2522-3062/12332>.

				yang lebih menguntungkan	
4	Eksekusi terhadap kapal di luar wilayah Indonesia	Ketentuan eksekusi nasional dan prinsip yurisdiksi	Memerlukan koordinasi dengan otoritas negara tempat kapal berada	Menghadapi persoalan kewenangan dan pelaksanaan lintas yurisdiksi	

Sumber: UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan KUHPerdara.

Eksekusi berdasarkan *titel eksekutorial* mempunyai keunggulan dari sisi dasar hukum karena *Grosse Akta Hipotek* telah dipersamakan dengan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap. Persoalan muncul ketika kekuatan tersebut harus diterjemahkan menjadi tindakan eksekusi terhadap kapal. Dalam pelaksanaannya, terdapat perbedaan konstruksi mengenai dasar hukum yang digunakan. Debitur dapat mendasarkan keberatan terhadap pelaksanaan eksekusi pada ketentuan Pasal 1178 KUHPerdara, sedangkan kreditur dapat mendasarkan pelaksanaan eksekusi pada kekuatan *titel eksekutorial* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 224 HIR. Perbedaan konstruksi tersebut dapat menimbulkan persoalan mengenai prosedur yang harus ditempuh dalam merealisasikan hak eksekutorial atas kapal.

Parate execution mempunyai konstruksi yang berbeda. Berdasarkan Pasal 1178 ayat (2) KUHPerdara, pemegang hipotek pertama dapat memperoleh kewenangan untuk menjual objek jaminan di muka umum apabila kewenangan tersebut diberikan secara tegas. Dalam konteks kapal, kewenangan tersebut tetap harus memperhatikan ketentuan khusus mengenai hipotek kapal dan tata cara pelelangan. Oleh sebab itu, keberadaan klausul kewenangan menjual tidak dapat dimaknai sebagai kebebasan kreditur untuk menjual kapal secara langsung tanpa memperhatikan mekanisme pelelangan dan hak pihak lain yang berkepentingan. Kajian mengenai eksekusi hipotek kapal juga menempatkan *parate execution* sebagai salah satu jalur yang dapat digunakan kreditur, dengan tetap tunduk pada persyaratan penjualan objek hipotek.¹⁹

Pilihan penjualan di bawah tangan mempunyai karakter berbeda karena mengutamakan kesepakatan antara pihak yang berkepentingan. Mekanisme ini dapat digunakan ketika para pihak menghendaki penyelesaian yang tidak sepenuhnya bergantung pada proses lelang. Bagi kapal yang mempunyai nilai ekonomis tinggi dan sedang digunakan dalam kegiatan operasional, penjualan melalui kesepakatan dapat mengurangi persoalan yang timbul apabila kapal harus terlebih dahulu dihentikan atau dikuasai secara paksa. Namun, mekanisme tersebut tetap membutuhkan kepastian mengenai kewenangan menjual, status hipotek, persetujuan pihak yang berkepentingan, serta distribusi hasil penjualan.

Persoalan semakin kompleks ketika kapal tidak berada di pelabuhan tempat kapal didaftarkan. Kapal merupakan objek jaminan yang secara fisik dapat berpindah dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Dalam praktik eksekusi, kondisi tersebut dapat menimbulkan persoalan ketika kapal berpindah-pindah, berada di luar wilayah Indonesia, membutuhkan biaya pengambilalihan yang tinggi, atau sedang berada dalam penguasaan pihak lain berdasarkan hubungan sewa. Kondisi tersebut berpengaruh terhadap kemampuan kreditur untuk memperoleh penguasaan atas objek jaminan pada saat eksekusi dilaksanakan. Keadaan kapal yang sedang berlayar juga

¹⁹ Kalu Kingsley Anele, "A Comparative Analysis of the Impeachment Procedures in Nigeria and Indonesia: A Need for a Paradigm Change," *Lentera Hukum* 9, no. 1 (2022), <https://doi.org/10.19184/ejlh.v9i1.28417>.

berpengaruh langsung terhadap efektivitas eksekusi.²⁰ Pelaksanaan penyitaan dan penguasaan terhadap kapal menghadapi persoalan yang berkaitan dengan asas *rijdende beslag* serta kebebasan pemilik atau penguasa kapal untuk menggunakan dan mengoperasikan kapal. Karakteristik kapal yang dapat bergerak dari satu lokasi ke lokasi lainnya menyebabkan proses eksekusi dan penjualan lelang tidak dapat disamakan dengan eksekusi terhadap benda yang secara fisik berada pada satu lokasi tetap. Mobilitas tersebut mengharuskan tindakan eksekusi mempertimbangkan posisi kapal pada saat eksekusi, kegiatan yang sedang dilakukan, serta kemungkinan perpindahan kapal sebelum tindakan penguasaan dapat dilaksanakan.

Permasalahan yang lebih serius terjadi ketika kapal sedang berada di luar perairan Indonesia. Nurhan dan Sakti menemukan bahwa eksekusi terhadap kapal yang sedang berada atau berlayar di luar wilayah Indonesia sangat sulit dilakukan karena hukum Indonesia tidak memberikan pengaturan yang memadai mengenai penyitaan benda yang berada di luar wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam keadaan demikian, kekuatan eksekutorial *Grosse Akta Hipotek* tetap melekat sebagai dasar hak kreditur, tetapi pelaksanaan tindakan terhadap kapal membutuhkan kewenangan dari negara tempat kapal tersebut berada. Kondisi tersebut memperlihatkan adanya perbedaan antara lingkup hak jaminan dan lingkup kewenangan eksekusi. Hak hipotek dapat tetap melekat pada kapal sekalipun kapal berpindah tangan atau berpindah tempat, tetapi kewenangan aparat penegak hukum Indonesia tidak secara otomatis mengikuti kapal ke wilayah negara lain. Persoalan yurisdiksi dengan demikian menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari mekanisme eksekusi hipotek kapal dalam transaksi pelayaran yang bersifat lintas negara.

Pasal 315 KUHD juga memiliki arti penting dalam konteks tersebut karena mengatur bahwa kapal yang menjadi jaminan hipotek di Indonesia tidak kehilangan beban hipoteknya hanya karena kapal tersebut dilelang di luar wilayah Indonesia. Ketentuan ini memperkuat sifat melekatnya hak hipotek pada kapal, tetapi tidak serta-merta memberikan kewenangan kepada aparat Indonesia untuk melakukan penyitaan di negara lain.²¹ Dengan demikian, pelaksanaan eksekusi terhadap kapal membutuhkan urutan tindakan yang memperhatikan status wanprestasi, keberadaan *Grosse Akta Hipotek*, status pendaftaran dan peringkat hipotek, lokasi kapal, kewenangan lembaga yang melakukan eksekusi, serta mekanisme penjualan objek. Setiap unsur tersebut mempunyai konsekuensi hukum tersendiri sehingga keberadaan titel eksekutorial saja belum cukup untuk menghilangkan seluruh hambatan dalam pelaksanaan eksekusi.

Kepastian Hukum dalam Pelaksanaan Eksekusi Hipotek Kapal

Kepastian hukum dalam eksekusi hipotek kapal berkaitan dengan kemampuan hukum memberikan jawaban yang jelas mengenai kapan eksekusi dapat dilakukan, siapa yang berwenang melaksanakannya, objek apa yang dapat dieksekusi, prosedur apa yang harus ditempuh, dan bagaimana hasil eksekusi digunakan untuk memenuhi kewajiban debitur. Persoalan tersebut menjadi penting karena UU Pelayaran telah memberikan *Grosse Akta Hipotek* kekuatan eksekutorial, sementara pelaksanaan eksekusi kapal bersinggungan dengan ketentuan hukum acara, hukum jaminan, hukum dagang, serta aspek yurisdiksi.

Pasal 60 ayat (4) UU Pelayaran memberikan landasan yang kuat bagi pemegang hipotek. *Grosse Akta Hipotek* tidak ditempatkan sebagai dokumen administratif biasa, tetapi diberikan kekuatan yang setara dengan putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap. Penjelasan pasal

²⁰ In-Hyeon Kim and Jae-Hee Kim, "Study on International Jurisdiction of Ship Arrest and Forum Arresti under Amended Korean Act on Private International Law," *Korea Private International Law Journal* 29, no. 1 (2023), <https://doi.org/10.38131/kpilj.2023.6.29.1.605>.

²¹ Haoran Cui, "A Study on the Interpretation and Application of the 'International Concern Provisions' of Chinese Coast Guard Law," *Marine Development* 2, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.1007/s44312-024-00021-6>.

tersebut bahkan menghubungkan kekuatan tersebut dengan pelaksanaan eksekusi tanpa gugatan. Dari perspektif perlindungan kreditur, konstruksi ini memberikan kepastian mengenai eksistensi hak untuk mengeksekusi ketika debitur telah wanprestasi.²²

Persoalan kepastian hukum muncul pada tahap implementasi. Ketika kreditur mengajukan pelaksanaan eksekusi, masih terdapat kemungkinan perdebatan mengenai mekanisme yang digunakan, terutama hubungan antara titel eksekutorial dalam UU Pelayaran, Pasal 224 HIR, dan mekanisme *parate execution* dalam Pasal 1178 KUHPerdara. Penelitian Yasin secara khusus menemukan adanya perbedaan dasar yang digunakan oleh kreditur dan debitur dalam memandang pelaksanaan eksekusi hipotek kapal.

Tabel 4. Persoalan Kepastian Hukum dalam Eksekusi Hipotek Kapal

No	Aspek	Ketentuan yang tersedia	Persoalan pelaksanaan
1	Dasar eksekusi	Grosse Akta Hipotek mempunyai kekuatan eksekutorial	Perlu menentukan prosedur eksekusi yang digunakan
2	Wanprestasi	Utang yang dijamin menjadi dasar realisasi jaminan	Perlu memastikan kewajiban telah jatuh tempo dan debitur benar-benar cidera janji
3	Penguasaan kapal	Kapal tetap dapat digunakan oleh debitur selama hubungan jaminan berlangsung	Kapal dapat berpindah lokasi dan sedang beroperasi
4	Penyitaan	Eksekusi memerlukan tindakan terhadap objek	Kapal memiliki mobilitas tinggi dan dapat berada di luar yurisdiksi Indonesia
5	Penjualan	Objek jaminan dapat direalisasikan melalui lelang atau mekanisme yang diperbolehkan	Penilaian, penguasaan, waktu penjualan, dan keberadaan pihak ketiga dapat menghambat proses
6	Peringkat kreditur	Pasal 61 mengatur peringkat berdasarkan tanggal dan nomor akta	Hasil penjualan harus memperhatikan kedudukan pemegang hipotek lainnya
7	Eksekusi lintas negara	Hak hipotek tetap berkaitan dengan kapal	Pelaksanaan tindakan eksekusi membutuhkan dasar kewenangan di negara tempat kapal berada

Sumber: UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KUHPerdara, dan HIR.

Kapal yang sedang beroperasi memperlihatkan keterbatasan pendekatan eksekusi yang hanya berorientasi pada objek. Kapal bukan sekadar benda bernilai ekonomi, tetapi juga alat produksi yang menghasilkan pendapatan melalui kegiatan pelayaran. Penghentian kapal secara tiba-tiba dapat memengaruhi kontrak pengangkutan, kegiatan bongkar muat, hubungan dengan penyewa, awak kapal, dan pihak ketiga lainnya. Penerapan asas *rijdende beslag* serta kebebasan menguasai dan menggunakan kapal juga dapat menjadi persoalan dalam pelaksanaan penjualan lelang. Karakter kapal yang tetap berfungsi sebagai sarana kegiatan ekonomi menyebabkan

²² Giorgio Berlingieri, "Liability for the Wrongful Arrest of Ships: Where We Stand," *Poredbeno Pomorsko Pravo* 174 (2020), <https://doi.org/10.21857/ygjwrcd50y>.

tindakan eksekusi perlu memperhitungkan kondisi operasional kapal dan hubungan hukum yang melekat padanya. Keadaan tersebut berkaitan dengan kepastian mengenai prosedur eksekusi. Kreditur membutuhkan kepastian bahwa setelah wanprestasi terjadi, mekanisme eksekusi dapat dijalankan berdasarkan prosedur yang jelas dan dapat diperkirakan. Debitur membutuhkan kepastian bahwa tindakan terhadap kapal tidak dilakukan melampaui jumlah kewajiban yang dijamin. Sementara itu, pemegang hipotek lain membutuhkan kepastian mengenai peringkat dan distribusi hasil eksekusi. Kepastian hukum dalam konteks tersebut tidak hanya berkaitan dengan keberadaan hak eksekusi, tetapi juga menyangkut tahapan pelaksanaan, penguasaan objek, penjualan, serta pembagian hasil eksekusi.²³

Peringkat hipotek mempunyai peranan penting dalam hal tersebut. Pasal 61 UU Pelayaran memungkinkan kapal dibebani lebih dari satu hipotek dan menentukan peringkat berdasarkan tanggal dan nomor urut akta. Artinya, eksekusi terhadap satu kapal tidak hanya melibatkan hubungan antara kreditur yang mengeksekusi dengan debitur, tetapi juga dapat berdampak terhadap kreditur lain yang memiliki hak jaminan atas kapal yang sama. Kedudukan masing-masing kreditur harus diperhitungkan berdasarkan urutan hak yang tercatat sehingga pelaksanaan eksekusi tidak mengabaikan kepentingan pemegang hipotek lainnya. Kepastian juga berkaitan dengan keberadaan pihak ketiga yang menggunakan kapal. Dalam praktik eksekusi kapal akibat wanprestasi, dapat ditemukan keadaan ketika kapal yang menjadi objek jaminan sedang berada dalam hubungan sewa dengan pihak lain. Keadaan tersebut menimbulkan persoalan mengenai hubungan antara hak kreditur sebagai pemegang jaminan dengan hak pihak ketiga berdasarkan perjanjian yang telah dibuat sebelumnya. Eksekusi terhadap kapal perlu memperhitungkan hubungan hukum tersebut agar pelaksanaan hak kreditur tidak secara otomatis mengabaikan kepentingan pihak ketiga yang mempunyai dasar perjanjian yang sah.

Persoalan yurisdiksi merupakan titik yang lebih kompleks. Ketika kapal berada di luar wilayah Indonesia, hak hipotek yang lahir berdasarkan hukum Indonesia tetap mempunyai hubungan dengan objek kapal. Namun, pelaksanaan penyitaan atau penguasaan secara fisik tidak dapat hanya didasarkan pada kewenangan hukum nasional Indonesia. Tindakan eksekusi yang dilakukan secara langsung di wilayah negara lain berkaitan dengan kewenangan negara tempat kapal berada. Kondisi tersebut menyebabkan keberadaan *Grosse Akta Hipotek* sebagai titel eksekutorial berdasarkan hukum Indonesia tidak dengan sendirinya memberikan kewenangan fisik kepada aparat Indonesia untuk mengambil alih kapal yang berada di luar wilayah yurisdiksi nasional.

Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa transaksi pembiayaan kapal yang memiliki rute internasional membutuhkan pengelolaan risiko hukum sejak sebelum kredit diberikan. Pembebanan hipotek perlu disertai pemeriksaan terhadap status kapal, peringkat jaminan, dokumen kepemilikan, pola operasional, wilayah pelayaran, kemungkinan kapal disewakan, serta mekanisme penyelesaian apabila terjadi wanprestasi. Pemeriksaan tersebut tidak mengubah ketentuan mengenai eksekusi, tetapi dapat memperkecil ketidakpastian yang muncul ketika kreditur harus merealisasikan hak jaminannya terhadap kapal yang mempunyai mobilitas tinggi dan berpotensi berada di berbagai yurisdiksi.

Tantangan dan Solusi dalam Praktik Eksekusi Hipotek Kapal

Pelaksanaan eksekusi hipotek kapal berhadapan dengan karakteristik kapal yang berbeda dari objek jaminan yang secara fisik menetap pada satu tempat. Kapal mempunyai mobilitas tinggi,

²³ Xingguo Cao et al., "Securing the Clean Title of Ships: The Prospects and Achievements of the Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships," *Marine Policy* 154 (2023), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105685>.

digunakan sebagai sarana kegiatan ekonomi, dapat berada dalam penguasaan pihak ketiga, serta memungkinkan beroperasi melintasi batas yurisdiksi negara. Kondisi tersebut berpengaruh terhadap proses penguasaan, penyitaan, dan penjualan kapal ketika debitur mengalami wanprestasi. Beberapa tantangan dan solusi yang relevan dalam praktik dapat diuraikan sebagai berikut.

1. Mobilitas Kapal dan Kesulitan Penguasaan Objek

Kapal dapat berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya dan tidak selalu berada di tempat kapal tersebut didaftarkan ketika wanprestasi terjadi. Kondisi tersebut dapat menyulitkan kreditur memperoleh penguasaan fisik terhadap objek jaminan pada saat eksekusi akan dilaksanakan. Persoalan semakin rumit ketika kapal sedang berlayar atau berada pada wilayah yang berbeda dengan lokasi pelaksanaan eksekusi. Keberadaan *Grosse Akta Hipotek* sebagai titel eksekutorial memberikan dasar hukum bagi kreditur, tetapi tidak secara otomatis menyelesaikan persoalan penguasaan fisik terhadap kapal.²⁴

Solusi yang dapat ditempatkan pada persoalan tersebut adalah melakukan pemeriksaan dan pemantauan terhadap keberadaan serta status operasional kapal selama masa pembiayaan. Informasi mengenai lokasi kapal, rute pelayaran, status kepemilikan, dan kondisi objek jaminan menjadi penting untuk memperkecil risiko ketika terjadi wanprestasi. Pengaturan kewajiban debitur untuk mempertahankan kondisi dan status kapal sebagai objek jaminan juga dapat memperkuat posisi kreditur dalam mengantisipasi tindakan yang dapat menghambat eksekusi.

2. Kapal Sebagai Alat Produksi dan Keterlibatan Pihak Ketiga

Kapal tidak hanya memiliki nilai ekonomis sebagai benda jaminan, tetapi juga berfungsi sebagai alat produksi yang menghasilkan pendapatan melalui kegiatan pelayaran. Pada saat wanprestasi terjadi, kapal dapat sedang mengangkut barang, melakukan kegiatan bongkar muat, atau berada dalam hubungan sewa dengan pihak lain. Penghentian operasional kapal secara tiba-tiba dapat berpengaruh terhadap penyewa, pemilik barang, awak kapal, operator pelabuhan, dan pihak lain yang mempunyai hubungan hukum dengan kapal. Kondisi tersebut menyebabkan pelaksanaan eksekusi perlu memperhatikan hubungan hukum yang telah ada agar tindakan terhadap objek jaminan tidak menimbulkan sengketa baru.

Solusi yang dapat diterapkan adalah melakukan pemeriksaan terhadap perjanjian yang berkaitan dengan penggunaan kapal sebelum tindakan eksekusi dilaksanakan. Status penyewaan, hubungan dengan pihak ketiga, serta kewajiban yang masih melekat pada kapal perlu diketahui untuk menentukan tindakan eksekusi yang sesuai. Pendekatan tersebut memungkinkan hak kreditur tetap dilaksanakan tanpa mengabaikan kepentingan pihak ketiga yang mempunyai dasar hubungan hukum yang sah.

3. Kapal Berada di Luar Wilayah Indonesia

Kapal yang beroperasi secara internasional dapat berada di luar wilayah Indonesia ketika debitur mengalami wanprestasi. Dalam kondisi tersebut, hak hipotek yang lahir berdasarkan hukum Indonesia tetap melekat pada objek jaminan, tetapi pelaksanaan penyitaan dan penguasaan secara fisik terhadap kapal berkaitan dengan kewenangan negara tempat kapal berada. Hukum Indonesia tidak dengan sendirinya memberikan

²⁴ Ying Feng Shao et al., "Paving the Way to Recognising Foreign Judicial Sales of Ships. A Comparative Analysis of Judicial Sale Proceedings in Selected Jurisdictions," *Cuadernos de Derecho Transnacional* 15, no. 1 (2023), <https://doi.org/10.20318/cdt.2023.7536>.

kewenangan kepada aparat Indonesia untuk melakukan tindakan eksekusi secara langsung di wilayah negara lain. Persoalan ini menjadi salah satu kendala dalam pelaksanaan eksekusi kapal yang berada di luar yurisdiksi Indonesia.

Solusinya memerlukan penggunaan mekanisme hukum lintas yurisdiksi yang memungkinkan pelaksanaan hak berdasarkan hukum Indonesia melalui prosedur yang diakui oleh negara tempat kapal berada. Dalam konteks pembiayaan, risiko tersebut juga dapat diantisipasi sejak awal melalui pengaturan mengenai wilayah operasional kapal, kewajiban pemberitahuan perubahan rute atau lokasi, serta klausul yang berkaitan dengan penyelesaian apabila kapal berada di luar wilayah Indonesia ketika terjadi wanprestasi. Dengan demikian, aspek yurisdiksi telah diperhitungkan sebelum hak jaminan harus direalisasikan.²⁵

4. Ketidakjelasan Hubungan Antara Titel Eksekutorial dan Prosedur Pelaksanaan

Grosse Akta Hipotek mempunyai kekuatan eksekutorial berdasarkan Pasal 60 ayat (4) UU Pelayaran. Namun, pelaksanaan eksekusi tetap berhubungan dengan ketentuan hukum acara dan hukum jaminan lainnya. Perbedaan konstruksi mengenai penggunaan titel eksekutorial, *parate execution*, dan mekanisme penjualan objek jaminan dapat menimbulkan persoalan prosedural apabila tidak terdapat pemahaman yang seragam mengenai jalur eksekusi yang digunakan.

Solusi terhadap persoalan tersebut adalah memperjelas hubungan antara ketentuan khusus dalam UU Pelayaran dengan ketentuan hukum perdata dan hukum acara yang mengatur pelaksanaan eksekusi. Kejelasan prosedur diperlukan agar kekuatan eksekutorial *Grosse Akta Hipotek* dapat diterjemahkan menjadi tindakan eksekusi yang konkret tanpa menimbulkan perdebatan mengenai dasar dan tahapan pelaksanaannya. Pada tingkat kontraktual, para pihak juga perlu merumuskan secara jelas peristiwa wanprestasi dan konsekuensi hukumnya dengan tetap berada dalam batas ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pelaksanaan eksekusi hipotek kapal dengan demikian memerlukan pendekatan yang memperhatikan karakteristik objek, kedudukan para pihak, serta lingkungan hukum tempat kapal berada. Penguatan pemeriksaan terhadap status dan keberadaan kapal, perlindungan terhadap kepentingan pihak ketiga, pengelolaan risiko pelayaran lintas yurisdiksi, dan kejelasan hubungan antara *Grosse Akta Hipotek* dengan prosedur eksekusi menjadi bagian yang saling berkaitan dalam merealisasikan hak jaminan. Keberadaan titel eksekutorial memberikan dasar yang kuat bagi kreditur, tetapi efektivitasnya tetap bergantung pada tersedianya prosedur pelaksanaan yang jelas dan dapat diterapkan terhadap kondisi konkret kapal. Pada saat yang sama, pelaksanaan eksekusi perlu tetap memberikan ruang bagi debitur dan pihak ketiga untuk memperoleh perlindungan sesuai dengan hak yang dimilikinya, sehingga realisasi jaminan berlangsung berdasarkan batas kewenangan yang ditentukan oleh hukum.

KESIMPULAN DAN SARAN

Hipotek kapal dalam hukum Indonesia memberikan konstruksi jaminan yang relatif kuat bagi kreditur melalui pendaftaran kapal, pencatatan pembebanan hipotek, penentuan peringkat, serta penerbitan *Grosse Akta Hipotek* yang memiliki kekuatan eksekutorial. Ketika debitur

²⁵ Yingfeng Shao et al., "A Newcomer To Maritime Law: The Beijing Convention On The International Effects Of Judicial Sales Of Ships," *International and Comparative Law Quarterly* 73, no. 3 (2024), <https://doi.org/10.1017/S0020589324000186>.

melakukan wanprestasi, kreditur dapat merealisasikan hak jaminannya melalui mekanisme eksekusi yang tersedia. Namun, pelaksanaan hak tersebut menghadapi persoalan yang berkaitan dengan mobilitas kapal, keberadaan kapal sebagai alat produksi, keterlibatan pihak ketiga, kemungkinan kapal berada di luar wilayah Indonesia, serta hubungan antara kekuatan titel eksekutorial dengan prosedur hukum acara. Kondisi tersebut menyebabkan kekuatan normatif *Grosse Akta Hipotek* perlu didukung dengan mekanisme pelaksanaan yang jelas agar hak jaminan dapat diwujudkan secara efektif.

Penguatan pelaksanaan hipotek kapal perlu diarahkan pada kejelasan prosedur eksekusi, pemeriksaan status dan keberadaan kapal sejak tahap pembiayaan, pencatatan peringkat hipotek yang tertib, serta pengaturan yang memperhatikan hubungan hukum dengan pihak ketiga. Untuk kapal yang beroperasi lintas negara, diperlukan mekanisme kerja sama hukum yang dapat mendukung pelaksanaan hak jaminan ketika objek berada di luar yurisdiksi Indonesia. Selain itu, harmonisasi antara UU Pelayaran dengan ketentuan hukum perdata dan hukum acara diperlukan untuk mengurangi perbedaan penafsiran mengenai jalur dan tata cara eksekusi. Langkah tersebut perlu tetap menempatkan perlindungan kreditur, debitur, dan pihak ketiga dalam kerangka hukum yang seimbang sehingga pelaksanaan eksekusi berlangsung berdasarkan prosedur yang jelas, terukur, dan dapat dipertanggungjawabkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abas, Usman, Sahertian Marthin, and Kariadi Kariadi. "Juridical Review of Mortgage Enforcement on Ships and Its Legal Effects." *Journal of Law Justice (JLJ)* 3, no. 1 (2025). <https://doi.org/10.33506/jlj.v3i1.3794>.
- Anele, Kalu. "The Arrest of Ship Regime in Nigeria: Lessons from South Africa." *Comparative and International Law Journal of Southern Africa* 55, nos. 2 & 3 (2023). <https://doi.org/10.25159/2522-3062/12332>.
- Anele, Kalu Kingsley. "A Comparative Analysis of the Impeachment Procedures in Nigeria and Indonesia: A Need for a Paradigm Change." *Lentera Hukum* 9, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.19184/ejhl.v9i1.28417>.
- Aulia, Maghfira, and Luluk Lusiaty Cahyarini. "Urgensi Perkembangan Regulasi Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek." *Notarius* 15, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.14710/nts.v15i1.46049>.
- Berlingieri, Giorgio. "Liability for the Wrongful Arrest of Ships: Where We Stand." *Poredbeno Pomorsko Pravo* 174 (2020). <https://doi.org/10.21857/ygjrwd50y>.
- Cao, Xingguo, Levi Chang, and Houqun Xing. "Securing the Clean Title of Ships: The Prospects and Achievements of the Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships." *Marine Policy* 154 (2023). <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105685>.
- Cui, Haoran. "A Study on the Interpretation and Application of the 'International Concern Provisions' of Chinese Coast Guard Law." *Marine Development* 2, no. 1 (2024). <https://doi.org/10.1007/s44312-024-00021-6>.
- Daniel, and Wardani Rizkianti. "Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan." *Jurnal Interpretasi Hukum* 5, no. 1 (2024). <https://doi.org/10.22225/juinhum.5.1.8455.856-869>.
- Disha, Jannatul Shareat, and Muhammad Zeeshan Ajmal. "Legal Framework and Practical Implications of Vessel Arrest and Release: A Study on Limitation Periods and Maritime Claims in Bangladesh." *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 17, no. 4 (2025). <https://doi.org/10.1080/18366503.2024.2363609>.

Duong, Phan Anh, Bo Rim Ryu, Jinwon Jung, and Hokeun Kang. "A Comprehensive Review of the Establishment of Safety Zones and Quantitative Risk Analysis during Ship-to-Ship LNG Bunkering." In *Energies*, vol. 17. no. 2. Preprint, 2024. <https://doi.org/10.3390/en17020512>.

Handayani, Wiwid Putri, and Diana Tantri Cahyaningsih. "Marriage Agreement on Common Property in Marriage (Comparative Study of Indonesia and The United States)." *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum Dan Pranata Sosial Islam* 6, no. 2 (2024). <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v6i2.4617>.

Hartanto, Dhimas Rudy. "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). <https://doi.org/10.52475/saintara.v8i1.278>.

Kim, In-Hyeon, and Jae-Hee Kim. "Study on International Jurisdiction of Ship Arrest and Forum Arresti under Amended Korean Act on Private International Law." *Korea Private International Law Journal* 29, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.38131/kpilj.2023.6.29.1.605>.

Mashdurohatun, Anis. "Reconstruction of Debtor's Right Protection Regulation in Ship's Credit Agreement Guarantee Based on Justice Value." *International Journal of Law* 8, no. 2 (2022).

Mateša, Blanka, and Dean Rahan. "Ship Mortgage in Croatian Law: Legal Nature, Effects and Issues in Application." *Transactions on Maritime Science* 15, no. 2 (2026). <https://doi.org/10.7225/toms.v15.n02.w06>.

Mirza Yusuf, Tiara Amalia, Kamila Raisa, Dimas Aji, Fidelis Bentar, and Yudhistira Raihan. "Wanprestasi Debitur Dan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Hipotek Kapal." *Mahalini: Journal of Business Law* 2, no. 2 (2025). <https://doi.org/10.31942/mjbl.v2i2.12803>.

Mosquera T, Margareth J. "Legal Opinion on the Requirements for Registration of Ship Mortgages in Panama." *Anuario de Derecho*, no. 55 (2025). <https://doi.org/10.48204/j.aderecho.n55.a8728>.

Pambayun, Cindy Fatika Dewi, David Tan, and Winda Fitri. "Hipotek Kapal: Perlindungan Hukum Dan Kepastian Bagi Kreditur." *Legal Standing: Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 3 (2025). <https://doi.org/10.24269/ls.v9i3.11137>.

Putra, Fani Martiawan Kumara. "Sister Ship Binding Clause as a Reinforcement of Debt Repayment Legal Certainty on Ship Mortgage." *Yuridika* 35, no. 3 (2020). <https://doi.org/10.20473/ydk.v35i3.17004>.

Ramli, Syafruddin, Ernu Widodo, and Sri Astutik. "Fungsi Eksekutorial Akta Hipotek Kapal Laut Dalam Sita Jaminan." *Court Review: Jurnal Penelitian Hukum (e-ISSN: 2776-1916)* 5, no. 04 (2025). <https://doi.org/10.69957/cr.v5i04.1971>.

Shao, Ying Feng, Laura Carballo Piñeiro, and Maximo Q. Mejia. "Paving the Way to Recognising Foreign Judicial Sales of Ships. A Comparative Analysis of Judicial Sale Proceedings in Selected Jurisdictions." *Cuadernos de Derecho Transnacional* 15, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.20318/cdt.2023.7536>.

Shao, Yingfeng, Laura Carballo Piñeiro, and Maximo Q. Mejia. "A Newcomer To Maritime Law: The Beijing Convention On The International Effects Of Judicial Sales Of Ships." *International and Comparative Law Quarterly* 73, no. 3 (2024). <https://doi.org/10.1017/S0020589324000186>.

Shcherbanyuk, Oksana, Vitalii Gordieiev, and Laura Bzova. "Legal Nature of the Principle of Legal Certainty as a Component Element of the Rule of Law." *Juridical Tribune* 13, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.24818/TBJ/2023/13/1.02>.

Swarday, Sryna Rellan, Ani Wijayati, and Wiwik Sri Widiarty. "Kepastian Hukum Pada Perjanjian Kerja Laut Dalam Memenuhi Kesejahteraan Awak Kapal Nusantara Regas Satu." *Jurnal Sosial Teknologi* 5, no. 10 (2025). <https://doi.org/10.59188/jurnalsostech.v5i10.32447>.

Tsimplis, Michael, and Ming Chen. "Ship Arrest in China: The Link with Economic and Marine Policy." *Ocean Development and International Law* 56, no. 1 (2025). <https://doi.org/10.1080/00908320.2024.2445559>.