

Hipotek Kapal: Perlindungan Hukum dan Kepastian Bagi Kreditur

*Cindy Fatika Dewi Pambayun¹, David Tan², Winda Fitri³

^{1,2,3}Universitas Internasional Batam, Jl. Gajah Mada, Batam, Kepulauan Riau, Indonesia
*2151117.cindy@uib.edu

ABSTRACT

Ships as collateral for mortgages in credit agreements are regulated in Articles 1162 to Article 1232 of the Civil Code and Shipping Law Number 17 of 2008. This departs from Indonesia's geographical conditions as a maritime country with important sea transportation, as well as its position in between the continents of Asia and Australia. Ships have two legal statuses, namely as movable and immovable objects. The Shipping Law states that the guarantee of a ship is determined by its region of registration, which is also linked to information about the ship and its owner in the national registration book. The nationality of the ship needs to be considered like other property rights. Banks are often hesitant to accept ship collateral due to the precautionary principle. However, the 2008 Shipping Law provides new hope for shipping entrepreneurs, even though many ships are not yet insured, making it difficult for banks to accept ships as credit collateral.

Kapal laut menjadi jaminan hipotik pada perjanjian kredit diatur dalam Pasal 1162 hingga Pasal 1232 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008. Hal tersebut berangkat Berdasarkan letak geografis Indonesia sebagai negara berbasis maritim dengan transportasi laut yang penting, serta posisinya terletak di antara wilayah Asia dan Australia. Kapal memiliki dua status hukum, yakni dalam bentuk benda bergerak maupun tidak bergerak. Undang-Undang Pelayaran menjelaskan jaminan atas kapal ditentukan oleh wilayah pendaftarannya, yang juga terkait dengan informasi tentang kapal dan pemiliknya di buku pendaftaran nasional. Kebangsaan kapal perlu diperhatikan seperti hak kebendaan yang lain. Bank sering ragu menyetujui jaminan kapal dengan prinsip kewaspadaan. Namun, Undang-Undang Pelayaran 2008 memberi harapan baru bagi pengusaha perkapalan, meski banyak kapal belum diasuransikan, sehingga bank sulit menerima kapal laut menjadi jaminan kredit.

Kata Kunci: *Kapal Laut, Hipotik Kapal, Perjanjian Kredit.*

A. PENDAHULUAN

Pertumbuhan nasional dalam sektor ekonomi adalah satu langkah yang dilaksanakan demi meraih kemakmuran dan kesejahteraan pada masyarakat sama seperti yang terkandung pada Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Seiring semakin bertambahnya permintaan dalam perdagangan, bertambah banyak juga penyedia yang memberikan beragam jenis layanan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan ketentuan perdata diatur mengenai hak kebendaan yang cenderung menghasilkan keuntungan dan memberi jaminan. Hak kebendaan yang

cenderung memberikan jaminan tersebut mengarah kepada benda kepemilikan individu lainnya, barang yang berpindah maupun yang tidak berpindah. Jika benda yang dijaminan merupakan benda yang tidak bergerak, maka hak kebendaan tersebut ialah hipotek, sementara itu jika benda yang dijaminan merupakan benda bergerak sehingga hak atas benda yang dimaksud adalah gadai (Mahmudiyah, 2019).

Hak atas kebendaan memiliki pengaruh langsung terhadap agunan, sehingga dapat diketahui mana yang bisa dipertahankan terhadap agunan dan mana yang berlaku terhadap pihak lain. Hipotek dan gadai, sebagai bagian dari hak atas kebendaan, memiliki karakteristik tertentu, seperti tetap melekat pada bendanya (*droit de suite*) dan memiliki prioritas dalam pemenuhan kewajiban (*droit de preference* atau asas prioritas). Selain itu, hak-hak ini juga dapat dialihkan dan memiliki kedudukan yang lebih diutamakan dibandingkan kreditur lainnya dalam penyelesaian kewajiban (Daulay, 2022).

Salah satunya menawarkan fasilitas kredit dalam bentuk pendanaan. Di bawah peraturan Presiden 9 tahun 2009, badan keuangan ialah perusahaan yang melaksanakan aktivitas pendanaan dalam wujud finansial atau material investasi. Ini sering terkait dengan proses aplikasi pinjaman yang dikenal sebagai klaim utang. Kewajiban yang diklaim tidak hanya harus didasarkan pada kepercayaan, tetapi juga datang dengan jaminan. Kreditor sehubungan dengan pembayaran utang yang diserahkan kepada debitur (Utama et al., 2022).

Perjanjian kredit adalah kesepakatan antara debitur dan bank sebagai kreditor, di mana debitur memiliki kewajiban untuk mengembalikan pinjaman sesuai dengan syarat dan ketentuan yang telah disepakati bersama. Jaminan yang digunakan oleh objek beban kredit termasuk jaminan memindahkan atau objek tidak bergerak untuk membayar kewajiban. Jika objek yang belum dipindahkan sebagai pertukaran alternatif tidak disebut pembayaran kontrak kredit, tetapi dalam hal ini hipotek (Mustakim et al., 2024).

Menurut Pasal 1162 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP), hipotek adalah hak penting untuk objek yang tidak bergerak untuk kehilangan penggantian untuk pembayaran kembali komitmennya. Hipotek berlanjut sebagai hak objek ke mana pun objek bergerak. Keberadaan konsekuensi pihak ketiga yang mengendalikan objek berdasarkan Pasal 1198 Kode Hukum Sipil yang telah mencatat *highpotec* adalah melalui objek tetap yang terhubung dengan semua orang dari semuanya. Suatu objek menentukan level dan menerima pembayaran sesuai dengan output akuntansi. Sifat hak kebendaan adalah hak yang benar-benar dapat dipertahankan oleh orang-orang yang memiliki hak kebendaan (Aulia & Cahyarini, 2022).

Hipotek merupakan perjanjian tambahan yang bergantung pada perjanjian utama, contohnya adalah perjanjian pinjam-meminjam atau kesepakatan lain yang menyebabkan adanya utang. Dengan kata lain, hipotek tidak berdiri sendiri sebagai perjanjian yang terpisah (Aufima, 2020).

Salah satu karakteristik hukum hipotek adalah hak preferensi yang dimiliki oleh pemegangnya. Dengan hak ini, pemegang hipotek berhak menerima pelunasan utang lebih dulu dibandingkan kreditur lain. Pelunasan tersebut diambil dari hasil penjualan barang yang menjadi jaminan utang, sebagaimana diatur dalam Pasal 1133, 1134 ayat (2), dan 1198 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia (Aufima, 2020).

Pasal 1171 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa hipotek hanya bisa diberikan melalui dokumen resmi, kecuali dalam kasus-kasus tertentu yang secara jelas ditetapkan Sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang. Demikian juga, persetujuan untuk memberikan hipotek harus dibuat dalam bentuk dokumen resmi. Jika seseorang, berdasar pada hukum ataupun perjanjian, diharuskan untuk menyerahkan hipotek, maka ia dapat dikenakan kewajiban untuk melakukannya melalui keputusan pengadilan. Putusan tersebut memiliki status hukum yang sejajar seperti jika orang tersebut telah menyetujui pemberian hipotek, dan harus secara jelas mencantumkan benda yang akan dijadikan jaminan. Ketentuan dalam pasal ini bersifat mengikat, sehingga pembuatan akta hipotek dan surat kuasa dalam bentuk autentik adalah keharusan. Jika tidak dibuat dalam bentuk yang sah, maka hipotek dan surat kuasa yang diberikan dianggap tidak berlaku (Nashira & Tanawijaya, 2020).

Ada golongan tertentu untuk Kapal yang dapat menjadi objek hipotek. Menurut Pasal 314 dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, kapal-kapal yang terdaftar di Indonesia dengan ukuran minimal dua puluh meter kubik isi kotor dapat didaftarkan dalam pendaftaran kapal sesuai kebijakan yang akan diatur dalam peraturan khusus. Peraturan tersebut juga perlu mengatur perihal proses pengalihan hak kepemilikan dan pengalihan kapal, termasuk kapal yang masih pada proses produksi, serta kepemilikan saham pada kapal yang terdaftar. Kapal-kapal yang sudah masuk dalam pendaftaran kapal, baik yang telah selesai maupun yang masih dikerjakan, bisa digunakan sebagai jaminan hipotek. Namun, kapal-kapal yang disebut dalam ayat pertama tidak dapat dijadikan jaminan gadai. Selain itu, Ketentuan dalam Pasal 1977 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tidak dapat diterapkan pada kapal-kapal yang sudah terdaftar (Haerani & Ulum, 2021).

Sebuah kapal bisa dijadikan jaminan hipotek jika sudah terdaftar dalam register kapal. Sesuai dengan Peraturan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan dengan nomor PM 13 Tahun 2012, khususnya pada Pasal 2 Ayat 1, pengajuan kapal mencakup pencatatan kepemilikan, pembebanan hipotek, serta hak kebendaan lain yang melekat pada kapal tersebut (Hartanto et al., 2024).

Setelah Hipotek pada kapal yang sudah terdaftar dialihkan, akan Grosse akta pengalihan hipotek kapal telah dikeluarkan. dengan kepala akta bertuliskan “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa.” Dalam situasi ini, Pihak yang memberikan pinjaman atau pihak yang menerima jaminan hipotek secara otomatis mendapatkan hak untuk melakukan Pelaksanaan langsung (*parate executie*), contohnya seperti yang berlangsung pada perjanjian pinjaman di dalam dunia perbankan, grosse

akta memiliki kekuatan hukum yang sama dengan putusan pengadilan yang sudah bersifat final dan tidak dapat diganggu gugat (Putra, 2023).

B. METODE

Dalam penelitian ini, digunakan metode yuridis normatif, yang berorientasi kajian bahan pustaka, yang dipilih untuk menganalisis kekosongan norma terkait pertanggungjawaban perdata terhadap perlindungan hukum dan kepastian bagi kreditur dalam pelimpahan jaminan hipotik kapal. Pendekatan yang digunakan adalah statuta approach, berfokus pada kajian peraturan perundang-undangan. Bahan hukum yang dimanfaatkan terdiri dari sumber hukum primer seperti undang-undang dan peraturan yang digunakan untuk menganalisis pengaturan norma hukum dan dampaknya terhadap kreditur dan debitur. Teknik penelusuran bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan, mencatat dan menganalisis data dari bahan pustaka yang relevan. Analisis dilakukan menggunakan metode interpretasi sistematis, yang melihat hubungan antara aturan dalam perundang-undangan yang saling berkaitan, dengan memperhitungkan konteks sosial.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Mekanisme Pembebanan Hipotek Kapal Laut Dalam Memberi Jaminan Bagi Pelunasan Utang Debitur

Jaminan hipotik yang merupakan warisan hukum kolonial berdasarkan KUHPerdata, tetap berlaku meskipun Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) telah diundangkan. Namun, UUPA menetapkan perlunya Sebuah bentuk jaminan baru yang dikenal sebagai hak tanggungan, yang hanya berlaku untuk hak atas tanah. Sejak Undang-Undang No. 14 Tahun 1996 mulai berlaku, istilah hipotik telah mengalami perubahan atau penyesuaian, digantikan melalui hak tanggungan. Dasar hukum hipotik diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), khususnya Pasal 314 ayat (3), yang menyatakan bahwa kapal-kapal yang terdaftar dapat dikenakan hipotik” (Rizkianti, 2024).

Hipotek kapal merupakan jaminan kebendaan yang awalnya didasarkan pada anggapan bahwa kapal adalah benda bergerak. Seiring waktu, kapal dengan ukuran dan bobot tertentu terus mengalami peningkatan, yaitu lebih dari 20 kubik meter, perlu dibebani melalui hipotek kapal, bukan fidusia. Ketentuan ini berlandaskan Aturan hukum yang ada di dalam KUHD serta berbagai Aturan hukum yang berlaku peninggalan kolonial Belanda yang telah mengalami beberapa perubahan (Tsani & Fatmawati O., 2024).

Menurut Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, sebuah kapal yang telah terdaftar layak dijadikan jaminan dengan hipotek. Ketentuan serupa juga terdapat dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran, yang menggantikan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992. Dalam Pasal 60 undang-undang yang dimaksud, disebutkan seperti:

- a. Kapal yang sudah terdaftar di Daftar Kapal Indonesia bisa digunakan sebagai agunan utang dengan dibebani hipotek;
- b. Hipotek atas jaminan kapal dibebankan melalui penyusunan akta hipotek oleh petugas yang bertanggung jawab atas pendaftaran dan pencatatan balik nama kapal di lokasi area kapal terdaftar. Setelah itu, pencatatan dilakukan dalam register utama pendaftaran kapal.;
- c. Masing-masing akta hipotek dibuat dalam sebuah Grosse akta hipotek yang kemudian diserahkan terhadap penerima hipotek;
- d. Grosse Akta Hipotek yang disebutkan dalam ayat (3) memiliki daya eksekusi yang setara bersama putusan pengadilan yang sudah berkekuatan hukum tetap;
- e. Jika Grosse Akta Hipotek tidak ditemukan, maka bisa dibuat penggantinya berdasarkan penetapan dari pengadilan, searah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Pasal 60) (Duhriah, 2020).

Pasal 60 hanya memberikan penjelasan pada ayat (4), yang menyebutkan bahwa "Kekuatan Eksekutorial" memungkinkan pemegang hipotek menggunakan Grosse akta hipotek sebagai dasar hukum untuk melakukan eksekusi tanpa perlu mengajukan gugatan ke pengadilan. Menurut penulis, masih ada beberapa hal dalam pasal ini yang perlu diperjelas, seperti pengertian Akta Hipotek, Grosse Akta Hipotek, Daftar Kapal Indonesia, serta peran Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal. (Duhriah, 2020).

Akta hipotek ialah dokumen yang menegaskan bahwa objek hipoteknya berupa benda tetap, dan disusun oleh pihak berwenang. Menurut Undang-Undang No. 2 Tahun 2014 yang mengubah Undang-Undang No. 30 Tahun 2004 mengenai Jabatan Notaris, Pasal 1 angka 7 menyatakan dokumen resmi yang dibuat oleh notaris merupakan dokumen resmi yang memiliki kekuatan hukum karena dibuat mengacu pada peraturan yang sedang berlaku. Grosse Akta, yang merupakan salinan untuk pengakuan utang, memiliki kemampuan dapat dieksekusi. Petugas yang bertanggung jawab atas pendaftaran dan pencatatan perubahan nama kapal memiliki peran yang setara terhadap Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) dalam hal pengajuan kapal, agar hukum tetap jelas dan memberikan perlindungan hak-hak individu (Wardhani, 2012).

Kapal Indonesia yang terdaftar pada Daftar Kapal Indonesia, sebuah kapal mampu dikenakan beberapa hipotek, dengan Posisi maupun tingkatan setiap individu ditetapkan berdasarkan tanggal dan nomor pendaftarannya. Kapal yang dibebani hipotek dikenal sebagai benda tidak bergerak, mirip dengan Jenis hak terkait tanah mencakup hak kepemilikan serta hak untuk mendirikan dan menggunakan bangunan

di atasnya. Hipotek kapal laut mengikuti ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) serta peraturan perundang-undangan yang relevan, termasuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran (Rumengan et al., 2021).

Berdasarkan Pasal 64 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 13 Tahun 2012 mengenai Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, yang berlaku sejak 14 Februari 2012. Pada 19 Mei 2017, pemerintah menggantinya dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 39 Tahun 2017. Dalam pasal 1 angka 1 peraturan ini, Kapal merupakan alat transportasi yang beroperasi di perairan dengan berbagai desain dan jenis, Berjalan dengan bantuan angin, mesin, atau sumber daya alternatif. Selain itu, istilah kapal Termasuk juga kendaraan dengan kemampuan bergerak, kendaraan bawah air, serta bangunan atau struktur terapung yang bersifat permanen (Hartanto et al., 2024).

Sesuai dengan Pasal 28 ayat (1) dalam Peraturan Menteri, Pengajuan permohonan untuk membebaskan hipotek pada kapal harus dilakukan di lokasi yang telah ditentukan dan tidak bisa dilakukan di tempat sembarangan. Proses ini hanya dapat dilakukan di lokasi atau melalui Petugas yang bertanggung jawab atas pendaftaran dan pencatatan perubahan kepemilikan kapal di mana kapal tersebut tercatat. Hal ini berbeda melalui pendaftaran kapal, yang dapat dilakukan di berbagai lokasi yang sudah ditetapkan sebagai lokasi resmi pencatatan kapal. Sementara itu, Daftar Induk merujuk pada dokumen yang mencatat ringkasan dari dokumen pencatatan pendaftaran kapal, termasuk penyesuaian data serta kedudukan hukumnya (Mantili et al., 2020).

Akta hipotek kapal dibuat oleh petugas yang bertanggung jawab atas pendaftaran dan pencatatan balik nama kapal di lokasi tempat kapal tersebut terdaftar. Proses ini dilakukan berdasarkan permintaan dari pihak yang bersangkutan, dalam hal ini pemilik kapal dan kreditur sebagai pihak yang menerima hipotek, maupun oleh penerima hipotek sendiri dengan kuasa dari pemilik kapal. Permohonan tersebut harus disertai melalui kesepakatan pinjaman serta dokumen sah berupa akta pendaftaran kapal yang sah atau akta besar. balik nama kapal. Surat kuasa dari pemilik kapal perlu dibuat secara resmi dilakukan di kantor notaris dalam dokumen Yang dimaksud dengan Surat Kuasa untuk Memasang Hipotek (Kandou, 2016).

Persyaratan perjanjian kredit dalam permohonan Pembuatan akta hipotek kapal menunjukkan bahwa perjanjian kredit merupakan perjanjian yang mendasar, sementara pengikatan agunan bersifat tambahan atau mengikuti perjanjian kredit tersebut. Jika tidak ada perjanjian kredit, maka jaminan tidak dapat dibebankan. Sementara itu, grosse akta pendaftaran kapal adalah berkas yang membuktikan bahwa sebuah kapal sudah tercatat secara resmi. Dokumen ini juga berfungsi sebagai bukti kepemilikan kapal atau pihak yang berhak atasnya (Tiendas et al., 2024).

Sebelum membuat akta Surat Kuasa untuk Memasang Hipotek atas kapal, notaris atau kuasanya harus memastikan keaslian Grosse Akta pendaftaran kapal di kantor pelabuhan tempat kapal terdaftar. Pengecekan ini bertujuan untuk memastikan keaslian dokumen dan mengetahui apakah kapal tersebut terikat dengan hipotek atau hak jaminan lainnya. Pejabat yang bertanggung jawab atas pendaftaran dan perubahan nama kapal wajib memberikan penjelasan atau menyampaikan informasi yang diminta oleh notaris terkait akta pendaftaran kapal, berdasarkan asas publikasi pendaftaran (Rumengan et al., 2021).

Setelah pemohon atau pihak yang memiliki kapal (debitur), Mengajukan permintaan untuk membebaskan hipotek pada kapal kepada Petugas Pendaftar dan penulis Balik Nama Kapal (kreditur), petugas tersebut akan melaksanakan studi tentang ketersediaan ketentuan yang disertakan. Penelitian ini dilakukan pada waktu maksimum lima hari kerja setelah permohonan disetujui dengan utuh. Jika persyaratan belum tercapai sepenuhnya, petugas akan mengembalikan permohonan kepada pemohon agar melengkapinya kekurangan. Permohonan yang telah dilengkapi bisa diajukan kembali. Jika semua persyaratan terpenuhi, pejabat akan menyusun akta hipotek kapal (Wardhani, 2012).

2. Bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Pemegang Hak Jaminan Hipotek Kapal Jika Debitur Wanprestasi

Pemberian hipotek pada kapal laut merupakan suatu tindakan hukum yang menciptakan hubungan Hukum mengatur hubungan antara pihak-pihak yang terlibat, di mana masing-masing memiliki hak dan kewajiban yang timbul sebagai konsekuensi dari perjanjian atau kontrak yang telah disepakati. Dengan adanya hipotek, kapal laut dijadikan jaminan yang memiliki dampak hukum tertentu bagi pihak-pihak yang bersepakat (Wardhani, 2012).

Individu yang membuat kesepakatan secara tertulis biasanya merupakan pihak yang sepakat dengan pihak lain, yang mulai berlaku sebagai perjanjian atau kontrak. Kesepakatan ini dapat melibatkan pihak ketiga yang berwenang secara hukum untuk membuat kesepakatan tersebut. Menurut Ahmadi Muri, akta di bawah tangan adalah dokumen yang dibuat oleh pihak-pihak terkait tanpa adanya campur tangan pejabat resmi seperti notaris atau PPAT. Sementara itu, akta otentik dibuat oleh atau di hadapan pejabat yang berwenang dan memiliki kekuatan hukum yang lebih kuat (Wahyunie et al., 2022).

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal memiliki peran yang mirip dengan Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT), terutama dalam proses pendaftaran objek yang sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Perbedaannya terletak pada objek yang didaftarkan: PPAT mengurus lahan dan hak-hak atas lahan, sementara itu pejabat pendaftaran kapal mengurus kapal itu sendiri. Kedua pihak ini memiliki wewenang sesuai peraturan sendiri-sendiri. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang pelayaran, pengalihan hipotek dari

pihak yang menerima hipotek ke pihak pemegang hipotek lain diimplementasikan melalui pembuatan sertifikat peralihan hak hipotek yang diterbitkan oleh pejabat terkait Pengalihan hipotek adalah perbuatan hukum di sisi penyedia hipotek dan pihak penerima hipotek yang melibatkan hak dan kewajiban yang saling mengikat (Kandou, 2016).

Hipotik kapal laut merupakan aset agunan kebendaan yang diatur oleh Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang pelayaran. Berlainan menggunakan hipotik berdasarkan KUH Perdata dan UUPA, setelah penerapannya Undang-Undang No. 4 Tahun 1996

mengenai Hak Tanggungan, ungkapan "hipotik" sudah tidak pakai; sebaliknya, digunakan ungkapan "Hak Tanggungan." Hipotik kapal laut berfungsi sebagai pengikatan atau pembebanan untuk memperoleh dana melalui institusi keuangan. agunan hipotik kapal laut setara menggunakan agunan kebendaan lainnya, seperti hak milik atas lahan atau rumah, karena bank tidak akan memberikan dana tanpa jaminan (*collateral*) (Rumengan et al., 2021).

Pengenaan hipotik kapal laut selaku agunan kredit bank diawali melalui kesepakatan atau perjanjian kredit antara penguasa kapal dan institusi keuangan. Perjanjian ini mencakup hak dan kewajiban yang berlaku bagi kedua belah pihak secara seimbang. pelaksanaan kewajiban yang dijanjikan merupakan faktor utama dari pelaksanaan kontrak. Jika salah satu pihak gagal kewajibannya, hal ini dapat mengakibatkan ketidakpastian dalam pelaksanaan perjanjian tersebut (Prastya et al., 2020).

Pembebanan hipotek kapal laut sangat penting bagi pemilik kapal untuk menerima kredit, baik untuk penyediaan kapal baru, pemeliharaan, dan juga kegiatan operasional. Jika pemilik kapal yang dibebani hipotek tidak dapat membayar angsuran dan bunga yang telah disetujui oleh lembaga perbankan, hal ini dapat menyebabkan penundaan pembayaran atau kredit yang terhenti. Dalam kondisi ini, secara hukum pemilik kapal tidak sanggup memenuhi kewajiban pembayaran angsuran dan bunga terhadap lembaga perbankan. Akibat hukum dari wanprestasi dalam kontrak kredit yang terikat hipotek kapal laut dapat menimbulkan gugatan hukum dari lembaga perbankan terhadap pemilik kapal. Jika pemilik tidak mampu membayar angsuran dan bunga sesuai kesepakatan, lembaga perbankan berhak menuntut pemenuhan kewajiban hukum, karena mereka mengalami kerugian akibat keterlambatan atau ketidakmampuan pembayaran utang (Prastya et al., 2020).

Kapal laut dianggap sebagai benda bergerak, namun bagi volume spesifik (di atas 20 meter kubik), ia dapat diyakini sebagai aset tetap dalam konteks pembebanan hipotik. Hak-hak atas kapal berada di tangan lembaga perbankan, sementara pemilik tetap mengoperasikan kapal sehari-hari. Konsep serupa juga berlaku untuk Hak Tanggungan yang terkait dengan dokumen kepemilikan tanah dan bangunan. Di sini, hak atas properti juga dikelola oleh lembaga perbankan, meskipun pemilik tinggal di

rumah tersebut. Apabila terjadi kredit macet dan pemilik tidak sanggup membayar cicilan, lembaga perbankan dapat meminta pelepasan tanah atau rumah tersebut (Johan, 2023).

Kapal laut yang dijadikan jaminan hipotek tetap dikelola oleh pemiliknya dan dapat digunakan untuk berbagai keperluan, seperti pengangkutan barang. Namun, secara hukum, kapal tersebut berada dalam pengawasan pihak bank selama masa kredit masih berjalan sesuai perjanjian. Setelah kredit lunas, hak kepemilikan kapal sepenuhnya kembali kepada pemiliknya seperti semula (Balqis et al., 2022).

Menurut Salim HS, masa berlaku hipotek kapal laut bergantung terhadap isi kesepakatan utama atau kesepakatan kredit yang disepakati sesama pemegang kepemilikan atau kuasa kapal sebagai debitur dan bank sebagai kreditur. Berdasarkan jangka waktunya, akta perjanjian kredit dibagi menjadi tiga jenis, meliputi waktu singkat, waktu menengah, dan waktu yang lebih lama. Dari klasifikasi ini, dapat disimpulkan yakni kredit dengan jaminan hipotek kapal laut termasuk dalam kategori kredit dengan rentang waktu lebih dari tiga tahun (Balqis et al., 2022).

Wanprestasi membawa dampak hukum yang harus diterima oleh kreditur. Dalam hal ini, kreditur memiliki hak untuk mengajukan gugatan ganti rugi, termasuk melelang objek hipotek kapal laut. Berdasarkan ketentuan dalam KUH Perdata, ganti rugi atau kompensasi akibat wanprestasi dapat berupa:

- a. Debitur wajib mengganti kerugian sesuai dengan aturan yang berlaku dalam Pasal 1243 KUH Perdata;
- b. Jika diperlukan, kreditur bisa mengajukan permohonan ke pengadilan untuk membatalkan perjanjian berdasarkan Pasal 1266 KUH Perdata;
- c. Pemilik piutang berhak meminta agar kesepakatan tetap dilaksanakan, meminta pelaksanaan kesepakatan yang disertai ganti rugi, atau keputusan untuk membatalkan perjanjian namun tetap menerima kompensasi sesuai Pasal 1267 KUH Perdata (Djaja Meliala S.H., 2012).

Dalam hukum hipotek kapal laut, secara formal Prinsip-prinsip dalam Hukum Perjanjian dan Hukum Perbankan masih didasarkan pada aturan yang terdapat dalam KUH Perdata. Namun, dalam hal wanprestasi, aturan yang berlaku didasarkan pada KUHD, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, dan juga aturan yang terdapat dalam Hukum Perbankan, terutama aturan tersebut berdasarkan Undang-Undang No. 7 Tahun 1992 tentang Perbankan yang kemudian diubah melalui Undang-Undang No. 10 Tahun 1998 (Rizkianti, 2024).

Kasus antara PT Pelayaran Borneo Karya Swadiri dan Bank Danamon Indonesia dimulai saat PT Pelayaran mengajukan pinjaman untuk investasi sebesar \$9.824.849 pada tahun 2012. Masalah muncul saat perjanjian kredit diubah pada 2013 restrukturisasi kredit mendapat persetujuan pada Desember 2016. Bank Danamon

tidak dapat menyetujui restrukturisasi karena pencatatan PT Pelayaran sebagai kredit macet oleh Bank Permata pada akhir 2016. Meskipun diduga telah melunasi kredit, Bank Danamon masih mencatat PT Pelayaran sebagai kredit macet dan secara tak terduga berhasil mengumpulkan \$9.824.849 pada Maret 2017 (Rizkianti, 2024).

PT Pelayaran menganggap penagihan tersebut sewenang-wenang dan mengajukan gugatan di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan untuk mencegah tindakan hukum lebih lanjut oleh Bank Danamon. Pengadilan memutuskan pada November 2017 bahwa tindakan Bank Danamon mengklasifikasikan nasabah sebagai kredit negatif adalah ilegal. Namun, pada September 2017, Bank Danamon secara bersama-sama menyetujui proses penarikan kapal (Rizkianti, 2024).

Kapal milik PT Pelayaran, *Herlina 2*, kemudian dihentikan saat berlayar ke Semarang dan dokumennya diambil tanpa izin pengadilan, yang dilaporkan oleh Kapten Delias Manoppo ke Polda Jambi. Dua debt collector kemudian mengambil surat-surat terkait dari kapal. Jaminan hipotek kapal memiliki peran penting dalam proses pemberian kredit. Bagi debitur, jaminan ini membantu membangun kepercayaan kreditur, seperti bank, agar bersedia memberikan pinjaman. Sementara itu, bagi kreditur, hipotek kapal memberikan rasa aman karena memastikan utang dapat dikembalikan. Hipotek kapal merupakan salah satu bentuk jaminan kebendaan dianggap merupakan bentuk agunan yang terpercaya dan efektif selama melindungi kepentingan kreditur serta memberikan kepastian hukum (Rizkianti, 2024).

Hipotek kapal berfungsi Sebagai bentuk perlindungan atas suatu benda yang Memberi wewenang kepada kreditur untuk menjaga atau mempertahankan kepentingannya pada proses pelunasan utang oleh debitur. Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, Pasal 1 ayat (12) secara jelas mendefinisikan Hipotek kapal adalah jaminan yang diberikan atas kapal yang sudah terdaftar. Hak ini digunakan demi memastikan pembayaran kewajiban spesifik dan menyediakan prioritas untuk pemberi pinjaman tertentu dibandingkan pemberi pinjaman lainnya (Renee et al., 2021).

Jika dibandingkan dengan definisi yang dijelaskan dalam Pasal 1162 KUH Perdata, istilah "hak kebendaan" merujuk pada dasarnya memiliki makna yang sama dengan "hak agunan kebendaan" dalam Undang-Undang Pelayaran. Dalam Pasal tersebut, hak atas benda mengacu Hak jaminan yang terkait dengan benda tidak bergerak. Perbedaannya cuma terletak pada istilah yang digunakan, di mana Undang-Undang Pelayaran memilih menggunakan istilah "hak jaminan atas benda," yang pada dasarnya mencakup pengertian hak jaminan kebendaan itu sendiri (Renee et al., 2021).

Aturan hukum mengenai Jaminan berupa hipotek atas kapal diatur dalam peraturan perundang-undangan Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, khususnya pada Pasal 60 hingga 64. Terdapat pada Pasal 60 ayat (1), disebutkan bahwa Kapal yang sudah terdaftar dalam Daftar Kapal Indonesia dapat digunakan

sebagai jaminan untuk utang dengan cara membebaskan hipotek. Ayat (2) menjelaskan bahwa proses pemberian beban hipotek dilakukan dengan membuat akta hipotek melalui Pejabat yang bertugas sebagai Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal akan mencatatnya ke dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal. Selain itu, Setiap akta hipotek akan dibuat dalam satu Grosse Akta Hipotek yang nantinya diberikan kepada penerima hipotek (ayat 3). Dokumen ini berperan penting dalam melindungi hak pemegang hipotek atau pihak yang memberikan kredit. Grosse Akta Hipotek juga memiliki kewenangan penegakan, yang berarti bisa langsung dieksekusi sebagaimana keputusan pengadilan yang sudah memiliki status hukum yang bersifat final dan mengikat (ayat 4) (Tsani & Fatmawati O., 2024).

Grosse akta hipotek memiliki kekuatan untuk dieksekusi secara langsung, yang ditunjukkan dengan adanya kalimat pembuka di bagian atas dokumen yang berbunyi "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa". Keberadaan bagian pembuka ini memberikan hak kepada kreditur untuk langsung Mengajukan permintaan eksekusi kepada Ketua Pengadilan Negeri tanpa harus mengajukan gugatan sebelumnya, jika debitur gagal memenuhi kewajibannya (Nashira & Tanawijaya, 2020).

Sebelum mengajukan eksekusi, kreditur harus terlebih dahulu memberikan peringatan kepada debitur. Jika debitur tetap mengabaikan peringatan tersebut, kreditur bisa membuat atau menyampaikan permintaan eksekusi kepada Ketua Pengadilan Negeri, baik dalam bentuk ucapan maupun tulisan, sesuai dengan ketentuan Pasal 195 ayat (1) HIR. Berdasarkan Pasal 196 HIR, Setelah permohonan diterima, Ketua Pengadilan Negeri akan mengundang debitur untuk hadir dan memberinya waktu delapan hari kerja untuk melunasi kewajibannya. Jika dalam jangka waktu tersebut debitur masih belum memenuhi tanggung jawabnya atau tidak menghadiri panggilan, sesuai Pasal 197 HIR, Ketua Pengadilan Negeri dapat memerintahkan penyitaan harta benda yang dimiliki oleh debitur dan dapat dipindahkan. Apabila suatu barang bergerak belum mencukupi atau belum tersedia, aset yang dimiliki debitur dapat disita dan dijual melalui lelang sebagai upaya untuk melunasi utang yang belum terbayar (Yudhistira & Djajaputra, 2024).

Prinsip-prinsip dalam jaminan hipotek kapal membentuk karakteristiknya lembaga jaminan ini berfungsi untuk melindungi kreditur yang memiliki hak atas hipotek. Hipotek kapal berfungsi sebagai jaminan kebendaan yang memberi kreditur hak istimewa, termasuk hak mutlak yang memungkinkan mereka memiliki kendali langsung atas kapal yang digunakan sebagai agunan. Hak ini tetap sah walaupun kapal secara fisik tidak berada di bawah penguasaan kreditur (Daulay, 2022).

Hak kebendaan yang melekat pada hipotek kapal sebagai jaminan memiliki beberapa ciri yang memberikan perlindungan hukum bagi kreditur. Berikut adalah penjelasannya (Utama et al., 2022):

a. Bersifat mutlak (absolut)

Kreditur yang memegang hipotek kapal memiliki hak mutlak terhadap kapal yang digunakan jaminan, yang bisa dipertahankan terhadap siapa pun. Akan tetapi, kepemilikan dan pengendalian fisik kapal tetap berada pada debitur (pemberi hipotek). Jika kapal digunakan sebagai jaminan, debitur harus melepaskan sebagian kekuasaan, seperti hak untuk menjual atau mengalihkan kepemilikan kapal.

Berbeda dengan barang bergerak yang dijadikan jaminan dalam gadai, di mana barang tersebut harus ditarik dari penguasaan fisik debitur sesuai Pasal 1152 ayat (2) KUH Perdata. Dalam gadai, kreditur dapat menguasai barang secara fisik, sedangkan dalam hipotek kapal, kreditur tidak dapat melakukan hal yang sama.

Penguasaan fisik atas kapal tidak berarti pemindahan hak milik, yang tetap merupakan tindakan administratif. Oleh karena itu, penting untuk menghindari proses perubahan kepemilikan yang bisa mengakibatkan pemindahan hak milik kapal. keresahan mengenai pengalihan hak tidak menjadi masalah, karena hak kebendaan diatur pada Pasal 1163 ayat (2) KUH Perdata.

b. Bersifat *droit de suite* (Pasal 1163 ayat (2) KUHPerdata)

Hipotek kapal sebagai agunan benda yang mempunyai karakteristik sifat yang mengikutinya, artinya hak hipotek tetap berlaku meskipun kapal berpindah tangan. Debitur tidak diperbolehkan menyerahkan kepemilikan kapal yang dibebani hipotek terhadap pihak ketiga selama hipotek masih ada, sehingga menghindari kerugian bagi pihak ketiga yang mungkin membeli kapal tersebut.

Untuk mengatasi masalah ini, penting adanya asas publikasi yang terdapat dalam hipotek kapal. Asas ini memberikan memberikan peluang bagi masyarakat untuk mengetahui status hukum kapal, Apakah sudah ada hak lain yang dibebankan (seperti hipotek) atau tidak, sebelum melakukan tindakan peraturan yang mengatur tentang kapal. Setiap perubahan status hukum, baik yang berkaitan dengan kepemilikan maupun pengikatan hak jaminan, harus diregistrasi Di kantor pendaftaran kapal, proses ini dilakukan oleh petugas yang berwenang terkait.

c. Terdapat jenjang atau urutan dalam hipotek, sebagaimana diatur dalam Pasal 1181 KUH Perdata.

Terdapat tingkatan dalam hipotek kapal, di mana hipotek yang lebih dahulu terdaftar memiliki peringkat lebih tinggi dibandingkan hipotek yang terdaftar belakangan. Prinsip ini mengacu pada hukum Romawi yang memprioritaskan hak yang lebih tua. Apabila debitur wanprestasi, hipotek yang lebih tua akan diutamakan dalam mendapatkan pelunasan utang.

Perbedaan hari pendaftaran hipotek bukanlah masalah dalam menentukan mana yang memiliki prioritas lebih dulu. Namun, Bila hipotek dicatat pada hari yang sama, maka hal ini mengikuti ketentuan yang diatur dalam Pasal 1181 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, semua hipotek tersebut memiliki peringkat yang sama, terlepas dari waktu pendaftaran. Ini juga ditegaskan dalam Pasal 315 KUHD.

Demi menjaga kepentingan antara pihak pemberi pinjaman dan penerima pinjaman, sebaiknya pengenaan sebagian hipotek terhadap satu kapal tidak diperkenankan, dan jika diperkenankan, sebaiknya dibatasi khusus pada hipotek kedua. terdapat beberapa alasan yang bisa dijelaskan untuk mendukung pendapat tersebut. (Rizkianti, 2024):

- 1) Nilai jaminan berupa hipotek untuk kapal yang digunakan dalam pelayaran dapat berubah dengan kilat karena sifat fisiknya. Perubahan ini berpengaruh pada harga jual kapal dan dapat mempersulit proses pelunasan utang debitur jika terjadi ingkar janji.
 - 2) Jika terdapat lebih dari satu kreditur, tidak semua pihak akan menerima haknya ketika debitur melakukan pembayaran atau penyelesaian kewajiban gagal memenuhi kewajibannya. Hal ini bisa merugikan kreditur lain yang tidak mendapat bagian dari hasil jaminan.
 - 3) Debitur wajib melunasi utang pokok beserta bunga kepada beberapa kreditur. Akibatnya, ia mungkin tidak memperoleh sisa hasil dari penjualan benda jaminan. Kondisi ini bisa memberatkan kondisi ekonomi debitur dan berdampak buruk pada kelangsungan usahanya.
- d. Pemilik hipotek kapal memiliki hak prioritas dalam penyelesaian kewajiban

Hak jaminan berupa hipotek kapal memberi kreditur posisi yang lebih diutamakan dengan status preferensial. Jika debitur tidak mampu melunasi kewajibannya, kreditur preferen punya hak untuk menerima pembayaran lebih dulu dari hasil penjualan barang yang dijadikan jaminan. Dibandingkan dengan kreditur lain yang tidak memiliki jaminan kebendaan, posisi kreditur preferensial lebih kuat. Namun, tidak semua kreditur preferen otomatis mendapatkan prioritas. Keunggulan ini diberikan berdasarkan urutan pendaftaran hipotek kapal. Sesuai dengan Peraturan Menteri Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, sebuah kapal bisa dijadikan jaminan melalui hipotek asalkan sudah terdaftar dalam Daftar Kapal Indonesia. Namun, aturan ini hanya berlaku untuk kapal dengan ukuran tertentu. Dalam Pasal 5 ayat (2) disebutkan bahwa kapal yang bisa didaftarkan sebagai milik di Indonesia harus memenuhi persyaratan tertentu, yaitu:

- 1) Kapal dengan kapasitas muatan minimal 7 Gross Tonnage (GT);

- 2) Kapal yang dimiliki oleh warga negara Indonesia atau perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan beroperasi di dalam wilayah Indonesia; dan
- 3) Kapal yang dimiliki oleh badan hukum di Indonesia dan berasal dari usaha patungan, di mana mayoritas sahamnya dikuasai oleh warga negara Indonesia, harus memenuhi ketentuan tertentu untuk didaftarkan. Salah satu syaratnya adalah memiliki tonase kotor minimal GT 7. Jika dibandingkan dengan aturan pada Pasal 314 ayat (1) KUH Dagang, terdapat perbedaan karena dalam ketentuan tersebut kapal yang dapat didaftarkan harus memiliki bobot minimal 20 meter kubik. Karena adanya perbedaan aturan ini, aturan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan berlaku sebagai aturan khusus yang mengesampingkan aturan umum dijadikan acuan utama dalam menetapkan jenis atau ukuran kapal yang memenuhi syarat untuk didaftarkan.

Pemberian pendaftaran hipotek atas kapal dilakukan melalui proses tertentu sesuai ketentuan yang berlaku menyusun akta hipotek yang dibuat oleh petugas yang bertanggung jawab dalam mendaftarkan dan mencatat proses balik nama kapal di lokasi letak kapal terdaftar. Akta tersebut kemudian tercatat dalam buku induk milik kapal tersebut (Saleh & Fakhrizal, 2021).

Pejabat yang berwenang dalam pembuatan akta hipotek kapal tidak sama dengan pejabat yang mengurus Akta Pendaftaran Hak Tanggungan. Dalam hal ini, kewenangan untuk pembuatan Akta Pendaftaran Hak Tanggungan diberikan kepada Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT).

D. SIMPULAN

Penulis menyarankan agar peraturan mengenai hipotek kapal diatur lebih jelas dan menyeluruh dalam sebuah Undang-Undang. Hal ini penting untuk memberikan kepastian hukum bagi kreditur saat memberikan pinjaman kepada pemilik kapal. Selain itu, proses eksekusi yang memakan waktu lama, terutama jika debitur menolak, menjadi kendala yang perlu diperbaiki. Oleh karena itu, prosedur eksekusi jaminan sebaiknya dipercepat agar kreditur tidak mengalami kerugian terlalu besar. Adapun keterbatasan penelitian dalam artikel ini adalah Penelitian mungkin bergantung pada dokumen hukum yang terbatas atau data dari lembaga tertentu, sehingga tidak mencakup seluruh perspektif yang ada. Selain itu, Hukum mengenai hipotek kapal dapat berbeda-beda di setiap negara, sehingga hasil penelitian mungkin tidak dapat digeneralisasi secara internasional. Perubahan regulasi atau kebijakan terkait hipotek kapal dapat terjadi setelah penelitian dilakukan, mempengaruhi relevansi temuan. Dengan demikian, diharapkan pada penelitian berikutnya agar bisamemperbaiki temuan terkait perlindungan hukum dan kepastian bagi kreditur pada hipotek kapal.

E. DAFTAR RUJUKAN

- Aufima, Z. (2020). Akibat Hukum Bagi Notaris Dalam Pembuatan Akta Jaminan Fidusia Pasca Terbitanya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 Tentang Eksekusi Jaminan Fidusia. <https://doi.org/10.37253/jjr.v22i1.772>
- Aulia, M., & Cahyarini, L. L. (2022). Urgensi Perkembangan Regulasi Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Hipotek. *Notarius*, 15(1). <https://doi.org/10.14710/nts.v15i1.46049>
- Balqis, A., Syakila, N. P., Vega F. R, B., & Berlian, N. (2022). Pembebanan Hak Tanggungan Dan Hipotik Kepada Debitur Sebagai Bentuk Perwujudan Perlindungan Hukum Bagi Kreditur. <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/dplr/article/view/18426>
- Daulay, Z. Y. (2022). Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut Yang Dijaminkan Ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan. *Recital Review*, 4(1). <https://doi.org/10.22437/rr.v4i1.14089>
- Djaja Meliala S.H., M. H. (2012). *Hukum Perjanjian Khusus*. <http://www.nuansaaulia.com>
- Duhriah, R. (2020). *Kapal Laut Sebagai Jaminan Hipotek Dalam Perspektif Fiqh Muamalah*. <https://scholar.uinib.ac.id/id/eprint/1406>
- Haerani, H., & Ulum, H. (2021). Kewenangan Syahbandar Dalam Pembebanan dan Pembuatan Akta Hipotek Kapal Laut Harbormaster Authority in Loading and Making a Marine Ship Mortgage Deed. In *Nationally Accredited Journal* (Sinta (Vol. 4). <https://e-journal.unizar.ac.id/index.php/ulr/article/view/399>
- Hartanto, D. R., Cahyandi, K., & 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). <https://doi.org/10.52475/saintara.v8i1.278>
- Johan, V. C. (2023). Perlindungan Hukum Kreditor Perbankan Terhadap Jaminan Debitor Dalam Pailit. <https://doi.org/10.36441/supremasi.v5i1.1672>
- Kandou, S. (2016). Tinjauan Yuridis Jaminan Hipotik Kapal Laut dan Akibat Hukumnya. Vol. 5 No. 4 (2016): *Lex Crimen*. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexcrimen/article/view/13121>
- Mahmudyah, A. (2019). Konsekuensi Hukum Penguasaan Benda Bergerak Oleh Pihak Ketiga Berdasarkan Sifat Kebendaan Droit De Suite (Hak Kebendaan yang Mengikuti Pemiliknya). <https://ojs.stihsa-bjm.ac.id/index.php/wasaka/article/view/22>
- Mantili, R., Eka, P., & Dewi, T. (2020). Perlindungan Kreditor Konkuren Dalam Hukum Kepailitan. In *Jurnal Akses* (Vol. 12, Issue 2). <https://doi.org/10.47329/jurnalakses.v12i2.681>

- Mustakim, A., BT Tolo, S., & Munawir, L. O. (2024). Perlindungan Hukum Perikatan Pembebanan Jaminan Kebendaan Dalam Akad Murabahah Di Bank Syariah Indonesia (BSI) Yang Tidak Beretikad Baik. *Jurnal Risalah Kenotariatan*, 5(1), 33–42. <https://doi.org/10.29303/risalahkenotariatan.v5i1.206>
- Nashira, A., & Tanawijaya, H. (2020). Pembebanan Hipotek Atas Kapal Laut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus di PT. X Tahun 2020). https://linter.untar.ac.id/repository/pengabdian/buktiabdi_10291012_00Z200421151609.pdf
- Prastya, D. H., Budiarta, I. N. P., & Arini, D. Gd. D. (2020). Pembebanan Hypotek Atas Kapal Laut dalam Perjanjian Kredit Bank. *Jurnal Analogi Hukum*, 2(2), 155–159. <https://doi.org/10.22225/ah.2.2.1894.155-159>
- Putra, R. A. (2023). Analisis Hukum Pendaftaran Jaminan Hipotek Terkait Objek yang Sedang Dalam Sengketa di Pengadilan (Studi Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Samarinda Nomor: 1/G/2020/PTUN.SMD). *Jurnal Law of Deli Sumatera Jurnal Ilmiah Hukum*, 2(2). <https://jurnal.unds.ac.id/index.php/jlds/article/view/235>
- Renee, R. A., Lasut, R., & Tooy, C. S. (2021). Hipotek Sebagai Jaminan Hak Kebendaan Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan. <https://doi.org/10.35796/les.v9i1.32193>
- Rizkianti, W. (2024). Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan. <https://doi.org/10.55637/juinhum.5.1.8455.856-869>
- Rumengan, F., Wahongan, A. S., & Gerungan, A. E. (2021). Eksistensi Lembaga Hipotek Sebagai Jaminan Kebendaan Setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda- Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah: Vol. IX (Issue 3). <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/33246>
- Saleh, Moh., & Fakhrizal, D. F. (2021). Perlindungan Hukum Bagi Kreditur Terhadap Perampasan Objek Jaminan Fidusia Oleh Negara. *Salam: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar-i*, 8(6), 2063–2080. <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v8i6.24310>
- Tiendas, K. B. I., Tinangon, E. N., & Kasenda, V. D. D. (2024). Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan Atas Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum di Indonesia. Vol. 13 No. 5 (2024): *Lex Privatum*. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/57062>
- Tsani, L. K., & Fatmawati O., N. (2024). Keabsahan Pendaftaran Kapal sebagai Objek Jaminan Hipotek. *Dewantara : Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora*, 3(1), 205–221. <https://doi.org/10.30640/dewantara.v3i1.2227>
- Utama, A. P., Yulfasni, & Elvardi, J. (2022). Eksekusi Objek Hipotik Kapal Di Teluk Bayur Sebagai Jaminan Pada Bank Rakyat Indonesia. *Soumatera Law Riview*, 5(1). <http://publikasi.ildikti10.id/index.php/soumlaw/article/view/1322>
- Wahyunie, S. M., Gozali, D. S., & Usman, R. (2022). NoLaJ Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia. 1, 355–376. <https://doi.org/10.32801/nolaj.v1i4.33>

- Wardhani, I. K. (2012). Pelaksanaan Pembebanan Hipotek Atas Kapal Pada PT. Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk. Cabang Pontianak. <https://ejournal.borobudur.ac.id/index.php/07/article/view/45>
- Yudhistira, D., & Djajaputra, G. (2024). Perlindungan Hukum Terhadap Lelang Objek Jaminan Berdasarkan Perspektif Hukum. 6(4). <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i4>