

**FUNGSI EKSEKUTORIAL AKTA HIPOTEK KAPAL LAUT DALAM  
SITA JAMINAN**

**Syafruddin Ramli**

Universitas Dr. Soetomo  
[syafruddinramli07@gmail.com](mailto:syafruddinramli07@gmail.com)

**Ernu Widodo**

Universitas Dr. Soetomo  
[ernu.widodo@unitomo.ac.id](mailto:ernu.widodo@unitomo.ac.id)

**Sri Astutik**

Universitas Dr. Soetomo  
[sri.astutik@unitomo.ac.id](mailto:sri.astutik@unitomo.ac.id)

**ABSTRAK**

Transportasi laut dan maritim sangat penting bagi perekonomian Indonesia karena garis pantai dan wilayah lautnya yang luas. Kapal sangat penting untuk perdagangan domestik dan internasional, yang menjadi dasar transportasi barang dan jasa. Kapal-kapal Indonesia yang terdaftar dapat berfungsi sebagai agunan pinjaman, terutama melalui hipotek kapal. Sementara itu di dalam praktek jaminan kebendaan timbul lah permasalahan yang terhadap kekuatan hukum akta hepotek kapal laut dalam sistem hukum di Indonesia serta fungsi eksekutorial akta hepotek kapal laut itu sendiri dalam pelaksanaan sita jaminan. Adapun tipe penelitian hukum yang di gunakan yaitu metode penelitian normatif serta pendekatan penelitian ini memanfaatkan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang dimana penelitian ini dilakukan dengan menelaah peraturan-peraturan yang berkaitan erat dengan pembahasan penelitian ini. Sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Pasal 60 ayat (3) menegaskan bahwa setiap akta hipotek diterbitkan 1 (satu) grosse akta hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek. Yang mana didalam akta hepotek serta grosse akta hepotek memiliki irah-irah "DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA" Sehingga menegaskan bahwa akta hepotek seta grosse akta ini mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

**Kata kunci:** *Perkawinan Beda Agama, Pewarisan, Akibat Hukum*

**ABSTRACT**

Sea and maritime transportation are very important for the Indonesian economy because of its extensive coastline and sea area. Ships are essential for domestic and international trade, which is the basis for the transportation of goods and services. Registered Indonesian ships can serve as collateral for loans, especially through ship mortgages. Meanwhile, in the practice of collateral, problems arise regarding the legal force of ship mortgage deeds in the Indonesian legal system and the executorial function of the ship mortgage deeds themselves in the implementation

of collateral seizures. The type of legal research used is the normative research method and this research approach utilizes the statute approach and the conceptual approach, where this research is conducted by examining regulations that are closely related to the discussion of this research. In accordance with the Shipping Law No. 17 of 2008 Article 60 paragraph (3) confirms that each mortgage deed issued 1 (one) grosse mortgage deed given to the mortgagee. In which the mortgage deed and the grosse mortgage deed have the words "FOR JUSTICE BASED ON THE ONE ALMIGHTY GOD" Thus confirming that the mortgage deed and the grosse mortgage deed have the same executorial power as a court decision that has obtained permanent legal force.

**Keywords:** *Interfaith Marriage, Inheritance, Legal Consequences*

#### **A. PENDAHULUAN**

Secara geografis, Indonesia membentang dari 6° Lintang Utara hingga 11° Lintang Selatan dan dari 92° hingga 142° Bujur Timur, terdiri dari sekitar 17.504 pulau besar dan kecil. Sebagian besar wilayahnya berupa perairan, dengan luas mencapai 5,9 juta km<sup>2</sup>, dan memiliki garis pantai sepanjang 95.161 km, menjadikannya yang terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Melalui Deklarasi Djuanda yang disampaikan pada 13 Desember 1957, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa seluruh perairan yang mengelilingi, menghubungkan, dan berada di antara pulau-pulau di wilayahnya merupakan bagian tak terpisahkan dari kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia telah mendapatkan pengakuan dari komunitas internasional melalui Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut yang ketiga, yaitu United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Konvensi ini kemudian diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.

Ketika kita melihat dasar pengaturan dalam Pasal 1162 BW, yaitu bahwa Hipotek ditujukan untuk properti yang tidak bergerak, kita bisa memahami bahwa Kapal laut dengan ukuran minimal 20 m<sup>3</sup> yang telah terdaftar dapat dikategorikan sebagai aset tidak bergerak, meskipun kapal laut sebenarnya bisa dilihat sebagai benda yang bergerak. Pada dasarnya, apa yang disebut benda tidak bergerak biasanya berhubungan dengan tanah, seperti yang dijelaskan dalam Pasal 506, 507, dan 508 BW. Jika kita memperhatikan dengan lebih cermat, sebelum adanya UUHT, hanya tanah yang terdaftar yang bisa dikenakan Hipotek. Inilah yang menjadi dasar bahwa sebenarnya objek Hipotek itu adalah benda yang terdaftar.

Menurut Pasal 1162 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata), hipotek merupakan hak kebendaan atas benda tidak bergerak yang digunakan untuk menjamin pelunasan suatu perikatan (Sembiring, 2008). Hipotek kapal laut adalah hak kebendaan yang memberikan jaminan kepada kreditur untuk memastikan bahwa debitur memenuhi kewajiban pembayarannya. Melalui dokumen hipotek, orang yang memiliki hak hipotek memiliki posisi khusus karena dokumen itu memberikan kekuatan hukum yang kuat bagi pemberi pinjaman untuk mengambil alih kapal laut yang dijadikan sebagai jaminan jika peminjam tidak melunasi utangnya.

Ketidakpastian ini juga diperparah oleh minimnya pemahaman serta penegakan hukum seputar pelaksanaan hipotek kapal di berbagai wilayah. Di satu sisi, dokumen hipotek dipandang sebagai alat yang kuat dan sah secara hukum, namun di sisi lain, pelaksanaan hak eksekusi seringkali memerlukan campur tangan pihak berwenang atau keputusan pengadilan, padahal hal itu sebenarnya tidak diperlukan dalam dokumen hipotek karena sifatnya yang langsung dapat dieksekusi. Situasi ini menciptakan kebingungan dan keraguan bagi semua pihak, terutama bagi kreditur, dalam menegakkan hak-haknya terhadap objek jaminan tersebut.

Oleh karena itu, kajian terhadap kekuatan hukum akta hipotek kapal laut yang memiliki fungsi eksekutorial dalam sita jaminan menjadi penting untuk memastikan kepastian hukum bagi semua pihak, baik kreditur maupun debitur, serta untuk meningkatkan efisiensi dalam pelaksanaan eksekusi jaminan kapal laut di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menelaah sejauh mana akta hipotek kapal laut memiliki kekuatan hukum dan bagaimana fungsi eksekutorialnya dapat diimplementasikan secara efektif dalam praktik hukum.

## **B. METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif. Metode ini berfokus pada analisis terhadap peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, asas-asas hukum, struktur hukum, sinkronisasi hukum, serta kajian sejarah dan perbandingan hukum. Penelitian hukum normatif juga dikenal sebagai penelitian hukum doktriner, karena pendekatannya terbatas pada pengkajian peraturan-peraturan tertulis. Oleh karena itu, metode ini sangat terkait dengan studi kepustakaan (*library research*)

Skripsi ini disusun dengan menggunakan dua pendekatan, yaitu Pendekatan Perundang-Undangan (*statute approach*) dan Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*).

- a. Pendekatan Perundang-Undangan (*Statute Approach*) merupakan metode yang menggunakan legislasi dan regulasi sebagai acuan. Pendekatan ini dilakukan dengan mengkaji seluruh undang-undang dan peraturan yang relevan dengan isu hukum yang sedang dibahas. Dalam penulisan skripsi ini, pendekatan perundang-undangan yang digunakan melibatkan analisis terhadap peraturan terkait topik, seperti UUD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayara.
- b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*) dilakukan dengan menggali pandangan dan doktrin dalam ilmu hukum yang digunakan sebagai dasar dalam membangun argumentasi hukum untuk menyelesaikan permasalahan yang dihadapi. Dalam penulisan skripsi ini, pendekatan tersebut diterapkan dengan mengkaji konsep hukum jaminan, khususnya mengenai jaminan kapal laut yang kemudian diterbitkannya akta hipotek sehingga di peroleh pemahaman terkait kekuatan hukum akta hipotek dalam proses penyitaan obyek jaminan.

Pengumpulan bahan skripsi dilakukan melalui bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang diperoleh, kemudian diolah dan dianalisis dengan seksama agar permasalahan yang diangkat dapat dijelaskan secara jelas dan rinci.

Proses pengolahan dan analisis ini bertujuan untuk menarik kesimpulan yang tepat dalam memecahkan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

Teknis analisis bahan hukum dalam penelitian hukum normatif ini menggunakan pendekatan deskriptif-analitis dengan teknik evaluatif, interpretatif, sistematis, konstruktif, dan argumentatif.

### **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Kekuatan Hukum Akta Hipotek Kapal Laut Dalam Sistem Hukum Di Indonesia.**

Pada bagian ini akan mengulas tentang kekuatan hukum akta hipotik kapal laut kapal laut merupakan sebuah alat pengangkutan yang dimaksudkan pengangkutan di laut sementara kapal niaga adalah kapal yang digerakkan secara mekanis untuk mengangkut barang atau penumpang dengan biaya. Untuk menentukan status hukum kapal, Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 pada pasal 154 mengatur bahwa status hukum kapal dapat ditetapkan melalui tiga langkah berikut:

- a. Pengukuran kapal;
- b. Pendaftaran kapal dan
- c. Penetapan kebangsaan.

Pembebanan hipotek pada kapal hanya dapat dilakukan terhadap kapal laut yang telah terdaftar, karena pendaftaran kapal bertujuan untuk memperoleh tanda kebangsaan. Menurut Pasal 1164 BW, objek hipotek mencakup benda-benda tak bergerak yang dapat dipindah tangankan beserta perlengkapannya. Benda tak bergerak ini meliputi hak atas tanah (seperti hak milik, HGB, dan HGU), kapal laut, serta pesawat terbang. Pasal 314 KUH Dagang menjelaskan secara umum bahwa kapal yang memiliki kapasitas isi kotor minimal dua puluh meter kubik dapat dijadikan objek hipotek setelah didaftarkan. Pendaftaran kapal tersebut dilakukan dengan mencatatnya dalam buku kapal Indonesia, yang terdiri dari daftar harian, daftar induk, dan daftar pusat. Daftar harian dan daftar induk diselenggarakan di setiap tempat pendaftaran kapal yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan.

Aspek lain yang terkait dengan eksekusi hipotek kapal laut adalah eksekusi hipotek pada kapal yang mengalami perubahan nasionalitas. Dalam hal ini, pemegang hipotek tetap dilindungi hak-haknya sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 315 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang menyatakan hal-hal berikut:

- a. Perubahan nasionalitas kapal yang dibebani hipotek, khususnya yang berpindah ke luar negeri, tidak akan menghapuskan hak kebendaan hipotek dari pemegang hipotek, sehingga kapal tersebut tetap tunduk pada prinsip *droit de suite*, yakni hak untuk mengikuti kapal dalam segala situasi.;
- b. Hak preferen pemegang hipotek tetap terjaga meskipun kapal yang menjadi objek hipotek mengalami perubahan nasionalitas;
- c. Sesuai dengan asas *droit de suite*, hak kebendaan tetap melekat pada kapal, kecuali jika perubahan nasionalitas kapal terjadi melalui proses penjualan lelang. Pada lelang kapal yang tidak mengalami perubahan nasionalitas, hak kebendaan dan hak preferen atas kapal tetap berlaku. Hal ini diatur dalam Pasal 315c Kitab Undang-Undang Hukum Dagang jo. Pasal 1210 Kitab

Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu:

- a) Pembelian kapal yang dibebani hipotek, baik melalui lelang yang diperintahkan oleh pengadilan, penjualan sukarela, maupun penjualan dengan harga yang telah ditentukan dengan uang, tidak akan menghapuskan hak kebendaan dan hak preferen pemegang hipotek kapal laut; dan
- b) Dengan demikian, kekuatan eksekutorial hipotek kapal laut yang dimiliki oleh pemegang hipotek berdasarkan Pasal 224 HIR dan Pasal 1178 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tetap berlaku, dan hak-hak tersebut tetap berlaku meskipun kapal berpindah tangan ke pemilik baru, asalkan penjualan lelang tidak mengubah nasionalitas kapal tersebut.

Menurut ketentuan yang tercantum dalam Pasal 559, 560, 651, dan 577 Rv, terdapat dua asas yang muncul dalam pelaksanaan penyitaan terhadap objek jaminan yang berkaitan dengan kapal laut, ialah:

#### **Asas *Rijdende Beslag* dan Asas Kebebasan Menguasai Kapal**

Pasal 559 Rv menetapkan prinsip utama dalam penyitaan kapal, yaitu bahwa penyitaan eksekusi (*executoriale beslag*) hanya dapat dilakukan terhadap sarana kapal itu sendiri. Selain itu, penyitaan jaminan atau eksekusi kapal tidak boleh mengganggu kegiatan usaha atau menghentikan operasional perusahaan milik debitur. Apabila kapal telah dieksekusi dan dilelang hingga memiliki pemilik baru, maka setiap peralihan hak kepemilikan atas kapal yang telah terdaftar mewajibkan pemilik baru untuk mengajukan permohonan pembuatan akta dan pencatatan balik nama kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di lokasi pendaftaran kapal. Permohonan tersebut harus diajukan paling lambat tiga bulan sejak terjadinya peralihan kepemilikan, sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (1) Peraturan Pemerintah tentang Perkapalan. Proses balik nama ini harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen yang relevan.

- a) Bukti kepemilikan;
- b) Identitas pemilik;
- c) *Grosse* akta pendaftaran atau baliknama; dan
- d) Surat ukur, dalam hal kapal telah memperoleh surat ukur baru.

Pengaturan lebih rinci terkait proses balik nama kapal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Pasal 18 ayat (1) dalam peraturan tersebut menetapkan bahwa setiap perubahan kepemilikan kapal yang telah terdaftar wajib diajukan permohonan balik nama oleh pemilik baru kepada Pejabat Pendaftar dan Balik Nama Kapal di lokasi tempat kapal didaftarkan.

Untuk menjamin utang tertentu, pembebanan hipotek dilakukan melalui perjanjian jaminan kebendaan berupa perjanjian hipotek yang mendukung perjanjian pokok, yaitu perjanjian kredit sebagai perjanjian utama (*ologator*). Dengan adanya perjanjian hipotek, kreditor memperoleh dua jenis hak: hak tagih dan hak kebendaan berupa hipotek. Hal ini menjadikan piutang kreditor memiliki status sebagai piutang istimewa sesuai dengan Pasal 1133 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Selanjutnya, pembebanan hipotek kapal dilakukan melalui pembuatan akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan, yang kemudian dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran

Kapal. Prosedur ini memberikan kepastian hukum dan perlindungan bagi kreditor dalam proses pelunasan utang.

### **Fungsi Eksekutorial Akta Hipotek Kapal Laut Dalam Pelaksanaan Sita Jaminan Sesuai Dengan Ketentuan Perundang-Undangan Yang Berlaku**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan bahwa setiap akta hipotek diterbitkan dalam bentuk grosse akta hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek. Dokumen tersebut memiliki kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Dengan adanya kekuatan eksekutorial ini, pelaksanaan eksekusi seharusnya tidak menjadi hambatan bagi lembaga keuangan. Penerima hipotek cukup mengajukan permohonan bantuan kepada pengadilan negeri untuk melaksanakan eksekusi terhadap objek hipotek.

Proses eksekusi hipotek kapal juga tunduk pada ketentuan Pasal 195 hingga Pasal 200 HIR serta Pasal 224 HIR, di mana grosse akta hipotek menurut Pasal 224 HIR dianggap memiliki kekuatan hukum yang setara dengan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Oleh karena itu, grosse akta hipotek kapal secara otomatis memiliki nilai kekuatan eksekutorial. Pelaksanaan eksekusi hipotek kapal dilakukan melalui penjualan lelang, dan hasil dari lelang tersebut digunakan untuk melunasi utang yang dijamin oleh hipotek.

Sebagai lembaga jaminan kebendaan, hipotek diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdato), khususnya dalam Buku II Bab XII, yakni Pasal 1162 hingga Pasal 1232. Selain itu, untuk hipotek kapal laut, pengaturannya tidak hanya terdapat dalam KUHPerdato, tetapi juga dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), pada Pasal 314 hingga Pasal 319. Di samping itu, Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Mortgage 1993, yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Peraturan Presiden RI No. 44 Tahun 2005, serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Bab VI Pasal 60 hingga Pasal 64, turut mengatur hal ini. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal juga memberikan ketentuan lebih lanjut mengenai hal tersebut.

Eksekusi putusan perdata merujuk pada pelaksanaan keputusan yang diambil dalam perkara perdata dengan menerapkan kekuatan hukum, sesuai dengan peraturan yang berlaku. Secara umum, eksekusi berarti tindakan untuk memenuhi kewajiban yang dijatuhkan kepada pihak yang telah gagal sesuai dengan keputusan hakim, dengan tujuan untuk merealisasikan hasil yang tercantum dalam putusan tersebut. Singkatnya, eksekusi putusan adalah pelaksanaan keputusan hakim yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap, yang merupakan tahap akhir dalam penyelesaian kasus perdata dan pidana di pengadilan. Pasal 559 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Perdata (Rv) Belanda mengatur tentang penyitaan kapal, yang menetapkan bahwa hanya kapal itu sendiri yang dapat dikenakan penyitaan. Proses eksekusi terhadap kapal atau penyitaan jaminan tidak boleh mengganggu jalannya operasional usaha atau memaksa perusahaan yang berutang untuk menghentikan kegiatan operasionalnya. Berdasarkan prinsip *Rijdende Beslag* yang diatur dalam Pasal 559 Rv, penyitaan kapal tidak diperkenankan untuk menghalangi atau menghambat kegiatan operasional kapal, baik di Indonesia maupun di luar

negeri.

Meskipun kapal telah disita, debitur tetap diizinkan untuk mengoperasikannya ke mana pun mereka inginkan. Prinsip *Rijden Beslag* memungkinkan eksekusi penyitaan (*executorial beslag*) pada kapal yang terikat hipotek. Namun, sangat penting untuk memastikan agar fungsi operasional kapal tetap berjalan dengan baik. Penyitaan tidak boleh menyebabkan kapal berhenti berlayar, karena penghentian operasional kapal dapat menimbulkan akibat hukum yang perlu dihindari.

Salah satu keuntungan utama dari proses eksekusi adalah waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan proses litigasi, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Meskipun demikian, proses eksekusi dapat menghadapi beberapa tantangan, termasuk perlawanan dari debitur atau pihak lain. Namun, hambatan-hambatan tersebut umumnya tidak akan berhasil menghalangi atau memperlambat eksekusi, kecuali dalam kondisi yang sangat khusus (Daulay, 2022). Meskipun juru sita diwajibkan untuk menunjuk seorang penjaga di atas kapal sesuai dengan Pasal 560 Rv, terdapat beberapa pembatasan yang berlaku, antara lain:

- a. Membatasi dan mengurangi hak kepemilikan debitur (pemilik) atas kapal.
- b. Membatasi dan mengurangi hak penguasaan debitur atas kapal.

Penghentian operasional kapal saat berlayar di perairan nasional harus terjadi selama proses bongkar muat kargo. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 315 (e) WvK dan Pasal 216 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa kapal tidak boleh dieksekusi selama proses bongkar muat. Selain itu, kendala lain yang dihadapi adalah kesulitan dalam mengeksekusi agunan jika objek hak tanggungan berada dalam transit, baik di dalam negeri maupun luar negeri. Oleh karena itu, kendala-kendala tersebut berpotensi melemahkan posisi kreditur secara signifikan. Jika debitur menggugat eksekusi atau cara eksekusi, proses eksekusi agunan akan menjadi lebih rumit, sehingga semakin memperlambat pelaksanaan eksekusi jaminan hipotek kapal.

#### **D. PENUTUP**

##### **Kesimpulan**

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan peneliti di atas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan, yakni sebagai berikut:

1. Indonesia memiliki landasan hukum tentang akta hipotek karena akta hipotek merupakan akta notaris yang berisi kesepakatan peminjam untuk menyerahkan properti kepada kreditur jika terjadi wanprestasi. Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 mengatur bahwa setiap akta hipotek harus diterbitkan dalam bentuk Grosse Akta Hipotek yang diberikan kepada penerima hipotek, sebagaimana tercantum dalam Pasal 60 ayat (3). Pasal 60 ayat (4) menjelaskan bahwa Grosse Akta Hipotek tersebut memiliki kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum tetap. Kemudian di dalam, Pasal 154 mengatur prosedur penentuan status hukum kapal, yang mencakup pengukuran, pendaftaran, dan pengukuhan. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal memberikan pedoman terkait pendaftaran kapal. Secara keseluruhan, ketentuan ini

memberikan dasar hukum yang jelas mengenai penerbitan dan pelaksanaan hipotek kapal dengan kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan.

2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur prosedur eksekusi yang dapat dilakukan melalui title eksekutorial ke pengadilan. Dalam konteks hipotek, Pasal 1178 Ayat (2) KUHPerdara menyebutkan tentang parate eksekusi, yang memungkinkan kreditur untuk melakukan penjualan lelang atas objek hipotek berdasarkan kuasa yang diberikan oleh debitur. Klausul ini memberikan hak atau kuasa kepada kreditur untuk menjual sendiri barang yang dijadikan objek hipotek jika debitur gagal memenuhi kewajibannya. Jika debitur tidak memenuhi kewajiban, penjualan harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Pasal 1211 KUHPerdara melalui lelang umum atas permintaan pemegang hipotek atau kreditur.

### **Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas, selanjutnya peneliti akan mengemukakan saran-saran terkait dengan skripsi ini:

1. Sebaiknya terdapat suatu peraturan yang secara khusus mengatur secara rinci mengenai hipotek kapal dalam suatu undang-undang, yang tidak hanya memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi kreditur, tetapi juga memperjelas hak dan kewajiban masing-masing pihak dalam perjanjian kredit. Peraturan tersebut seharusnya mengatur berbagai aspek, mulai dari prosedur pemberian hipotek, pendaftaran hipotek kapal, hingga proses eksekusi apabila terjadi wanprestasi dari debitur. Hal ini penting untuk menciptakan kepastian hukum yang jelas dan mengurangi potensi sengketa, baik dalam pelaksanaan hipotek maupun dalam penyelesaian sengketa yang mungkin timbul di kemudian hari.
2. Dalam pelaksanaan eksekusi hipotek kapal laut, sering kali dibutuhkan waktu yang cukup lama, dan tak jarang terdapat perlawanan dari debitur yang berusaha menghindari pelaksanaan eksekusi. Hal ini dapat memperlambat proses dan menambah kerumitan dalam pemenuhan kewajiban pembayaran. Oleh karena itu, sangat penting untuk memiliki peraturan yang secara tegas memuat sanksi-sanksi hukum yang dapat dikenakan kepada debitur yang tidak mampu melunasi hutangnya meskipun telah memberikan hipotek kapal laut sebagai jaminan. Sanksi-sanksi ini harus bersifat efektif dan memberikan tekanan hukum yang cukup kepada debitur untuk menyelesaikan kewajibannya dalam waktu yang telah disepakati, sehingga tidak mengganggu kestabilan sistem pembiayaan yang ada.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Abdulkadir Muhammad. (2014). *Hukum Jaminan Indonesia: Teori dan Praktik Jaminan Perorangan dan Kebendaan*. Citra Aditya Bakti.
- Djulaeka dan Devi Rahayu. (2019). *Buku ajar metode penelitian hukum*. Scopindo Media Pustaka.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum*. Mirra Buana Media.
- Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram University Press.

- Salim. (2017). *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. Sinar Grafika.
- Sembiring, S. (2008). *Hukum Perbankan*. CV. Mandar Maju.
- Subekti. (2016). *Hukum Perjanjian*. Intermasa.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).
- (WvK) *Wetboek van Koophandel* yang kemudian diterjemahkan menjadi Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagang)
- Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.
- Haerani & Hafizatul Ulum. (2021). Kewenangan syahbandar dalam pembebanan dan pembuatan akta hipotek kapal laut. *Unizar Law Review* (ULR), 4(1). <http://e-journal.unizar.ac.id/index.php/ulr/article/view/399>
- I Gusti Ketut Ariawan. (2013). Penelitian Hukum Normatif. *Kertha Widya Jurnal Hukum*, 1(1), 4. file:///C:/Users/HP/Downloads/419.pdf
- Lasabuda, R. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir Dan Lautan Dalam Perspektif Negera kepulauan republik Indonesia. *Jurnal Ilmiah Platax*, 1-2, 92-101. <http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax>
- Nurhan & Indra Sakti. (2022). Eksekusi Jaminan Hipotik Kapal Yang Berlayar Di Luar Perairan Indonesia. *Jurnal Hukum Das Sollen*, 485-501. <https://ejournal.unisi.ac.id/index.php/das-sollen/article/view/2277>
- Perhubungan, K. (2016). Pendaftaran Kapal versi 1.0. [https://kapal.dephub.go.id/bispro/Manual Pendaftaran Kapal-v1.0.pdf](https://kapal.dephub.go.id/bispro/Manual%20Pendaftaran%20Kapal-v1.0.pdf)
- Rizal, M. R. S. (2018). Pelaksanaan sita eksekusi atas objek jaminan hipotek kapal laut yang sedang dalam kegiatan pelayaran. *Perspektif*, 23, 77-84. <https://jurnal-perspektif.org/index.php/perspektif/article/view/658>
- Tegoeh, H. F. (2020). Pemberian Status Hukum Terhadap Kapal Yang Berkebangsaan Indonesia. *Justicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, 4(2), 108-121. <https://doi.org/10.24967/jcs.v4i2.484>
- Widodo, E. (2010). Relevansi Sistem Civil Law Dan Common Law Dalam Pengaturan Hukum Perjanjian Baku Di Indonesia. *De Jure: Jurnal Hukum Dan Syar'iah*, 2(2), 120-128. <https://doi.org/10.18860/j-fsh.v2i2.2971>
- Daulay, Z. Y. (2022). Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut Yang Dijaminkan Ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan. *Recital*