AHKAM
Jurnal Hukum Islam dan Humaniora

p-ISSN: 2964-6332
e-ISSN: 2964-6340

Terindeks: Dimensions, Scilit, Lens, Semantic, Crossref Garuda, Google, Base, etc.

https://doi.org/10.58578/ahkam.v5i3.10978

PERJANJIAN HIPOTEK KAPAL (STUDI KOMPARATIF ANTARA INDONESIA DAN AMERIKA SERIKAT)

Ship Mortgage Agreement (A Comparative Study between Indonesia and the United States)

Syarifah Zahra Al Haddar & Djoni Sumardi Gozali
Universitas Lambung Mangkurat
syarifah.zahra2@gmail.com

Article Info:

Submitted:	Revised:	Accepted:	Published:
May 14, 2026	Jun 11, 2026	Jun 25, 2026	Jun 30, 2026

Abstract

Although the regulation of ship mortgages has received attention in various maritime law studies in Indonesia, research that specifically compares Indonesia's ship mortgage system with the United States preferred ship mortgage regime to evaluate its implications for legal certainty for creditors remains limited. This study aims to analyze the similarities and differences in the regulation of ship mortgages in Indonesia and the United States and to evaluate the implications of differences in registration mechanisms, claim priority, and enforcement for legal certainty in maritime financing. This study used a qualitative approach with a normative legal research type and a comparative design. Data were obtained through library research on primary, secondary, and tertiary legal materials, including the Indonesian Civil Code, the Indonesian Commercial Code, Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, the Ship Mortgage Act, the Commercial Instruments and Maritime Liens Act (CIMLA), as well as relevant maritime law doctrines and literature. The data were analyzed qualitatively through statutory, conceptual, and comparative legal approaches. The results show that Indonesia and the United States both recognize ships as objects of proprietary security rights and require mortgage registration, but differ fundamentally in their registration systems, regulation

AHKAM is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License

of claim priority, and enforcement mechanisms. The United States system provides stronger legal certainty through an integrated federal registration system, clearer regulation of claim priority, and an effective *in rem* action mechanism, whereas the Indonesian system still faces regulatory fragmentation and administrative obstacles. The conclusion of this study emphasizes the importance of reformulating ship mortgage regulation in Indonesia through regulatory harmonization, strengthening the national registration system, and improving enforcement mechanisms. These findings contribute to the development of studies on proprietary security law and maritime law and provide practical recommendations for policymakers in strengthening legal certainty in national maritime financing.

Keywords: Ship Mortgage; Legal Certainty; Comparative Law; Maritime Financing; Creditor Protection

Abstrak: Meskipun pengaturan hipotek kapal telah menjadi perhatian dalam berbagai penelitian hukum maritim di Indonesia, kajian yang secara khusus membandingkan sistem hipotek kapal Indonesia dengan rezim *preferred ship mortgage* Amerika Serikat untuk mengevaluasi implikasinya terhadap kepastian hukum bagi kreditur masih terbatas. Penelitian ini bertujuan menganalisis persamaan dan perbedaan pengaturan hipotek kapal di Indonesia dan Amerika Serikat serta mengevaluasi implikasi perbedaan mekanisme registrasi, prioritas klaim, dan eksekusi terhadap kepastian hukum dalam pembiayaan maritim. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian hukum normatif dan desain komparatif. Data diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap bahan hukum primer, sekunder, dan tersier, meliputi Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *Ship Mortgage Act*, *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* (CIMLA), serta doktrin dan literatur hukum maritim yang relevan. Data dianalisis secara kualitatif melalui pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan perbandingan hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Indonesia dan Amerika Serikat sama-sama mengakui kapal sebagai objek jaminan kebendaan dan mewajibkan pendaftaran hipotek, tetapi berbeda secara mendasar dalam sistem registrasi, pengaturan prioritas klaim, dan mekanisme eksekusi. Sistem Amerika Serikat memberikan kepastian hukum yang lebih kuat melalui registrasi federal yang terintegrasi, pengaturan prioritas klaim yang lebih jelas, dan mekanisme *in rem action* yang efektif, sedangkan sistem Indonesia masih menghadapi fragmentasi regulasi dan hambatan administratif. Simpulan penelitian ini menegaskan pentingnya reformulasi pengaturan hipotek kapal di Indonesia melalui harmonisasi regulasi, penguatan sistem registrasi nasional, dan penyempurnaan mekanisme eksekusi. Temuan ini berkontribusi terhadap pengembangan kajian hukum jaminan kebendaan dan hukum maritim serta memberikan rekomendasi praktis bagi pembentuk kebijakan dalam memperkuat kepastian hukum pembiayaan maritim nasional.

Kata Kunci: Hipotek Kapal; Kepastian Hukum; Perbandingan Hukum; Pembiayaan Maritim; Perlindungan Kreditur

PENDAHULUAN

Perkembangan perdagangan internasional dan meningkatnya aktivitas ekonomi maritim telah menempatkan kapal tidak lagi sekadar sebagai alat transportasi, tetapi juga

sebagai aset bernilai ekonomi tinggi yang menjadi objek pembiayaan (Harsono, 1975). Dalam praktik bisnis pelayaran modern, pembiayaan pengadaan kapal hampir selalu melibatkan lembaga keuangan yang mensyaratkan adanya jaminan kebendaan untuk menjamin pelunasan piutang apabila debitur cidera janji. Oleh karena itu, keberadaan sistem hukum yang mampu memberikan kepastian mengenai pembentukan, publikasi, prioritas, dan pelaksanaan hak jaminan atas kapal merupakan salah satu prasyarat penting bagi berkembangnya industri pelayaran dan pembiayaan maritim. Kepastian hukum terhadap hipotek kapal tidak hanya berpengaruh terhadap perlindungan kreditur, tetapi juga menentukan tingkat kepercayaan investor, efisiensi pembiayaan, dan daya saing sektor maritim suatu negara.

Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau dan wilayah laut yang lebih luas dibandingkan wilayah daratan, transportasi laut mempunyai fungsi strategis dalam menjaga konektivitas nasional sekaligus mendukung perdagangan internasional (Ari Purwandi, 2026a). Posisi geografis Indonesia yang berada pada jalur pelayaran dunia menjadikan pembangunan sektor maritim sebagai salah satu agenda pembangunan nasional. Dalam konteks tersebut, sistem pembiayaan kapal yang memberikan perlindungan hukum kepada seluruh pihak menjadi kebutuhan yang tidak dapat diabaikan. Namun demikian, pengaturan hipotek kapal di Indonesia hingga saat ini masih tersebar dalam berbagai peraturan, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta berbagai peraturan pelaksana di bidang pendaftaran kapal. Fragmentasi pengaturan tersebut menimbulkan persoalan mengenai sinkronisasi norma, kepastian registrasi, kedudukan kreditur, hingga efektivitas pelaksanaan eksekusi hipotek kapal.

Permasalahan tersebut menjadi semakin penting dalam era perdagangan internasional ketika pembiayaan kapal tidak lagi dilakukan secara domestik, melainkan melibatkan lembaga keuangan asing dan transaksi lintas yurisdiksi. Dalam praktik pembiayaan internasional, kepastian mengenai status hukum kapal, prioritas hak kreditur, serta mekanisme eksekusi menjadi faktor utama dalam menilai risiko pembiayaan. Ketidakjelasan sistem registrasi maupun prosedur eksekusi berpotensi meningkatkan biaya transaksi (*transaction cost*), memperbesar risiko hukum, dan pada akhirnya mengurangi daya tarik investasi di sektor maritim Indonesia. Dengan demikian, efektivitas pengaturan hipotek kapal tidak hanya merupakan persoalan hukum jaminan kebendaan, tetapi juga berkaitan erat dengan pengembangan ekonomi maritim nasional.

Menurut penulis, salah satu penyebab belum optimalnya perlindungan hukum terhadap kreditur dalam pembiayaan kapal di Indonesia adalah belum terbangunnya sistem hipotek kapal yang terintegrasi. Meskipun hukum positif telah mengakui hipotek sebagai hak jaminan kebendaan atas kapal, pengaturannya masih bersifat sektoral dan belum memberikan kepastian mengenai hubungan antara hipotek kapal dengan *maritime liens*, prioritas klaim, maupun mekanisme pelaksanaan hak kreditur ketika terjadi wanprestasi. Akibatnya, dalam praktik masih ditemukan hambatan administratif maupun prosedural yang menyebabkan proses eksekusi hipotek kapal memerlukan waktu relatif panjang dan menimbulkan ketidakpastian bagi lembaga pembiayaan.

Berbeda dengan Indonesia, Amerika Serikat telah mengembangkan sistem *preferred ship mortgage* yang berada dalam rezim hukum admiralty federal melalui *Ship Mortgage Act* (Canfield, 1923) dan *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* (CIMLA) (Kriz, 1963, 1964). Sistem tersebut mengintegrasikan registrasi kapal secara federal, menetapkan urutan prioritas klaim secara jelas, serta menyediakan mekanisme *in rem action* melalui *federal admiralty court* yang memungkinkan kapal dieksekusi sebagai objek sengketa secara langsung tanpa bergantung pada identitas pemilik kapal. Integrasi antara registrasi, prioritas hak, dan mekanisme penegakan hukum tersebut menghasilkan tingkat kepastian hukum yang lebih tinggi sehingga menjadi salah satu model yang banyak dijadikan rujukan dalam pengembangan hukum maritim modern (Morrison, 1934).

Dari perspektif teori kepastian hukum, kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberadaan norma hukum semata belum cukup menjamin perlindungan hukum apabila tidak didukung oleh struktur kelembagaan dan mekanisme penegakan yang efektif. Gustav Radbruch menempatkan kepastian hukum sebagai salah satu nilai fundamental yang harus berjalan seimbang dengan keadilan dan kemanfaatan (Radbruch, 2006). Sementara itu, Hans Kelsen menegaskan bahwa suatu sistem hukum hanya mampu memberikan kepastian apabila norma-normanya tersusun secara konsisten dalam suatu hierarki yang harmonis (Kelsen, 2006). Jan Michiel Otto kemudian memperluas konsep tersebut melalui gagasan *real legal certainty* yang menekankan bahwa kepastian hukum harus diwujudkan melalui aturan yang jelas, institusi yang efektif, serta pelaksanaan hukum yang dapat diprediksi (Otto, 2009). Ketiga perspektif tersebut menjadi landasan analisis dalam menilai sejauh mana pengaturan hipotek kapal di Indonesia mampu memberikan perlindungan hukum yang efektif dibandingkan dengan sistem hukum Amerika Serikat.

Kajian mengenai hipotek kapal sebenarnya telah banyak dilakukan oleh para peneliti. Daniel dan Wardani Rizkianti (2024) menitikberatkan kajian pada pelaksanaan eksekusi hipotek kapal sebagai objek jaminan perbankan dan menemukan bahwa proses eksekusi masih menghadapi berbagai hambatan sehingga perlindungan hukum bagi kreditur belum optimal (Daniel & Wardani Rizkianti, 2024). Kezia Belinda Imanuela Tiendas (2024) mengkaji hubungan kepemilikan kapal dengan hak jaminan kebendaan dan menyimpulkan bahwa pengaturan hipotek kapal masih menunjukkan fragmentasi regulasi (Kasenda et al., n.d.). Cindy Fatika Dewi Pambayun dan kolega (2025) menyoroti kepastian hukum hipotek kapal bagi kreditur serta menemukan bahwa lembaga pembiayaan masih berhati-hati menjadikan kapal sebagai objek jaminan karena berbagai persoalan administratif dan regulatif (Pambayun et al., 2025a). Syafruddin Ramli dan kolega (2025) memfokuskan penelitian pada kekuatan eksekutorial grosse akta hipotek kapal (Ramli et al., 2025), sedangkan Mamay Nilam Sari dan kolega (2025) menganalisis efektivitas hukum jaminan hipotek dalam sektor maritim dan merekomendasikan perlunya reformasi regulasi (Sari et al., 2025).

Meskipun penelitian-penelitian tersebut memberikan kontribusi penting terhadap perkembangan kajian hukum hipotek kapal, sebagian besar masih berfokus pada sistem hukum Indonesia secara internal. Penelitian sebelumnya umumnya membahas pelaksanaan eksekusi, kedudukan hipotek sebagai jaminan kebendaan, atau efektivitas regulasi nasional tanpa melakukan analisis komparatif terhadap sistem hukum negara lain yang telah memiliki rezim hipotek kapal yang lebih mapan. Akibatnya, masih terdapat keterbatasan dalam menjelaskan bagaimana perbedaan struktur hukum, sistem registrasi, prioritas klaim, serta mekanisme penegakan memengaruhi tingkat kepastian hukum bagi kreditur. Dengan kata lain, belum banyak penelitian yang menjadikan sistem *preferred ship mortgage* Amerika Serikat sebagai instrumen analisis komparatif untuk mengevaluasi kelemahan sekaligus merumuskan arah pembaruan hukum hipotek kapal di Indonesia.

Berangkat dari kesenjangan tersebut, penelitian ini menawarkan kebaruan dalam beberapa aspek. Pertama, penelitian menggunakan pendekatan perbandingan hukum antara sistem *civil law* Indonesia dan sistem *common law* Amerika Serikat untuk mengevaluasi efektivitas pengaturan hipotek kapal secara lebih komprehensif. Kedua, penelitian tidak hanya membandingkan norma hukum mengenai pembentukan hipotek kapal, tetapi juga mengintegrasikan analisis terhadap sistem registrasi, prioritas klaim, hubungan antara hipotek kapal dan *maritime liens*, serta mekanisme eksekusi sebagai satu kesatuan yang menentukan tingkat kepastian hukum. Ketiga, penelitian menggunakan teori kepastian hukum Gustav

Radbruch, teori hierarki norma Hans Kelsen, dan konsep *real legal certainty* Jan Michiel Otto secara terpadu sebagai kerangka analisis untuk menilai efektivitas sistem hukum kedua negara. Pendekatan tersebut diharapkan menghasilkan rekomendasi normatif yang lebih komprehensif bagi pengembangan hukum hipotek kapal di Indonesia.

Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memperluas kajian perbandingan hukum maritim, tetapi juga memberikan kontribusi terhadap pengembangan hukum jaminan kebendaan, khususnya dalam konteks pembiayaan kapal yang bersifat lintas negara. Temuan penelitian diharapkan dapat menjadi dasar akademik bagi pembentukan regulasi yang lebih terintegrasi, memperkuat perlindungan hukum bagi kreditur, serta meningkatkan kepastian hukum dalam pembiayaan maritim nasional.

Berdasarkan latar belakang, argumentasi konseptual, kesenjangan penelitian, dan kebaruan tersebut, penelitian ini difokuskan pada analisis mengenai persamaan dan perbedaan pengaturan hipotek kapal di Indonesia dan Amerika Serikat serta implikasi perbedaan mekanisme registrasi, prioritas klaim, dan pelaksanaan eksekusi terhadap kepastian hukum dalam sistem hukum Indonesia. Tujuan penelitian adalah menghasilkan analisis komparatif yang dapat menjelaskan efektivitas masing-masing sistem hukum sekaligus merumuskan rekomendasi normatif untuk memperkuat pengaturan hipotek kapal di Indonesia agar lebih mampu menjamin kepastian hukum, perlindungan kreditur, dan mendukung perkembangan pembiayaan maritim yang selaras dengan praktik hukum internasional.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian hukum normatif (doctrinal legal research) (Hutchinson & Duncan, 2012). Penelitian hukum normatif dipilih karena objek kajian berfokus pada norma hukum yang mengatur hipotek kapal serta penerapannya dalam sistem hukum Indonesia dan Amerika Serikat. Pendekatan ini bertujuan menganalisis konsistensi, sistematika, dan efektivitas pengaturan hukum dalam memberikan kepastian hukum bagi para pihak, khususnya kreditur dalam pembiayaan maritim. Selain mengkaji peraturan perundang-undangan, penelitian ini juga menggunakan doktrin hukum, asas hukum, serta literatur ilmiah sebagai dasar untuk membangun argumentasi hukum secara sistematis.

Desain penelitian menggunakan pendekatan komparatif (comparative legal research) (Marzuki, 2017)dengan membandingkan pengaturan hipotek kapal dalam sistem hukum Indonesia dan Amerika Serikat. Perbandingan dilakukan terhadap aspek pembentukan hak hipotek, sistem registrasi, prioritas klaim, mekanisme eksekusi, dan perlindungan hukum bagi kreditur. Desain komparatif dipilih karena memungkinkan identifikasi persamaan, perbedaan, kelebihan, dan kelemahan masing-masing sistem hukum, sekaligus menjadi dasar dalam merumuskan rekomendasi penguatan regulasi hipotek kapal di Indonesia (Soekanto & Mamudji, 2015).

Penelitian ini tidak melibatkan partisipan atau responden karena merupakan penelitian hukum normatif (Gozali, 2021). Objek penelitian berupa bahan hukum yang dipilih secara purposive berdasarkan relevansinya dengan fokus penelitian. Bahan hukum primer meliputi Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, *Ship Mortgage Act* (46 U.S.C. Chapter 313), serta *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* (CIMLA). Bahan hukum sekunder terdiri atas buku, artikel jurnal nasional dan internasional, hasil penelitian terdahulu, serta doktrin para ahli yang membahas hukum jaminan kebendaan, hukum maritim, dan hukum perbandingan. Adapun bahan hukum tersier berupa kamus hukum, ensiklopedia, dan berbagai sumber pendukung lainnya.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) dengan menelusuri, mengidentifikasi, menginventarisasi, dan mengkaji berbagai bahan hukum yang relevan. Seluruh bahan hukum diseleksi berdasarkan keterkaitan dengan isu penelitian, kemudian diklasifikasikan menurut jenis, hierarki norma, dan substansi pengaturannya. Untuk menjaga keabsahan data, dilakukan triangulasi sumber melalui perbandingan antara ketentuan peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, serta hasil penelitian terdahulu sehingga diperoleh interpretasi hukum yang komprehensif dan konsisten.

Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui beberapa tahapan, yaitu reduksi bahan hukum, klasifikasi berdasarkan tema penelitian, analisis normatif terhadap ketentuan hukum masing-masing negara, analisis komparatif untuk mengidentifikasi persamaan dan perbedaan sistem hukum, serta interpretasi terhadap implikasi perbedaan tersebut dalam mewujudkan kepastian hukum. Analisis didasarkan pada pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan konseptual (conceptual approach), dan pendekatan perbandingan

(comparative approach). Selanjutnya, hasil analisis diinterpretasikan menggunakan teori kepastian hukum Gustav Radbruch, teori hierarki norma Hans Kelsen, serta konsep *real legal certainty* dari Jan Michiel Otto untuk mengevaluasi efektivitas pengaturan hipotek kapal dan merumuskan rekomendasi pengembangan hukum di Indonesia.

HASIL

Persamaan dan Perbedaan Pengaturan Hipotek Kapal di Indonesia dan Amerika Serikat

1. Persamaan Pengaturan Hipotek Kapal

Hipotek kapal merupakan salah satu bentuk hak jaminan kebendaan yang berkembang sebagai instrumen untuk menjamin pelunasan utang dalam pembiayaan sektor maritim (Gazali & Hafidah, 2022). Baik Indonesia maupun Amerika Serikat mengakui bahwa kapal memiliki nilai ekonomi yang tinggi sehingga dapat dijadikan objek jaminan dalam hubungan hukum antara debitur dan kreditur (Usanti, 2012). Pengakuan tersebut didasarkan pada prinsip bahwa kapal merupakan benda tidak bergerak dalam konteks hukum jaminan setelah memenuhi persyaratan tertentu, khususnya terkait dengan registrasi dan status kebangsaan kapal. Meskipun kedua negara berasal dari tradisi hukum yang berbeda, yaitu *civil law* di Indonesia dan *common law* di Amerika Serikat, keduanya menempatkan hipotek kapal sebagai instrumen yang bertujuan memberikan perlindungan hukum bagi kreditur tanpa menghilangkan hak debitur untuk tetap menguasai dan mengoperasikan kapal selama kewajiban kontraktual dipenuhi.

Persamaan pertama terletak pada fungsi hipotek sebagai hak jaminan kebendaan. Dalam kedua sistem hukum, hipotek memberikan hak kepada kreditur untuk memperoleh pelunasan piutangnya dari hasil penjualan kapal apabila debitur melakukan wanprestasi (Lubis & Harahap, 2023). Hak tersebut bersifat mengikuti objek jaminan (*droit de suite*) dan memberikan kedudukan yang lebih kuat dibandingkan kreditur konkuren (Ari Purwandi, 2026b). Dengan demikian, baik hukum Indonesia maupun Amerika Serikat memandang hipotek sebagai instrumen yang bertujuan mengurangi risiko pembiayaan dan meningkatkan kepercayaan lembaga keuangan dalam memberikan kredit kepada sektor pelayaran.

Persamaan kedua adalah keharusan dilakukannya registrasi hipotek kapal. Pendaftaran berfungsi sebagai perwujudan asas publisitas yang memungkinkan pihak ketiga mengetahui adanya beban jaminan atas kapal (Mills, 2013). Di Indonesia, hipotek hanya dapat

dibebankan pada kapal yang telah terdaftar dan memiliki kebangsaan Indonesia, sedangkan di Amerika Serikat *preferred ship mortgage* hanya dapat diberikan terhadap kapal yang terdaftar dalam sistem registrasi federal (Kandou, 2016). Registrasi tersebut merupakan syarat lahirnya akibat hukum terhadap pihak ketiga dan menjadi dasar pengakuan atas kedudukan kreditur pemegang hipotek.

Persamaan berikutnya berkaitan dengan perlindungan terhadap kepentingan kreditur (Pambayun et al., 2025b). Kedua negara memberikan mekanisme hukum yang memungkinkan kreditur memperoleh pelunasan melalui penjualan kapal apabila debitur tidak memenuhi kewajibannya. Walaupun prosedur pelaksanaannya berbeda, tujuan utama dari pengaturan tersebut tetap sama, yaitu menjamin kepastian pembayaran utang serta menjaga stabilitas pembiayaan maritim.

Selain itu, kedua sistem hukum sama-sama menerapkan asas spesialitas, yaitu bahwa hipotek hanya dapat dibebankan pada kapal tertentu yang telah diidentifikasi secara jelas (Savero & Adepio, 2025). Objek jaminan harus memenuhi persyaratan administratif tertentu, termasuk identitas kapal, kepemilikan, serta data registrasi. Asas ini bertujuan mencegah terjadinya ketidakpastian mengenai objek yang menjadi jaminan dan memberikan perlindungan bagi pihak ketiga yang berkepentingan.

Dengan demikian, terdapat kesamaan mendasar antara Indonesia dan Amerika Serikat dalam memandang hipotek kapal sebagai instrumen hukum yang berfungsi menjamin kepastian pembayaran utang melalui pembentukan hak jaminan kebendaan yang dipublikasikan melalui sistem registrasi. Persamaan tersebut menunjukkan bahwa kedua negara memiliki tujuan normatif yang sama, yaitu memberikan perlindungan kepada kreditur dan mendukung perkembangan pembiayaan maritim.

2. Perbedaan Pengaturan Hipotek Kapal Berdasarkan Struktur Regulasi

Meskipun memiliki tujuan yang sama, struktur regulasi hipotek kapal di Indonesia dan Amerika Serikat menunjukkan perbedaan yang cukup mendasar. Perbedaan tersebut tidak hanya berkaitan dengan teknik legislasi, tetapi juga mencerminkan perbedaan paradigma dalam membangun sistem hukum maritim. Indonesia mengatur hipotek kapal melalui beberapa instrumen hukum yang tersebar, sedangkan Amerika Serikat mengembangkan rezim hukum yang lebih terintegrasi dalam sistem hukum admiralty federal.

Pengaturan hipotek kapal di Indonesia bersifat sektoral karena tersebar dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta berbagai peraturan pelaksana mengenai pendaftaran kapal. Kondisi tersebut menyebabkan hubungan antara pembentukan hipotek, registrasi, prioritas hak, dan pelaksanaan eksekusi tidak diatur dalam satu kerangka hukum yang utuh (Dewi, n.d.).

Sebaliknya, Amerika Serikat mengatur hipotek kapal melalui *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* (CIMLA) yang merupakan bagian dari rezim hukum admiralty federal. Pengaturan tersebut mengintegrasikan pembentukan hipotek, sistem registrasi, prioritas hak, serta mekanisme eksekusi ke dalam satu sistem hukum sehingga menciptakan kepastian yang lebih tinggi bagi para pelaku usaha maritim (Friedell & Healy, 1989).

Perbedaan berikutnya terletak pada mekanisme registrasi. Di Indonesia, registrasi kapal dan hipotek dilakukan oleh pejabat pendaftar kapal di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sistem tersebut masih bersifat administratif dan belum sepenuhnya terintegrasi secara nasional maupun digital, sehingga dalam praktik masih ditemukan perbedaan prosedur administrasi antarwilayah (Hana et al., 2022).

Sebaliknya, Amerika Serikat menerapkan sistem registrasi federal yang terpusat melalui *National Vessel Documentation Center*. Registrasi dilakukan secara terintegrasi sehingga informasi mengenai kepemilikan kapal, pembebanan hipotek, maupun perubahan status hukum kapal dapat diakses secara lebih mudah. Sistem tersebut meningkatkan transparansi serta meminimalkan potensi sengketa mengenai status hukum kapal.

Perbedaan yang paling signifikan terletak pada mekanisme eksekusi hipotek kapal. Di Indonesia, eksekusi dilakukan berdasarkan grosse akta hipotek melalui mekanisme pelelangan umum dengan melibatkan pengadilan apabila terjadi sengketa. Proses tersebut sering kali memerlukan waktu yang panjang karena dipengaruhi oleh prosedur peradilan dan hambatan administratif.

Sebaliknya, Amerika Serikat menggunakan mekanisme *in rem action* dalam yurisdiksi admiralty federal. Kapal diperlakukan sebagai objek gugatan sehingga dapat ditangkap (*arrest of vessel*) dan dijual melalui putusan pengadilan admiralty tanpa bergantung pada keberadaan pemilik kapal (Vogel, 1949). Mekanisme ini memberikan efektivitas yang lebih tinggi dalam menjamin pelaksanaan hak kreditur.

Tabel 1. Perbedaan Pengaturan Hipotek Kapal antara Indonesia dan Amerika

Aspek	Indonesia	Amerika Serikat
Struktur Regulasi	Tersebar dalam beberapa peraturan	Terintegrasi dalam rezim admiralty federal
Registrasi	Administratif melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Registrasi federal yang terpusat
Eksekusi	Grosse akta hipotek dan pelelangan umum	In rem action melalui admiralty court
Hak Preferen	Belum diatur secara komprehensif	Prioritas klaim diatur secara tegas melalui CIMLA
Kepastian Hukum	Dipengaruhi fragmentasi regulasi	Didukung integrasi regulasi dan mekanisme penegakan

Perbedaan pengaturan hipotek kapal antara Indonesia dan Amerika Serikat tidak dapat dilepaskan dari karakteristik sistem hukum yang menjadi dasar pembentukan regulasi di masing-masing negara. Indonesia sebagai negara yang menganut tradisi *civil law* menempatkan peraturan perundang-undangan sebagai sumber hukum utama. Konsekuensinya, pembentukan hak hipotek kapal lebih menitikberatkan pada pemenuhan persyaratan formal yang ditentukan oleh undang-undang, seperti pendaftaran kapal, pembuatan akta hipotek, dan pencatatan dalam register resmi. Kepastian hukum dalam sistem ini sangat bergantung pada kelengkapan norma tertulis serta konsistensi hubungan antarketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebaliknya, Amerika Serikat yang berkembang dalam tradisi *common law* mengombinasikan ketentuan perundang-undangan dengan perkembangan yurisprudensi di bidang hukum maritim. Meskipun *Ship Mortgage Act* dan *Commercial Instruments and Maritime Liens Act* menjadi dasar utama pengaturan hipotek kapal, penerapan norma tersebut diperkuat oleh putusan pengadilan admiralty yang secara konsisten membentuk prinsip-prinsip hukum mengenai registrasi, prioritas klaim, maupun mekanisme *in rem action*. Interaksi antara legislasi dan preseden tersebut menghasilkan sistem yang lebih adaptif terhadap perkembangan praktik perdagangan maritim internasional.

Perbedaan paradigma tersebut menunjukkan bahwa efektivitas sistem hipotek kapal tidak hanya dipengaruhi oleh isi regulasi, tetapi juga oleh karakter sistem hukum yang membentuk cara norma diterapkan dan dikembangkan. Oleh karena itu, pembaruan hukum hipotek kapal di Indonesia tidak harus mengadopsi seluruh mekanisme yang berlaku di Amerika Serikat, melainkan perlu mengadaptasi prinsip-prinsip yang mampu meningkatkan efektivitas perlindungan hukum tanpa mengabaikan karakteristik sistem hukum nasional.

3. Sintesis Perbandingan Sistem Hipotek Kapal

Hasil perbandingan menunjukkan bahwa Indonesia dan Amerika Serikat memiliki orientasi yang sama dalam menjadikan hipotek kapal sebagai instrumen jaminan kebendaan untuk mendukung pembiayaan maritim dan memberikan perlindungan kepada kreditur. Kesamaan tersebut terlihat dari pengakuan terhadap kapal sebagai objek jaminan, penerapan asas publisitas melalui registrasi, serta pemberian hak kepada kreditur untuk memperoleh pelunasan apabila debitur wanprestasi.

Namun demikian, efektivitas kedua sistem hukum berbeda secara signifikan. Sistem Indonesia masih menunjukkan karakter regulasi yang terfragmentasi sehingga hubungan antara pembentukan hipotek, registrasi, hak preferen, dan eksekusi belum terintegrasi secara utuh. Fragmentasi tersebut berdampak pada munculnya ketidakpastian hukum, terutama dalam menentukan prioritas hak kreditur serta efektivitas pelaksanaan eksekusi hipotek kapal. Sebaliknya, sistem Amerika Serikat menampilkan karakter regulasi yang lebih terpadu melalui rezim hukum admiralty federal yang menghubungkan seluruh aspek pengaturan hipotek kapal dalam satu kerangka hukum yang konsisten.

Dari perspektif teori kepastian hukum, perbedaan tersebut menunjukkan bahwa efektivitas perlindungan hukum tidak hanya ditentukan oleh keberadaan norma yang mengatur hipotek kapal, tetapi juga oleh konsistensi antarperaturan, kelembagaan yang mendukung pelaksanaan norma, dan mekanisme penegakan hukum yang memberikan hasil secara cepat, pasti, dan dapat diprediksi. Dengan demikian, keunggulan sistem Amerika Serikat tidak semata-mata terletak pada prosedur eksekusi yang lebih sederhana, melainkan pada keterpaduan struktur regulasi yang mampu menciptakan kepastian hukum bagi seluruh pihak yang terlibat dalam pembiayaan maritim.

Temuan ini menjadi landasan bagi pembahasan selanjutnya mengenai implikasi perbedaan mekanisme eksekusi hipotek kapal terhadap kepastian hukum di Indonesia, khususnya dalam mengevaluasi apakah struktur regulasi yang berlaku saat ini telah mampu memberikan perlindungan hukum yang memadai bagi kreditur serta mendukung pengembangan sektor pembiayaan maritim nasional.

PEMBAHASAN

Implikasi Perbedaan Mekanisme Hipotek Kapal terhadap Kepastian Hukum di Indonesia

1. Analisis Kepastian Hukum terhadap Sistem Registrasi Hipotek Kapal Indonesia

Sistem registrasi merupakan fondasi utama dalam pembentukan hak hipotek kapal karena menentukan lahirnya hak jaminan, keberlakuannya terhadap pihak ketiga, serta tingkat kepastian hukum bagi kreditur (Ayurani & Cahyono, 2022). Dalam hukum Indonesia, pembebanan hipotek hanya dapat dilakukan terhadap kapal yang telah didaftarkan dan memiliki status kebangsaan Indonesia. Meskipun ketentuan tersebut telah mencerminkan penerapan asas publisitas, sistem registrasi yang berlaku masih menghadapi persoalan fragmentasi regulasi dan kelembagaan. Pengaturan mengenai kepemilikan kapal, pendaftaran, pembebanan hipotek, serta pencatatan perubahan status hukum kapal masih tersebar dalam beberapa peraturan sehingga belum membentuk satu sistem administrasi yang terintegrasi.

Kondisi tersebut berbeda dengan sistem Amerika Serikat yang mengintegrasikan registrasi kapal dan hipotek melalui sistem federal. Integrasi tersebut memungkinkan seluruh informasi mengenai status kepemilikan, pembebanan hipotek, serta perubahan hak atas kapal terdokumentasi dalam satu basis data yang memiliki kekuatan pembuktian dan mudah diakses oleh para pihak yang berkepentingan. Sistem demikian memberikan kepastian mengenai eksistensi hak jaminan sekaligus meminimalkan risiko terjadinya sengketa mengenai status hukum kapal.

Dalam perspektif **Hans Kelsen**, kepastian hukum hanya dapat tercapai apabila norma hukum tersusun secara konsisten dalam suatu hierarki yang harmonis. Fragmentasi pengaturan hipotek kapal di Indonesia menunjukkan belum optimalnya hubungan antarnorma yang mengatur pembentukan, pendaftaran, dan pelaksanaan hak hipotek. Ketidakselarasan tersebut berpotensi menimbulkan interpretasi yang berbeda dalam praktik administrasi maupun penyelesaian sengketa.

Pandangan tersebut diperkuat oleh konsep **real legal certainty** dari **Jan Michiel Otto**, yang menegaskan bahwa kepastian hukum tidak hanya ditentukan oleh keberadaan aturan tertulis, tetapi juga oleh efektivitas lembaga yang melaksanakan aturan tersebut. Dalam konteks Indonesia, masih ditemukannya prosedur administrasi yang berlapis, belum terintegrasinya sistem registrasi nasional secara digital, serta terbatasnya akses terhadap informasi mengenai status hipotek kapal menunjukkan bahwa kepastian hukum belum

sepenuhnya terwujud dalam praktik. Akibatnya, lembaga pembiayaan masih menghadapi risiko hukum ketika menjadikan kapal sebagai objek jaminan, terutama dalam transaksi yang melibatkan pihak asing atau pembiayaan lintas negara.

Dengan demikian, perbedaan sistem registrasi antara Indonesia dan Amerika Serikat menunjukkan bahwa kepastian hukum tidak hanya ditentukan oleh adanya kewajiban pendaftaran, tetapi juga oleh kualitas tata kelola registrasi yang menjamin transparansi, akurasi data, dan kemudahan akses informasi bagi seluruh pemangku kepentingan.

Dalam perspektif hukum ekonomi, sistem registrasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana administrasi, tetapi juga merupakan instrumen mitigasi risiko dalam pembiayaan maritim. Lembaga pembiayaan memerlukan informasi yang akurat mengenai status hukum kapal sebelum memberikan fasilitas kredit. Informasi tersebut mencakup identitas kapal, kepemilikan, keberadaan hipotek sebelumnya, serta kemungkinan adanya hak-hak preferen yang melekat pada kapal. Semakin transparan sistem registrasi, semakin kecil risiko hukum yang harus ditanggung oleh kreditur.

Sebaliknya, apabila sistem registrasi belum terintegrasi secara optimal, lembaga pembiayaan akan menghadapi ketidakpastian mengenai validitas hak jaminan yang diterimanya. Risiko tersebut dapat meningkatkan biaya transaksi (*transaction cost*) karena kreditur harus melakukan verifikasi tambahan melalui berbagai instansi yang berbeda. Dalam jangka panjang, kondisi tersebut berpotensi memengaruhi tingkat suku bunga pembiayaan, memperketat persyaratan pemberian kredit, bahkan mengurangi minat investasi di sektor pelayaran nasional.

Pengalaman Amerika Serikat menunjukkan bahwa sistem registrasi federal yang terintegrasi mampu memperkuat kepercayaan pelaku usaha karena seluruh informasi mengenai status hukum kapal dapat diverifikasi secara cepat dan akurat. Oleh sebab itu, modernisasi registrasi hipotek kapal di Indonesia perlu dipandang bukan semata-mata sebagai reformasi administratif, tetapi juga sebagai bagian dari strategi peningkatan daya saing sektor maritim nasional.

2. Analisis Kepastian Hukum terhadap Mekanisme Eksekusi Hipotek Kapal

Efektivitas hak jaminan pada akhirnya ditentukan oleh kemampuannya untuk dieksekusi ketika debitur melakukan wanprestasi. Dalam sistem hukum Indonesia, pelaksanaan eksekusi hipotek kapal pada prinsipnya didasarkan pada kekuatan eksekutorial yang melekat pada grosse akta hipotek (Ali, 2021). Meskipun secara normatif mekanisme

tersebut dimaksudkan untuk memberikan kemudahan kepada kreditur, dalam praktik pelaksanaannya masih memerlukan prosedur peradilan dan pelelangan yang relatif panjang. Tidak jarang proses tersebut tertunda akibat adanya gugatan, keberatan dari debitur, maupun persoalan administratif yang berkaitan dengan status kepemilikan kapal.

Sebaliknya, sistem hukum Amerika Serikat mengenal mekanisme **in rem action**, yaitu gugatan yang diajukan terhadap kapal sebagai objek hukum. Dalam mekanisme ini, pengadilan admiralty dapat memerintahkan penangkapan kapal (*arrest of vessel*) dan selanjutnya menjual kapal melalui *judicial sale* untuk memenuhi kewajiban debitur. Karakteristik tersebut memungkinkan pelaksanaan hak kreditur dilakukan secara lebih cepat, efisien, dan memiliki kepastian hasil karena objek sengketa berada langsung di bawah kewenangan pengadilan.

Apabila dianalisis menggunakan teori **Gustav Radbruch**, kepastian hukum merupakan salah satu nilai fundamental yang harus diwujudkan melalui penerapan aturan yang jelas dan dapat diprediksi. Walaupun Indonesia telah memberikan dasar hukum bagi pelaksanaan eksekusi hipotek, efektivitasnya masih dipengaruhi oleh berbagai hambatan prosedural sehingga belum sepenuhnya memenuhi unsur kepastian. Kondisi tersebut mengakibatkan kreditur menghadapi ketidakpastian mengenai waktu, biaya, dan hasil pelaksanaan eksekusi.

Perbedaan mekanisme tersebut juga berpengaruh terhadap iklim pembiayaan maritim. Semakin panjang proses eksekusi, semakin tinggi pula risiko hukum yang harus diperhitungkan oleh lembaga pembiayaan. Akibatnya, nilai jaminan kapal menjadi kurang menarik dibandingkan objek jaminan lain yang memiliki mekanisme eksekusi lebih sederhana. Sebaliknya, sistem Amerika Serikat mampu memberikan kepastian yang lebih tinggi karena prosedur eksekusi telah dirancang sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem hukum admiralty.

Oleh karena itu, permasalahan utama Indonesia bukan terletak pada tidak adanya dasar hukum eksekusi, melainkan pada belum optimalnya efektivitas prosedur pelaksanaannya. Kepastian hukum baru akan terwujud apabila mekanisme eksekusi mampu memberikan hasil yang cepat, sederhana, dan dapat diprediksi tanpa mengurangi perlindungan terhadap hak-hak para pihak.

3. Analisis Perlindungan Kreditur melalui Pengaturan Hak Preferen

Aspek lain yang menentukan efektivitas hipotek kapal adalah kejelasan mengenai kedudukan kreditur dalam urutan prioritas pembayaran. Hak preferen memberikan jaminan

bahwa kreditur pemegang hipotek memperoleh pelunasan lebih dahulu dibandingkan kreditur biasa apabila kapal dijual untuk memenuhi kewajiban debitur. Oleh karena itu, pengaturan mengenai prioritas klaim memiliki hubungan langsung dengan tingkat kepastian hukum dalam pembiayaan maritim (Jan Piter Daniel, 2014).

Dalam sistem hukum Indonesia, pengaturan mengenai hubungan antara hipotek kapal dan hak-hak istimewa maritim masih tersebar dalam berbagai ketentuan. Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi mengenai urutan pembayaran apabila terdapat lebih dari satu pihak yang mengajukan klaim atas kapal. Ketidakjelasan ini meningkatkan risiko hukum bagi kreditur karena tidak terdapat pengaturan yang secara komprehensif mengatur hubungan antara hipotek kapal dan berbagai jenis piutang preferen lainnya.

Sebaliknya, Amerika Serikat telah mengatur secara rinci hubungan antara preferred ship mortgage dan maritime liens melalui CIMLA. Pengaturan tersebut memberikan urutan prioritas yang jelas sehingga para pihak dapat memperkirakan posisi hukumnya sejak awal. Kepastian mengenai urutan pembayaran tidak hanya melindungi kepentingan kreditur, tetapi juga meningkatkan kepercayaan lembaga pembiayaan dalam memberikan kredit kepada sektor pelayaran.

Menurut konsep Jan Michiel Otto, kepastian hukum mensyaratkan bahwa setiap pihak dapat memprediksi akibat hukum dari suatu tindakan berdasarkan aturan yang berlaku. Dalam konteks hak preferen, kepastian tersebut hanya dapat diwujudkan apabila urutan prioritas pembayaran dirumuskan secara jelas dan diterapkan secara konsisten oleh lembaga peradilan. Oleh karena itu, penguatan perlindungan kreditur di Indonesia memerlukan harmonisasi pengaturan mengenai hak preferen agar tidak menimbulkan konflik norma maupun ketidakpastian dalam praktik.

Globalisasi perdagangan menyebabkan pembiayaan kapal semakin banyak melibatkan lembaga keuangan lintas negara. Dalam kondisi demikian, kepastian hukum nasional perlu diselaraskan dengan perkembangan praktik hukum maritim internasional agar sistem pembiayaan Indonesia tetap kompetitif. Harmonisasi tidak berarti menyeragamkan seluruh ketentuan nasional dengan hukum asing, melainkan memastikan bahwa prinsip-prinsip fundamental mengenai registrasi, prioritas klaim, dan pelaksanaan eksekusi memiliki tingkat kepastian yang dapat diterima dalam transaksi internasional.

Berbagai negara maritim telah mengembangkan sistem registrasi elektronik, pengakuan yang jelas terhadap hak kreditur, serta mekanisme penyelesaian sengketa yang efisien. Perkembangan tersebut menunjukkan adanya kecenderungan internasional untuk membangun sistem pembiayaan kapal yang transparan dan dapat diprediksi. Indonesia memiliki peluang untuk mengadopsi praktik-praktik tersebut melalui penyempurnaan regulasi nasional tanpa harus meninggalkan karakteristik sistem *civil law* yang berlaku.

Harmonisasi demikian juga akan memperkuat posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki kepentingan strategis dalam perdagangan internasional. Dengan kepastian hukum yang lebih baik, pembiayaan kapal nasional akan menjadi lebih kompetitif sehingga mampu mendukung peningkatan armada niaga nasional dan pembangunan ekonomi maritim secara berkelanjutan.

4. Rekonstruksi Penguatan Kepastian Hukum Hipotek Kapal di Indonesia

Perbandingan dengan sistem hukum Amerika Serikat menunjukkan bahwa persoalan utama hipotek kapal di Indonesia tidak semata-mata berkaitan dengan substansi norma, tetapi juga menyangkut struktur regulasi dan efektivitas kelembagaan. Oleh karena itu, penguatan kepastian hukum memerlukan rekonstruksi yang dilakukan secara menyeluruh terhadap sistem pengaturan hipotek kapal.

Langkah pertama adalah harmonisasi regulasi melalui penyusunan pengaturan khusus mengenai hipotek kapal yang mengintegrasikan ketentuan mengenai pembentukan hak hipotek, registrasi, prioritas klaim, dan mekanisme eksekusi dalam satu kerangka hukum yang konsisten. Integrasi tersebut akan mengurangi potensi konflik norma sekaligus memberikan pedoman yang lebih jelas bagi aparat penegak hukum dan pelaku usaha.

Langkah kedua adalah modernisasi sistem registrasi kapal melalui pembangunan sistem registrasi nasional berbasis digital yang terhubung dengan data kepemilikan, pembebanan hipotek, serta status hukum kapal secara real time. Sistem tersebut akan meningkatkan transparansi, mempermudah verifikasi bagi kreditur, dan mengurangi risiko terjadinya sengketa mengenai status objek jaminan.

Langkah ketiga adalah penyederhanaan mekanisme eksekusi dengan memperkuat sifat eksekutorial hipotek kapal sehingga pelaksanaannya tidak terhambat oleh prosedur administratif yang berlebihan. Penguatan kelembagaan peradilan yang memiliki kompetensi khusus di bidang hukum maritim juga perlu dipertimbangkan untuk meningkatkan efektivitas penyelesaian sengketa hipotek kapal.

Langkah keempat adalah penegasan pengaturan hak preferen melalui perumusan urutan prioritas klaim yang lebih komprehensif dan selaras dengan praktik hukum maritim internasional. Pengaturan tersebut penting untuk meningkatkan perlindungan hukum bagi kreditur sekaligus memperkuat kepercayaan investor dalam sektor pelayaran nasional.

Rekonstruksi tersebut tidak dimaksudkan untuk mengadopsi sistem Amerika Serikat secara utuh, melainkan mengadaptasi prinsip-prinsip yang relevan dengan karakteristik sistem hukum Indonesia agar tercipta pengaturan yang lebih efektif, konsisten, dan mampu memberikan kepastian hukum (Sutarip et al., 2024).

Berdasarkan hasil perbandingan dengan sistem Amerika Serikat, penguatan pengaturan hipotek kapal di Indonesia perlu diarahkan pada pembentukan model regulasi yang bersifat integratif. Model tersebut tidak hanya menitikberatkan pada penyempurnaan norma hukum, tetapi juga menghubungkan aspek regulasi, administrasi, dan penegakan hukum sebagai satu kesatuan sistem. Dalam konteks tersebut, pembaruan hukum hipotek kapal sebaiknya dilakukan melalui tiga dimensi utama.

Dimensi pertama adalah penguatan **substansi hukum**, yaitu harmonisasi seluruh ketentuan mengenai pembentukan hipotek, registrasi, hak preferen, dan eksekusi agar tidak lagi tersebar dalam berbagai regulasi yang berpotensi menimbulkan konflik norma. Dimensi kedua adalah penguatan **struktur kelembagaan**, melalui digitalisasi registrasi kapal, peningkatan koordinasi antarlembaga, dan pengembangan kapasitas aparat penegak hukum yang menangani sengketa maritim. Dimensi ketiga adalah penguatan **budaya hukum**, yaitu membangun kesadaran seluruh pelaku usaha mengenai pentingnya kepatuhan terhadap prosedur registrasi dan administrasi sebagai bagian dari perlindungan hukum dalam pembiayaan kapal.

Model tersebut mencerminkan bahwa kepastian hukum tidak hanya lahir dari keberadaan aturan tertulis, tetapi juga dari kemampuan institusi untuk melaksanakan aturan tersebut secara efektif dan konsisten. Oleh karena itu, reformasi hipotek kapal harus ditempatkan sebagai bagian dari agenda besar modernisasi hukum maritim Indonesia yang mendukung pertumbuhan ekonomi berbasis kelautan.

Selain aspek regulasi, penguatan kepastian hukum hipotek kapal juga memerlukan peningkatan koordinasi antarlembaga yang memiliki kewenangan dalam registrasi kapal, pembebanan hipotek, dan penyelesaian sengketa maritim. Selama ini, pengaturan yang tersebar pada berbagai institusi berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi maupun

praktik administrasi yang pada akhirnya mengurangi efektivitas perlindungan hukum bagi kreditur. Oleh karena itu, pembentukan mekanisme koordinasi yang terintegrasi, didukung dengan sistem pertukaran data elektronik dan standar operasional yang seragam, menjadi langkah strategis untuk memastikan bahwa setiap tahapan pembentukan, pencatatan, hingga pelaksanaan hipotek kapal berlangsung secara konsisten. Integrasi kelembagaan tersebut tidak hanya akan meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang kemaritiman, tetapi juga memperkuat kepercayaan pelaku usaha terhadap sistem hukum nasional.

Di sisi lain, pembaruan pengaturan hipotek kapal perlu diarahkan agar selaras dengan perkembangan digitalisasi layanan publik dan tata kelola maritim modern. Penerapan sistem registrasi elektronik (*electronic ship mortgage registration*) yang dilengkapi dengan basis data nasional akan mempercepat proses verifikasi kepemilikan, memudahkan penelusuran riwayat pembebanan hipotek, serta meningkatkan transparansi informasi bagi lembaga pembiayaan dan investor. Digitalisasi tersebut tidak hanya berfungsi sebagai inovasi administratif, tetapi juga merupakan instrumen untuk memperkuat kepastian hukum melalui penyediaan data yang akurat, mutakhir, dan mudah diakses. Dengan demikian, reformasi regulasi yang diiringi modernisasi tata kelola akan menciptakan sistem hipotek kapal yang lebih responsif terhadap dinamika pembiayaan maritim nasional maupun perkembangan praktik perdagangan internasional.

5. Implikasi terhadap Pengembangan Hukum Maritim Indonesia

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penguatan sistem hipotek kapal memiliki implikasi yang lebih luas daripada sekadar perlindungan terhadap kreditur. Kepastian hukum dalam registrasi, eksekusi, dan pengaturan hak preferen merupakan faktor penting dalam meningkatkan daya saing sektor pelayaran nasional, memperluas akses pembiayaan, serta mendorong investasi di bidang maritim.

Dari sisi teoretis, penelitian ini memperkuat pemahaman bahwa efektivitas hukum jaminan tidak hanya bergantung pada keberadaan norma, tetapi juga pada integrasi antara substansi hukum, struktur kelembagaan, dan budaya penegakan hukum. Temuan ini memperkaya kajian hukum jaminan kebendaan dan hukum maritim melalui pendekatan perbandingan antara sistem *civil law* dan *common law*.

Dari sisi praktis, hasil penelitian memberikan dasar bagi pembentuk kebijakan untuk melakukan reformasi regulasi hipotek kapal melalui harmonisasi peraturan, digitalisasi sistem registrasi, penyederhanaan mekanisme eksekusi, serta penataan kembali pengaturan hak

preferen. Reformasi tersebut diharapkan mampu meningkatkan kepastian hukum, mengurangi risiko pembiayaan, dan memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim yang memiliki sistem hukum pembiayaan kapal yang modern dan berdaya saing.

Dengan demikian, implikasi utama penelitian ini adalah bahwa peningkatan kepastian hukum hipotek kapal harus dipandang sebagai bagian dari strategi reformasi hukum maritim nasional. Sistem hipotek yang lebih terintegrasi tidak hanya akan memberikan perlindungan yang lebih baik bagi kreditur, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maritim dan meningkatkan kepercayaan investor terhadap sektor pelayaran Indonesia.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pengaturan hipotek kapal di Indonesia dan Amerika Serikat memiliki persamaan mendasar dalam mengakui kapal sebagai objek hak jaminan kebendaan yang berfungsi menjamin pelunasan utang melalui mekanisme hipotek. Kedua sistem hukum juga menerapkan prinsip registrasi sebagai bentuk publisitas dan memberikan perlindungan hukum kepada kreditur. Namun demikian, efektivitas kedua sistem berbeda secara signifikan. Sistem hukum Indonesia masih ditandai oleh fragmentasi regulasi, belum terintegrasinya mekanisme registrasi, serta belum adanya pengaturan yang komprehensif mengenai prioritas klaim dan pelaksanaan eksekusi. Sebaliknya, sistem *preferred ship mortgage* di Amerika Serikat dibangun melalui struktur regulasi yang lebih terpadu dengan dukungan registrasi federal, mekanisme *in rem action*, dan pengaturan hak preferen yang jelas. Perbedaan tersebut berimplikasi langsung terhadap tingkat kepastian hukum, karena efektivitas perlindungan kreditur tidak hanya ditentukan oleh keberadaan norma hukum, tetapi juga oleh konsistensi regulasi, efektivitas kelembagaan, dan kepastian mekanisme penegakan hukumnya. Dengan demikian, tujuan penelitian untuk menganalisis persamaan dan perbedaan pengaturan hipotek kapal serta implikasinya terhadap kepastian hukum di Indonesia telah tercapai.

Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum maritim, hukum jaminan kebendaan, dan hukum perbandingan. Secara teoretis, penelitian ini memperlihatkan bahwa teori kepastian hukum Gustav Radbruch, teori hierarki norma Hans Kelsen, dan konsep *real legal certainty* Jan Michiel Otto saling melengkapi dalam menjelaskan bahwa kepastian hukum hanya dapat diwujudkan

apabila terdapat keselarasan antara substansi hukum, struktur kelembagaan, dan mekanisme implementasi. Secara metodologis, penelitian ini menawarkan pendekatan komparatif antara sistem *civil law* Indonesia dan sistem *common law* Amerika Serikat sebagai instrumen untuk mengevaluasi efektivitas pengaturan hipotek kapal secara lebih komprehensif. Adapun secara praktis, penelitian ini menghasilkan rekomendasi normatif berupa perlunya harmonisasi regulasi hipotek kapal, pengembangan sistem registrasi nasional yang terintegrasi dan berbasis digital, penyempurnaan mekanisme eksekusi, serta penegasan pengaturan hak preferen sebagai upaya memperkuat kepastian hukum dan meningkatkan daya saing pembiayaan maritim di Indonesia.

Penelitian ini masih memiliki keterbatasan karena berfokus pada analisis normatif terhadap pengaturan hukum di Indonesia dan Amerika Serikat tanpa menguji implementasinya dalam praktik pembiayaan maupun penyelesaian sengketa maritim. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan mengembangkan kajian secara empiris mengenai efektivitas pelaksanaan hipotek kapal oleh lembaga pembiayaan, otoritas pendaftaran kapal, dan peradilan dalam praktik. Selain itu, penelitian komparatif dapat diperluas dengan melibatkan negara-negara yang memiliki sistem hukum maritim maju, seperti Inggris, Belanda, atau Singapura, untuk memperoleh perspektif yang lebih komprehensif mengenai model pengaturan hipotek kapal yang sesuai dengan perkembangan hukum maritim internasional dan kebutuhan reformasi hukum di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Ali, M. A. (2021). *Eksekutorial Pada Grosse Akta Dalam Melakukan Eksekusi Grosse Akta Hipotek = The Executorial Title on Grosse Deed in Executing Grosse Mortgage Deed* [Undergraduate thesis, Universitas Hasanuddin]. https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/16387/

Ayurani, A. S., & Cahyono, A. B. (2022). Power of attorney to install mortgages made by notaries in the process of charging mortgage guarantees on ships. *Legal Brief, 11*(2), 1274–1286. https://legal.isha.or.id/index.php/legal/article/view/261

Canfield, G. L. (1923). The ship mortgage act of 1920. *Michigan Law Review, 22*(1), 10–28. https://repository.law.umich.edu/mlr/vol22/iss1/3/

Daniel, J. P. (2014). *Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dengan Jaminan Hipotek Kapal* [Master's thesis, Universitas Gadjah Mada]. https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/71895

Daniel, & Rizkianti, W. (2024). Eksekusi Hipotek Kapal Laut Sebagai Objek Jaminan Pelunasan Hutang Pada Perbankan. *Jurnal Interpretasi Hukum, 5*(1), 856–869. https://doi.org/10.22225/juinhum.5.1.8455.856-869

Dewi, K., & Suharso. (2022). *Undang-Undang Pelayaran dan Konvensi Internasional Untuk Ahli Nautika Tingkat IV*. PIP Semarang.

Friedell, S. F., & Healy, N. J. (1989). An introduction to in rem jurisdiction and procedure in the United States. *Journal of Maritime Law and Commerce, 20*(1), Article 4. https://docs.rwu.edu/law_ma_jmlc/vol20/iss1/4/

Gozali, D. S. (2020). *Ilmu Hukum dan Penelitian Hukum*. UII Press. https://repo-dosen.ulm.ac.id/handle/123456789/32300

Gozali, D. S., & Hafidah, N. (2022). *Dasar-Dasar Hukum Kebendaan: Hak Kebendaan Memberi Kenikmatan & Jaminan*. UII Press.

Hana, N. A., Parameshwara, & Fadlan. (2022). Analisis Yuridis Terhadap Proses Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. *Jurnal Syntax Fusion, 2*(12), 901–915. https://doi.org/10.54543/fusion.v2i12.230

Harsono, B. (1975). *Hukum Agraria Indonesia*. Djambatan.

Hutchinson, T., & Duncan, N. (2012). Defining and describing what we do: Doctrinal legal research. *Deakin Law Review, 17*(1), 83–119. https://doi.org/10.21153/dlr2012vol17no1art70

Kandou, S. (2016). Tinjauan Yuridis Jaminan Hipotik Kapal Laut dan Akibat Hukumnya. *Lex Crimen, 5*(4). https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexcrimen/article/view/13121

Kelsen, H. (2006). *General Theory of Law and State*. Transaction Publishers.

Kriz, J. M. (1963). Ship mortgages, maritime liens, and their enforcement: The Brussels Conventions of 1926 and 1952. Part one. *Duke Law Journal, 1963*(4), 671–695. https://doi.org/10.2307/1371249

Kriz, J. M. (1964). Ship mortgages, maritime liens, and their enforcement: The Brussels Conventions of 1926 and 1952. Part two. *Duke Law Journal, 1964*(1), 70–94. https://doi.org/10.2307/1370935

Lubis, M. A., & Harahap, M. Y. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Sebagai Pemegang Hak Jaminan Dalam Perkara Debitur Wanprestasi. *Jurnal Interpretasi Hukum, 4*(2), 337–343. https://doi.org/10.22225/juinhum.4.2.7834.337-343

Marzuki, M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media.

Mills, A. (2013). The identities of private international law: Lessons from the U.S. and EU revolutions. *Duke Journal of Comparative & International Law, 23*(3), 445–475. https://scholarship.law.duke.edu/djcil/vol23/iss3/2/

Morrison, S. (1934). The constitutionality of the Ship Mortgage Act of 1920. *The Yale Law Journal, 44*(1), 1–30. https://doi.org/10.2307/790956

Otto, J. M. (2009). Rule of law promotion, land tenure and poverty alleviation: Questioning the assumptions of Hernando de Soto. *Hague Journal on the Rule of Law, 1*(1), 173–194. https://doi.org/10.1017/S1876404509001730

Pambayun, C. F. D., Tan, D., & Fitri, W. (2025). Hipotek Kapal: Perlindungan Hukum dan Kepastian Bagi Kreditur. *Legal Standing: Jurnal Ilmu Hukum, 9*(3), 532–548. https://doi.org/10.24269/ls.v9i3.11137

Purwadi, A. (2016). *Dasar-Dasar Hukum Perdata Internasional*. Pusat Pengkajian Hukum dan Pembangunan (PPHP).

Radbruch, G. (2006). Statutory lawlessness and supra-statutory law (1946). *Oxford Journal of Legal Studies, 26*(1), 1–11. https://doi.org/10.1093/ojls/gqi041

Ramli, S., Widodo, E., & Astutik, S. (2025). Fungsi Eksekutorial Akta Hipotek Kapal Laut Dalam Sita Jaminan. *Court Review: Jurnal Penelitian Hukum, 5*(04), 27–35. https://doi.org/10.69957/cr.v5i04.1971

Sari, M. N., Rohmah, A., Arham, W., Barok, L., & Musadad, A. (2025). Efektifitas Hukum Jaminan Dalam Hipotik Sektor Maritim: Studi Terhadap Kepastian Hukum Dalam Perjanjian Kapal dan Property. *DOKTRINA: Journal of Law, 8*(2), 132–150. https://doi.org/10.31289/doktrina.v8i2.14412

Savero, M. H., & Adepio, M. I. (2025). Kekuatan Hukum Akta Hipotek Kapal Laut dan Implikasinya Terhadap Penyelesaian Sengketa Maritim di Indonesia. *Causa: Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan, 12*(8), 41–50. https://doi.org/10.6679/jsxe1y32

Soekanto, S., & Mamudji, S. (2015). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Rajawali Press.

Sutarip, S. (2024). *Rekonstruksi Pengaturan Eksekusi Hak Tanggungan di Indonesia Berlandaskan Asas Keadilan*. Penerbit Lawwana.

Tiendas, K. B. I. (2024). Tinjauan Hukum Persoalan Kepemilikan Atas Kapal Laut Dikaitkan Dengan Hak Jaminan Kebendaan Menurut Hukum di Indonesia. *Lex Privatum, 13*(5). https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/57062

Usanti, T. P. (2012). Lahirnya Hak Kebendaan. *Perspektif: Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan, 17*(1), 44–53. https://doi.org/10.30742/perspektif.v17i1.93

Vogel, S. A. (1949). Extension of admiralty and maritime jurisdiction. *Brooklyn Law Review, 16*, 191.