



Mujadalah: Jurnal Advokasi dan Peradilan

Vol. 1 | No. 2 | Juli 2026 | Pages: 66-85

p-ISSN: - ; e-ISSN: -

Published by Lembaga Konsultasi dan Bantuan Hukum Universitas Muhammadiyah Sidoarjo

Article history:

Received: 29 Juli 2026

Accepted: 29 Juli 2026

Published: 29 Juli 2026

Rekonstruksi Mekanisme Ship Arrest dalam Penyelesaian Klaim Pelayaran di Indonesia

Aji Pangestu^{1)*}

¹⁾ Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

*Email Penulis Korespondensi: ajiipangestu0921@gmail.com

Abstrak. Perdagangan maritim internasional bergantung pada kerangka hukum yang efektif untuk menjamin kepastian hukum dan penegakan klaim pelayaran, dengan ship arrest (penahanan kapal) sebagai mekanisme fundamental untuk melindungi hak-hak kreditur. Meskipun Indonesia telah mengakui ship arrest melalui Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Pelayaran, Pasal 223 ayat (1) yang mengatur bahwa ship arrest dapat dilakukan "tanpa melalui proses gugatan" belum didukung oleh pengaturan prosedural. Ketidadaan peraturan pelaksanaan telah menimbulkan ambiguitas normatif dan kekosongan hukum, sehingga ship arrest tidak dapat berfungsi sebagai upaya hukum maritim yang mandiri serta mendorong pengadilan untuk mengandalkan hukum acara perdata umum dan sita jaminan (conservatory attachment). Penelitian ini menganalisis konstruksi normatif ship arrest dalam hukum Indonesia, membandingkannya dengan sistem hukum Inggris dan Belanda, serta merekonstruksi model prosedural yang selaras dengan sistem hukum civil law Indonesia. Penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (statutory approach), pendekatan konseptual (conceptual approach), pendekatan analitis (analytical approach), dan pendekatan perbandingan (comparative approach), dengan memanfaatkan bahan hukum primer dan sekunder. Penelitian ini menemukan bahwa Indonesia telah mengadopsi konsep substantif ship arrest, namun belum membentuk kerangka prosedural yang mengatur kewenangan peradilan, pembuktian awal (prima facie evidence), jaminan (security), pelaksanaan (implementation), dan pelepasan kapal (vessel release). Penelitian ini mengusulkan Model Prosedur Ship Arrest sebagai mekanisme *lex specialis* yang didasarkan pada permohonan ke pengadilan khusus, dengan mengintegrasikan prinsip-prinsip hukum maritim internasional ke dalam hukum acara Indonesia tanpa melakukan transplantasi lembaga hukum asing. Model yang diusulkan memberikan landasan bagi reformasi peraturan perundang-undangan, penyusunan peraturan Mahkamah Agung mengenai hukum acara, serta pembentukan regulasi administratif, sehingga memperkuat kepastian hukum, meningkatkan

perlindungan bagi kreditor maritim dan pemilik kapal, serta memperkuat daya saing Indonesia sebagai negara maritim modern.

Kata Kunci – Penahanan Kapal, Klaim Pelayaran, Hukum Maritim

I. PENDAHULUAN

Perkembangan perdagangan internasional telah menempatkan sektor pelayaran sebagai tulang punggung distribusi barang dan jasa lintas negara. Lebih dari delapan puluh persen volume perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut, sehingga keberlangsungan aktivitas pelayaran sangat bergantung pada tersedianya sistem hukum maritim yang mampu menjamin kepastian, keamanan, dan efektivitas penyelesaian sengketa. Dalam konteks tersebut, hukum maritim tidak lagi dipahami semata-mata sebagai seperangkat norma yang mengatur pengangkutan laut, melainkan sebagai rezim hukum yang mengintegrasikan aspek perdagangan internasional, pembiayaan kapal, asuransi maritim, hipotek kapal, perlindungan kreditor, hingga penyelesaian *maritime claims*. Salah satu instrumen yang berkembang secara universal adalah *ship arrest*, yaitu mekanisme penahanan kapal berdasarkan perintah pengadilan untuk menjamin pelunasan klaim pelayaran. Keberadaan mekanisme *ship arrest* merupakan instrumen fundamental dalam menjamin efektivitas penegakan *maritime claims* sekaligus menjaga kepercayaan pelaku usaha terhadap sistem hukum maritim suatu negara[1].

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki posisi strategis dalam sistem perdagangan maritim internasional, sehingga kebutuhan akan sistem hukum pelayaran yang memberikan kepastian hukum menjadi semakin penting. Konstitusi melalui Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan karakter Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara, sedangkan kebijakan pembangunan nasional juga menempatkan sektor maritim sebagai salah satu pilar utama pertumbuhan ekonomi[2]. Dalam kerangka tersebut, pembentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah, merupakan upaya untuk membangun tata kelola pelayaran yang lebih modern, termasuk pengaturan mengenai penahanan kapal (*ship arrest*). Pasal 222 mengatur bahwa Syahbandar hanya dapat melakukan penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan, sedangkan Pasal 223 ayat (1) menentukan bahwa perintah penahanan kapal dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan. Penjelasan Pasal 223 mengadopsi konsep *maritime claim* yang lazim dikenal dalam rezim hukum maritim internasional dengan cakupan berbagai jenis klaim, seperti kerusakan akibat pengoperasian kapal, pencemaran, *salvage*, *charter party*, hingga biaya penyelamatan kapal[3].

Keadaan tersebut menimbulkan persoalan normatif yang cukup mendasar dalam praktik hukum Indonesia. Mengingat hingga saat ini belum terdapat peraturan pelaksana maupun pedoman peradilan yang secara khusus mengatur tata cara pengajuan, pemeriksaan, pembuktian, penerbitan perintah penahanan, maupun pelepasan kapal dalam perkara *maritime claim*. Bahkan dalam praktik, mekanisme *ship arrest* sebagaimana dimaksud Pasal 223 ayat (1) hampir tidak pernah diterapkan secara mandiri karena aparat penegak hukum cenderung tetap menempuh prosedur gugatan perdata biasa untuk memperoleh penetapan pengadilan, sehingga frasa "tanpa melalui proses gugatan" belum memperoleh implementasi yang jelas[4]. Literatur praktik hukum juga menunjukkan bahwa hukum acara perdata Indonesia maupun yurisprudensi Mahkamah Agung belum memberikan pedoman mengenai prosedur *ship arrest*, termasuk mengenai kebutuhan jaminan, standar pemeriksaan, maupun status hukum kapal yang ditahan. Akibatnya, kewenangan pengadilan dan Syahbandar dalam melaksanakan penahanan kapal masih menyisakan ruang interpretasi yang luas dan berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum bagi kreditor maritim, pemilik kapal, maupun pelaku usaha pelayaran. Di sisi lain, Indonesia juga belum memiliki yurisdiksi atau kamar peradilan maritim yang secara khusus menangani sengketa *maritime claims*, berbeda dengan beberapa negara maritim yang telah membangun mekanisme hukum acara khusus untuk menjamin penyelesaian sengketa secara cepat dan efektif[5].

Permasalahan hukum yang menjadi fokus penelitian ini berpusat pada ketidakjelasan konstruksi normatif prosedur *ship arrest* dalam sistem hukum Indonesia, khususnya sebagaimana diatur dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah.

Ketentuan tersebut menyatakan bahwa "perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan." Akan tetapi, norma tersebut tidak memberikan penjelasan mengenai mekanisme hukum yang harus ditempuh oleh pihak yang memiliki *maritime claim*, apakah melalui permohonan (*voluntair*), prosedur khusus yang berdiri sendiri (*sui generis*), ataukah tetap dikaitkan dengan instrumen hukum acara perdata seperti sita jaminan (*conservatoir beslag*). Meskipun Penjelasan Pasal 223 ayat (1) telah menguraikan jenis-jenis *maritime claim* dengan merujuk pada konsep *arrest of ships* dalam praktik hukum maritim internasional, pembentuk undang-undang tidak mengatur aspek prosedural mengenai tata cara pengajuan, pemeriksaan, pembuktian awal, kompetensi pengadilan, maupun bentuk penetapan yang menjadi dasar pelaksanaan penahanan kapal oleh Syahbandar. Kondisi tersebut menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara norma hukum materiil yang telah mengadopsi konsep *maritime claim* dan hukum acara yang seharusnya menjadi instrumen pelaksanaannya[6].

Kekaburan norma tersebut pada akhirnya berkembang menjadi persoalan implementasi yang berdampak langsung terhadap efektivitas penegakan *maritime claims* di Indonesia. Hingga saat ini belum terdapat peraturan pelaksana yang secara komprehensif mengatur tata cara *ship arrest*, meskipun Pasal 223A mengamanatkan pengaturan mengenai penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara pidana dan/atau perkara perdata dilaksanakan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan. Di sisi lain, praktik hukum juga menunjukkan bahwa mekanisme *ship arrest* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 223 ayat (1) hampir tidak pernah diterapkan sebagai prosedur tersendiri. Sebaliknya, penyelesaian sengketa tetap dilakukan melalui gugatan perdata biasa disertai permohonan sita jaminan, sehingga karakteristik *ship arrest* sebagai *special maritime remedy* belum memperoleh pengakuan prosedural yang utuh. Situasi ini memperlihatkan adanya tiga persoalan hukum yang saling berkaitan, yaitu kekaburan norma (*vague norm*) mengenai frasa "tanpa melalui proses gugatan", kekosongan norma (*legal vacuum*) mengenai prosedur *ship arrest*, serta konflik implementasi antara norma dalam Undang-Undang Pelayaran dan praktik penyelesaian perkara di pengadilan[7]. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk membangun rekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* yang tidak hanya memberikan kepastian hukum bagi para pihak, tetapi juga mampu mengintegrasikan prinsip-prinsip hukum maritim internasional dengan sistem hukum acara nasional melalui pendekatan perbandingan dengan Inggris dan Belanda.

Rumusan masalah dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut: (1) Apakah pengaturan mengenai penahanan kapal (*ship arrest*) berdasarkan Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah telah memberikan kepastian hukum mengenai prosedur pengajuan penahanan kapal dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran yang dilakukan tanpa melalui proses gugatan, ditinjau dari sistem hukum acara perdata Indonesia, asas kepastian hukum, serta prinsip-prinsip hukum maritim? Rumusan masalah ini diarahkan untuk mengkaji konstruksi normatif ketentuan tersebut melalui analisis terhadap adanya kekaburan norma (*vague norm*), kekosongan norma (*legal vacuum*), maupun hubungan antara ketentuan dalam Undang-Undang Pelayaran dengan rezim hukum acara perdata yang berlaku. (2) Apakah konstruksi hukum mengenai mekanisme *ship arrest* dalam sistem hukum Indonesia perlu direformulasikan melalui pendekatan perbandingan dengan pengaturan dan praktik di Inggris dan Belanda guna mewujudkan sistem penyelesaian *maritime claims* yang memberikan kepastian hukum, perlindungan hukum, dan efektivitas penegakan hak para pihak? Rumusan masalah ini berorientasi pada pembangunan argumentasi normatif mengenai model pengaturan hukum yang ideal (*ius constituendum*) dengan menggunakan pendekatan perbandingan hukum sebagai dasar formulasi preskripsi bagi pembaruan hukum maritim Indonesia.

Perkembangan penelitian mengenai *ship arrest* dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan bahwa literatur internasional lebih banyak berfokus pada implementasi rezim *maritime claims* berdasarkan *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952*, *International Convention on Arrest of Ships 1999*, serta praktik *Admiralty Court* di negara-negara seperti Inggris, Belanda, Singapura, dan Australia[8]. Kajian-kajian tersebut umumnya membahas perlindungan kreditor maritim, yurisdiksi pengadilan maritim, efektivitas mekanisme penahanan kapal, dan harmonisasi hukum maritim internasional. Sementara itu, penelitian di Indonesia masih didominasi pembahasan mengenai hukum pelayaran secara umum, kewenangan Syahbandar, hipotek kapal, penyelesaian sengketa pelayaran, maupun aspek keselamatan pelayaran, sedangkan kajian yang secara khusus menganalisis konstruksi

normatif Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran masih sangat terbatas. Penelitian terdahulu juga belum menguraikan secara komprehensif hubungan antara frasa "tanpa melalui proses gugatan" dengan sistem hukum acara perdata Indonesia, belum membedakan secara konseptual *ship arrest* sebagai *special maritime remedy* dengan sita jaminan (*conservatoir beslag*), serta belum menawarkan formulasi hukum acara yang dapat mengoperasionalkan norma tersebut[9].

Kondisi tersebut menunjukkan adanya *research gap* berupa gap normatif karena belum adanya konstruksi hukum mengenai prosedur *ship arrest*, gap teoritik mengenai kedudukan *ship arrest* dalam sistem hukum acara nasional, gap implementatif akibat belum tersedianya pedoman prosedural bagi pengadilan dan Syahbandar, serta gap praktis yang menyebabkan ketidakpastian bagi para pelaku usaha pelayaran[10]. Penelitian ini menempatkan diri untuk mengisi kesenjangan tersebut melalui pendekatan penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan, konseptual, dan perbandingan hukum terhadap sistem Inggris dan Belanda guna merekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* yang selaras dengan karakteristik sistem hukum Indonesia. Kontribusi yang diharapkan tidak hanya berupa pengembangan doktrin hukum maritim nasional mengenai hukum acara *ship arrest*, tetapi juga rekomendasi preskriptif bagi pembentuk undang-undang dan Mahkamah Agung dalam menyusun regulasi maupun pedoman implementasi yang mampu mewujudkan kepastian hukum, perlindungan terhadap kreditor maritim, dan peningkatan daya saing sektor pelayaran Indonesia[11].

Kebaruan (*novelty*) penelitian ini terletak pada upaya membangun rekonstruksi hukum yang menyeluruh terhadap prosedur *ship arrest* dalam sistem hukum Indonesia, yang hingga kini belum memperoleh pengaturan prosedural yang memadai. Dari aspek novelty normatif, penelitian ini mengembangkan interpretasi terhadap frasa "tanpa melalui proses gugatan" dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran melalui pendekatan sistematis, teleologis, dan komparatif untuk menghasilkan formulasi hukum (*ius constituendum*) yang mampu mengisi kekosongan dan kekaburan norma sekaligus mengharmonisasikan hukum pelayaran dengan hukum acara perdata nasional. Dari aspek novelty teoritik, penelitian ini mensintesis teori serta doktrin hukum maritim internasional untuk membangun konstruksi hukum acara *ship arrest* yang belum banyak dikaji dalam literatur hukum Indonesia. Selanjutnya, novelty metodologis diwujudkan melalui integrasi pendekatan peraturan perundang-undangan, konseptual, dan perbandingan hukum dengan sistem Inggris dan Belanda, yang tidak bertujuan melakukan transplantasi hukum, melainkan mengidentifikasi prinsip-prinsip universal yang dapat diadaptasi sesuai karakter sistem hukum Indonesia. Adapun novelty praktis penelitian ini terletak pada penyusunan model rekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* yang dapat menjadi dasar bagi pembentuk undang-undang, Mahkamah Agung, dan pemangku kepentingan di sektor pelayaran dalam menyusun regulasi, pedoman implementasi, maupun pembaruan hukum acara maritim nasional guna mewujudkan kepastian hukum, perlindungan terhadap kreditor maritim, serta peningkatan daya saing Indonesia sebagai negara maritim[12].

Penelitian ini secara umum bertujuan untuk menganalisis, menginterpretasikan, dan merekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* atas klaim pelayaran dalam sistem hukum Indonesia berdasarkan Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah, sehingga diperoleh konstruksi hukum dalam penyelesaian *maritime claims*. Tujuan tersebut diwujudkan melalui penelitian hukum normatif yang berorientasi pada penemuan hukum (*rechtsvinding*) dan pembentukan hukum (*ius constituendum*) dengan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan perbandingan hukum. Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaturan normatif mengenai prosedur *ship arrest* dalam hukum positif Indonesia guna mengidentifikasi adanya kekaburan norma (*vague norm*), kekosongan norma (*legal vacuum*), maupun potensi disharmonisasi antara Undang-Undang Pelayaran dan sistem hukum acara perdata nasional, khususnya terkait makna frasa "tanpa melalui proses gugatan" sebagaimana diatur dalam Pasal 223 ayat (1). Selain itu, penelitian ini bertujuan mengkaji konsep dan mekanisme *ship arrest* yang berkembang dalam sistem hukum Inggris dan Belanda sebagai objek perbandingan untuk mengidentifikasi prinsip-prinsip hukum yang relevan dan adaptif terhadap karakteristik sistem hukum Indonesia. Berdasarkan hasil analisis tersebut, penelitian ini bertujuan merumuskan rekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* yang bersifat preskriptif sebagai rekomendasi pembaruan hukum maritim nasional, baik dalam bentuk penyempurnaan norma peraturan perundang-undangan, pengembangan hukum acara maritim, maupun penyusunan pedoman implementasi bagi pengadilan dan Syahbandar,

sehingga tercipta sistem penyelesaian *maritime claims* yang memberikan kepastian hukum, perlindungan terhadap kreditor maritim, serta mendukung penguatan tata kelola sektor pelayaran di Indonesia.

II. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (*normative legal research*) yang bersifat preskriptif dan berorientasi pada pengkajian norma hukum, asas hukum, doktrin, serta konsep hukum guna menemukan, menginterpretasikan, mengevaluasi, dan merekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* atas klaim pelayaran dalam sistem hukum Indonesia. Penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan yang saling melengkapi, yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) untuk menganalisis pengaturan mengenai *ship arrest* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan perundang-undangan yang berkaitan, pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk mengkaji doktrin, asas, dan konsep mengenai *ship arrest*, *maritime claims*, serta hukum acara maritim, pendekatan perbandingan (*comparative approach*) dengan sistem hukum Inggris dan Belanda guna mengidentifikasi prinsip-prinsip hukum yang relevan untuk diadaptasi ke dalam sistem hukum Indonesia, serta pendekatan analitis (*analytical approach*) untuk menilai konsistensi, sinkronisasi, dan harmonisasi norma dalam sistem hukum nasional.

Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non-hukum. Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ketentuan hukum acara perdata yang relevan, serta instrumen hukum maritim internasional yang memiliki nilai persuasif. Bahan hukum sekunder berupa buku ilmiah, artikel pada jurnal ilmiah bereputasi, hasil penelitian, disertasi, maupun pendapat para ahli yang berkaitan dengan hukum maritim dan hukum acara. Adapun bahan non-hukum berupa laporan lembaga resmi, dokumen kebijakan, serta publikasi lain yang relevan dengan sektor pelayaran sebagai bahan pendukung dalam memahami konteks pengaturan hukum.

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan menelusuri, menginventarisasi, mengklasifikasikan, dan mengkaji berbagai bahan hukum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan, literatur ilmiah, putusan pengadilan, serta sumber resmi yang dapat dipertanggungjawabkan. Seluruh bahan hukum kemudian disusun secara sistematis sesuai dengan fokus permasalahan penelitian.

Analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif dan preskriptif melalui tahapan inventarisasi, sinkronisasi, dan evaluasi norma hukum, yang selanjutnya dianalisis menggunakan teknik penafsiran hukum berupa interpretasi gramatikal, sistematis, teleologis, dan komparatif. Hasil penafsiran tersebut kemudian dikembangkan melalui argumentasi hukum (*legal reasoning*) dan konstruksi hukum (*legal construction*) untuk mengidentifikasi adanya kekaburan norma (*vague norm*), kekosongan norma (*legal vacuum*), maupun disharmonisasi pengaturan (*disharmony of norms*). Berdasarkan keseluruhan hasil analisis tersebut, penelitian ini merumuskan preskripsi hukum (*ius constituendum*) berupa rekonstruksi pengaturan prosedur *ship arrest* yang selaras dengan karakteristik sistem hukum Indonesia serta prinsip-prinsip hukum maritim internasional.

Penelitian ini dibatasi pada analisis normatif terhadap substansi norma hukum, asas hukum, doktrin, dan konsep hukum, sehingga tidak mencakup pengujian empiris mengenai implementasi maupun efektivitas penerapan pengaturan *ship arrest* dalam praktik.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Normatif Pengaturan Prosedur *Ship Arrest* dalam Sistem Hukum Indonesia

Konsep *ship arrest* berkembang sebagai salah satu institusi fundamental dalam hukum maritim modern yang bertujuan memberikan perlindungan hukum sementara (*provisional security*) terhadap kreditor yang memiliki *maritime claim*. Berbeda dengan penyitaan dalam hukum acara perdata pada umumnya yang berorientasi pada pengamanan harta kekayaan debitur sebagai jaminan pelaksanaan putusan, *ship arrest* memiliki karakteristik khusus karena objeknya berupa kapal yang secara hukum merupakan benda

bergerak dengan mobilitas lintas yurisdiksi yang sangat tinggi. Karakteristik tersebut menyebabkan kapal dapat meninggalkan wilayah hukum suatu negara dalam waktu singkat sehingga berpotensi menghilangkan jaminan pemenuhan hak kreditor apabila tidak tersedia mekanisme penahanan yang cepat dan efektif[13]. Oleh karena itu, dalam doktrin hukum maritim internasional, *ship arrest* dipahami sebagai tindakan penahanan kapal berdasarkan perintah pengadilan untuk menjamin suatu *maritime claim*, dan bukan sebagai bentuk eksekusi terhadap putusan yang telah berkekuatan hukum tetap. Definisi tersebut secara konsisten tercermin dalam *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952* maupun *International Convention on Arrest of Ships 1999*, yang mendefinisikan *arrest* sebagai penahanan kapal melalui proses peradilan untuk menjamin suatu klaim pelayaran serta membedakannya secara tegas dari penyitaan dalam rangka pelaksanaan putusan (*execution or satisfaction of a judgment*). Selain itu, kedua konvensi tersebut menegaskan bahwa hak melakukan *ship arrest* hanya dapat digunakan terhadap jenis klaim tertentu (*closed list of maritime claims*), sehingga keberadaannya merupakan instrumen hukum maritim yang bersifat khusus (*special maritime remedy*) dan tidak dapat diterapkan terhadap seluruh jenis hubungan hukum keperdataan[14].

Pengaturan mengenai *ship arrest* dalam sistem hukum Indonesia diakomodasi melalui Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah. Secara normatif, kedua ketentuan tersebut menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang telah mengadopsi konsep dasar *ship arrest* yang berkembang dalam hukum maritim internasional, namun pengaturannya masih bersifat parsial dan belum membentuk suatu rezim hukum acara maritim yang utuh. Pasal 222 menentukan bahwa Syahbandar hanya dapat melakukan penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan, baik dalam perkara pidana maupun perkara perdata. Ketentuan ini mencerminkan penerapan prinsip *due process of law*, yakni bahwa tindakan pembatasan terhadap hak kepemilikan dan penguasaan kapal tidak dapat dilakukan secara administratif oleh Syahbandar, melainkan harus didahului oleh kontrol yudisial melalui penetapan pengadilan. Selanjutnya, Pasal 223 ayat (1) mengatur bahwa perintah penahanan kapal dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan "tanpa melalui proses gugatan", sedangkan Penjelasan Pasal 223 menguraikan jenis-jenis *maritime claims* yang pada substansinya mengadopsi kategori klaim dalam rezim hukum maritim internasional. Akan tetapi, pembentuk undang-undang berhenti pada pengaturan mengenai kewenangan dan objek klaim tanpa mengatur aspek prosedural, seperti bentuk permohonan, kompetensi absolut dan relatif pengadilan, standar pembuktian awal (*prima facie evidence*), jangka waktu penahanan, pemberian jaminan pengganti (*counter-security*), maupun mekanisme pelepasan kapal.

Permasalahan normatif yang paling mendasar dalam pengaturan *ship arrest* di Indonesia terletak pada rumusan Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa "perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan." Dari perspektif teori perundang-undangan, suatu norma hukum harus memenuhi unsur kejelasan rumusan (*clarity of norms*) agar dapat memberikan kepastian hukum, menghindari multitafsir, dan menjamin keseragaman penerapan oleh aparat penegak hukum. Akan tetapi, frasa "tanpa melalui proses gugatan" tidak disertai penjelasan mengenai mekanisme hukum yang dimaksud, sehingga menimbulkan kekaburan norma (*vague norm*). Melalui interpretasi gramatikal, frasa tersebut hanya menunjukkan bahwa penahanan kapal tidak dilakukan melalui mekanisme gugatan (*contentiosa*), tetapi tidak menjelaskan bentuk prosedur alternatif yang harus ditempuh oleh pihak yang mengajukan *maritime claim*. Norma tersebut juga tidak menggunakan terminologi yang telah dikenal dalam hukum acara Indonesia, seperti "permohonan", "penetapan", atau "permintaan kepada pengadilan", sehingga membuka ruang penafsiran yang berbeda-beda. Ketentuan tersebut semakin problematis karena sistem hukum acara perdata Indonesia pada dasarnya hanya mengenal dua bentuk proses berperkara, yaitu gugatan (*contentiosa*) dan permohonan (*voluntair*). Pasal 223 ayat (1) tidak secara eksplisit menempatkan *ship arrest* ke dalam salah satu kategori tersebut, bahkan tidak membentuk mekanisme prosedural tersendiri. Akibatnya, hakim, praktisi, maupun Syahbandar tidak memiliki dasar normatif yang memadai untuk menentukan apakah permohonan *ship arrest* harus diajukan sebagai perkara voluntair, dikaitkan dengan permohonan sita jaminan, atau justru memerlukan konstruksi hukum acara yang sama sekali baru.

Melalui interpretasi teleologis dan sistematis, pembentuk undang-undang sesungguhnya menghendaki terbentuknya mekanisme *ship arrest* yang mampu memberikan perlindungan cepat terhadap kreditur maritim sebelum kapal meninggalkan yurisdiksi Indonesia. Tujuan tersebut berbeda secara fundamental dengan fungsi *conservatoir beslag* dalam HIR/RBg yang dimaksudkan untuk menjamin efektivitas pelaksanaan putusan dalam suatu gugatan perdata. Oleh karena itu, penyamaan *ship arrest* dengan sita jaminan melalui analogi hukum tidak hanya mengabaikan karakteristik *maritime claim*, tetapi juga bertentangan dengan kehendak normatif Pasal 223 ayat (1) yang secara eksplisit menegaskan mekanisme "tanpa melalui proses gugatan". Dari perspektif teori sistem hukum Lawrence M. Friedman, keadaan ini memperlihatkan ketidakselarasan antara *legal substance*, yaitu pengakuan normatif terhadap *ship arrest*, dengan *legal structure* yang belum menyediakan instrumen prosedural bagi pengadilan untuk melaksanakan kewenangan tersebut. Akibatnya, norma kehilangan daya operasional (*operative force*) dan tujuan pembentukan Undang-Undang Pelayaran untuk menyediakan *special maritime remedy* tidak tercapai. Berdasarkan argumentasi tersebut, rekonstruksi hukum seharusnya diarahkan pada pembentukan rezim hukum acara *ship arrest* yang bersifat *lex specialis*, baik melalui perubahan Undang-Undang Pelayaran maupun pembentukan peraturan pelaksana, sehingga hubungan antara hukum materiil pelayaran dan hukum acara nasional menjadi harmonis tanpa mengorbankan asas kepastian hukum, *due process of law*, serta kebutuhan akan penyelesaian klaim pelayaran yang cepat dan efektif.

Kekaburan norma dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran semakin nyata apabila dianalisis dalam kaitannya dengan sistem hukum acara perdata Indonesia, khususnya mengenai lembaga sita jaminan (*conservatoir beslag*). Dalam rezim hukum acara perdata nasional, sita jaminan merupakan instrumen hukum yang bertujuan mengamankan objek sengketa atau harta kekayaan milik tergugat agar putusan pengadilan pada tahap eksekusi tidak menjadi *illusoir* (hampa). Karakteristik tersebut menunjukkan bahwa *conservatoir beslag* bersifat aksesoir terhadap gugatan pokok, sehingga keberadaannya tidak dapat dipisahkan dari proses pemeriksaan perkara perdata yang sedang berlangsung. Permohonan sita jaminan diajukan dalam rangkaian proses gugatan dan diputus oleh hakim sebagai tindakan sementara (*provisional measure*) untuk menjamin efektivitas putusan akhir. Sebaliknya, Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran secara tegas menentukan bahwa penahanan kapal atas klaim pelayaran dilakukan "tanpa melalui proses gugatan". Dengan demikian, dari perspektif interpretasi sistematis, *ship arrest* sebagaimana dimaksud oleh pembentuk undang-undang tidak identik dengan *conservatoir beslag*, karena syarat fundamental keberadaan gugatan sebagai perkara pokok justru dikesampingkan. Perbedaan ini menunjukkan bahwa *ship arrest* merupakan instrumen hukum yang memiliki karakter otonom (*independent provisional remedy*), yaitu tindakan sementara yang dapat dimohonkan sebelum atau tanpa didahului pemeriksaan pokok perkara, sepanjang pemohon mampu menunjukkan adanya *prima facie maritime claim* yang memenuhi persyaratan hukum. Konsepsi tersebut sejalan dengan praktik dalam hukum maritim internasional yang menempatkan *ship arrest* sebagai mekanisme pemberian jaminan atas klaim pelayaran, bukan sebagai bentuk penyitaan untuk kepentingan eksekusi putusan.

Konsekuensi dari perbedaan karakter tersebut adalah tidak tepat apabila kekosongan pengaturan prosedur *ship arrest* di Indonesia diisi semata-mata dengan menerapkan mekanisme sita jaminan melalui analogi hukum acara perdata. Penerapan *conservatoir beslag* secara langsung berpotensi bertentangan dengan kehendak pembentuk undang-undang (*legislative intent*) yang secara eksplisit memilih frasa "tanpa melalui proses gugatan". Dari sudut pandang interpretasi teleologis, penggunaan frasa tersebut menunjukkan adanya tujuan untuk menciptakan mekanisme yang lebih cepat, sederhana, dan responsif terhadap karakteristik dunia pelayaran yang menuntut tindakan segera sebelum kapal meninggalkan yurisdiksi Indonesia. Apabila *ship arrest* tetap dipaksakan mengikuti prosedur sita jaminan, maka tujuan tersebut tidak akan tercapai karena kreditor terlebih dahulu harus mengajukan gugatan, memenuhi persyaratan administratif perkara, dan menunggu tahapan pemeriksaan sebelum memperoleh perlindungan hukum sementara. Di sisi lain, hukum acara perdata Indonesia juga belum mengenal prosedur permohonan khusus yang dapat mengakomodasi karakter *ship arrest* sebagai *special maritime remedy*, sehingga terjadi kekosongan norma pada aspek prosedural. Oleh karena itu, melalui *legal reasoning* dan konstruksi hukum, penelitian ini berpendapat bahwa *ship arrest* seharusnya diposisikan

sebagai lembaga hukum acara maritim yang berdiri sendiri (*sui generis*), dengan mekanisme permohonan khusus kepada pengadilan yang memiliki karakteristik berbeda dari gugatan perdata maupun sita jaminan.

Argumentasi penolakan terhadap analogi *conservatoir beslag* juga diperkuat oleh karakteristik fungsional *ship arrest* dalam hukum maritim internasional. Berdasarkan *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952* dan *International Convention on Arrest of Ships 1999*, *ship arrest* merupakan *provisional maritime remedy* yang bertujuan menyediakan jaminan atas *maritime claim* sebelum kapal meninggalkan yurisdiksi negara tempat kapal berada. Mekanisme tersebut dibangun atas kebutuhan akan tindakan yang cepat (*urgency*), pembuktian awal (*prima facie evidence*), dan keseimbangan perlindungan antara kreditor maritim dan pemilik kapal melalui mekanisme *security* atau *counter-security*. Karakter tersebut berbeda secara mendasar dengan *conservatoir beslag* yang berorientasi pada pengamanan aset untuk kepentingan pelaksanaan putusan dalam sengketa perdata biasa. Apabila prosedur *ship arrest* dipaksa mengikuti rezim sita jaminan, maka tujuan teleologis Pasal 223 ayat (1) untuk memberikan perlindungan segera terhadap *maritime claim* tidak akan tercapai karena pemohon terlebih dahulu harus mengajukan gugatan, mengikuti tahapan pemeriksaan perkara, dan memenuhi prosedur hukum acara umum yang relatif lebih panjang. Pendekatan demikian justru menghilangkan efektivitas *ship arrest* sebagai instrumen hukum maritim yang bersifat preventif. Oleh karena itu, preskripsi hukum yang lebih tepat adalah membentuk rezim hukum acara *ship arrest* yang bersifat *lex specialis* melalui pengaturan tersendiri yang mengakomodasi mekanisme permohonan khusus, standar *prima facie evidence*, pengaturan *security*, serta tata cara pelaksanaan dan pelepasan kapal, sehingga konsisten dengan tujuan Undang-Undang Pelayaran, prinsip *due process of law*, dan praktik hukum maritim internasional.

Berdasarkan analisis terhadap Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat dibangun suatu *legal reasoning* bahwa pembentuk undang-undang sesungguhnya telah mengadopsi konsep *ship arrest* sebagai instrumen perlindungan sementara (*provisional security*) bagi kreditor maritim, tetapi belum mengadopsi rezim hukum acara yang menjadi prasyarat implementasinya. Kondisi tersebut menimbulkan ketidaksinkronan antara hukum materiil dan hukum formil. Dari sisi hukum materiil, negara telah mengakui keberadaan *maritime claims*, kewenangan pengadilan untuk memerintahkan penahanan kapal, serta kewajiban Syahbandar melaksanakan perintah tersebut. Akan tetapi, dari sisi hukum acara tidak terdapat norma yang mengatur tata cara pengajuan permohonan, kompetensi pengadilan, standar pembuktian awal (*prima facie evidence*), kewajiban pemberian jaminan oleh pemohon, mekanisme perlawanan (*objection*), maupun tata cara pelepasan kapal setelah jaminan diberikan. Akibatnya, norma dalam Pasal 223 ayat (1) kehilangan daya operasional (*operative force*) karena tidak memiliki instrumen prosedural yang memungkinkan penerapannya secara efektif. Dalam perspektif teori sistem hukum, keadaan demikian menunjukkan bahwa substansi hukum (*legal substance*) tidak diikuti oleh pembangunan struktur dan mekanisme hukum (*legal structure*), sehingga tujuan pembentukan norma tidak dapat diwujudkan secara optimal[15].

Ketidaksinkronan tersebut semakin terlihat dari perspektif *legal structure*. Undang-Undang Pelayaran memberikan kewenangan kepada Pengadilan untuk mengeluarkan perintah penahanan kapal dan kepada Syahbandar untuk melaksanakan perintah tersebut, namun tidak membangun hubungan operasional yang jelas antara kedua institusi tersebut. Dalam praktik, hakim tidak memiliki pedoman hukum acara yang dapat dijadikan dasar untuk memeriksa permohonan *ship arrest*, sedangkan Syahbandar tidak memiliki standar operasional mengenai tata cara menerima, melaksanakan, maupun mencabut penahanan kapal berdasarkan penetapan pengadilan. Kekosongan kelembagaan ini menyebabkan aparat penegak hukum cenderung kembali menggunakan mekanisme gugatan perdata dan *conservatoir beslag* berdasarkan HIR/RBg, meskipun pendekatan tersebut tidak sepenuhnya sesuai dengan karakter *ship arrest*. Dengan demikian, kegagalan implementasi Pasal 223 ayat (1) bukan semata-mata disebabkan oleh ketidakjelasan redaksi norma, melainkan oleh tidak terbangunnya keterpaduan antara substansi hukum dan struktur hukum sebagaimana dipersyaratkan dalam teori Friedman. Oleh karena itu, preskripsi hukum yang perlu dilakukan tidak cukup berupa penyempurnaan norma Pasal 223 ayat (1), tetapi juga harus mencakup pembentukan rezim hukum acara *ship arrest* melalui instrumen *lex specialis*, disertai pengaturan kewenangan Pengadilan Negeri, prosedur koordinasi dengan Syahbandar, standar pembuktian *prima facie*, mekanisme *security* dan *counter-security*, serta pedoman implementasi yang dapat dituangkan

melalui perubahan Undang-Undang Pelayaran, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Mahkamah Agung. Rekonstruksi tersebut akan mengintegrasikan *legal substance* dengan *legal structure*, sehingga norma *ship arrest* tidak hanya sah secara normatif, tetapi juga efektif dalam memberikan kepastian hukum, perlindungan bagi kreditur maritim dan pemilik kapal, serta mendukung penyelesaian *maritime claims* yang cepat dan berkeadilan.

Argumentasi hukum tersebut semakin kuat apabila dikaitkan dengan asas kepastian hukum, asas kemanfaatan, dan asas keadilan yang menjadi tujuan penyelenggaraan hukum. Dari perspektif kepastian hukum, norma yang tidak memberikan prosedur pelaksanaan akan menimbulkan disparitas penafsiran di antara hakim, praktisi, maupun Syahbandar karena masing-masing dapat menggunakan konstruksi hukum yang berbeda untuk mengisi kekosongan tersebut. Dari perspektif kemanfaatan, ketidakjelasan prosedur mengurangi efektivitas *ship arrest* sebagai instrumen perlindungan kreditor, mengingat kapal sebagai objek sengketa memiliki mobilitas tinggi dan dapat dengan mudah meninggalkan yurisdiksi Indonesia sebelum adanya putusan pengadilan. Sementara itu, dari perspektif keadilan, ketidakpastian tersebut juga berpotensi merugikan pemilik kapal karena tidak terdapat standar hukum yang jelas mengenai syarat, batas waktu, maupun mekanisme pengujian terhadap tindakan penahanan kapal. Oleh sebab itu, sintesis dari keseluruhan analisis menunjukkan bahwa persoalan utama pengaturan *ship arrest* di Indonesia bukan terletak pada pengakuan terhadap konsep penahanan kapal, melainkan pada belum terbentuknya konstruksi hukum acara yang mampu mengoperasionalkan norma Pasal 223 ayat (1). Berdasarkan *legal reasoning* tersebut, penelitian ini berpendapat bahwa rekonstruksi pengaturan harus diarahkan pada pembentukan mekanisme permohonan *ship arrest* yang bersifat *sui generis*, berada di bawah kewenangan pengadilan, memiliki prosedur yang sederhana, cepat, dan memberikan keseimbangan perlindungan antara kreditor maritim dan pemilik kapal. Rekonstruksi demikian tidak hanya mengisi kekosongan norma, tetapi juga mengharmonisasikan hukum pelayaran nasional dengan karakteristik hukum maritim internasional tanpa mengesampingkan prinsip-prinsip fundamental sistem hukum Indonesia.

B. Analisis Perbandingan Pengaturan dan Prosedur Ship Arrest di Inggris dan Belanda serta Relevansinya bagi Indonesia

Konsep *ship arrest* dalam sistem hukum maritim Inggris merupakan bagian integral dari perkembangan *admiralty jurisdiction* yang telah berevolusi selama berabad-abad sebagai respons terhadap kebutuhan perdagangan dan pelayaran internasional. Berbeda dengan sistem hukum perdata yang memandang penyitaan sebagai instrumen pelengkap gugatan, hukum Inggris mengembangkan *ship arrest* sebagai mekanisme prosedural yang berdiri sendiri (*special admiralty remedy*) untuk menjamin pemenuhan *maritime claims*. Perkembangan tersebut berakar pada kewenangan historis *Admiralty Court*, yang sejak abad ke-14 memiliki yurisdiksi khusus terhadap sengketa pelayaran, navigasi, tabrakan kapal, pengangkutan barang melalui laut, *salvage*, *towage*, *collision*, *marine insurance*, hingga berbagai klaim maritim lainnya. Seiring berkembangnya praktik perdagangan internasional, yurisdiksi tersebut kemudian dikodifikasi dan dimodernisasi melalui *Senior Courts Act 1981*, khususnya Pasal 20 sampai dengan Pasal 24, yang hingga kini menjadi dasar utama kewenangan *Admiralty Court* dalam memeriksa dan mengadili *maritime claims*. Dalam sistem tersebut, *ship arrest* tidak dipandang sebagai bentuk eksekusi terhadap putusan pengadilan, melainkan sebagai tindakan sementara (*interim protective measure*) yang bertujuan menjamin tersedianya jaminan (*security*) atas klaim pelayaran sebelum perkara pokok diputus. Karakteristik tersebut mencerminkan prinsip dasar hukum maritim internasional bahwa kapal merupakan aset bergerak yang memiliki mobilitas tinggi dan dapat berpindah lintas yurisdiksi dalam waktu singkat, sehingga perlindungan terhadap kepentingan kreditor tidak dapat menunggu selesainya proses litigasi biasa[16].

Landasan normatif *ship arrest* dalam sistem hukum Inggris bertumpu pada kombinasi antara ketentuan substantif dalam *Senior Courts Act 1981* dan ketentuan prosedural dalam *Civil Procedure Rules (CPR)*, khususnya *Part 61* beserta *Practice Direction 61*, yang secara khusus mengatur *Admiralty Claims*. *Senior Courts Act 1981* memberikan yurisdiksi kepada *Admiralty Court* sebagai bagian dari *High Court of Justice* untuk memeriksa berbagai jenis *maritime claims*, termasuk klaim atas kerusakan akibat tabrakan kapal, kerusakan muatan, *salvage*, *towage*, *pilotage*, *marine mortgage*, kepemilikan kapal, penguasaan kapal, serta klaim lain yang secara limitatif ditentukan dalam Pasal 20. Salah satu karakteristik penting sistem

Inggris adalah pembedaan antara *action in personam* terhadap pihak yang bertanggung jawab secara pribadi dan *action in rem* terhadap kapal sebagai objek hukum. Melalui mekanisme *action in rem*, kapal diperlakukan sebagai subjek yang dapat digugat secara langsung sehingga pengadilan berwenang menerbitkan *warrant of arrest* terhadap kapal tanpa harus terlebih dahulu memperoleh putusan mengenai pokok sengketa. Konsepsi ini berakar pada fiksi hukum (*procedural legal fiction*) yang telah lama berkembang dalam hukum admiralti Inggris dan dimaksudkan untuk menjamin efektivitas penyelesaian *maritime claims* yang melibatkan aset bergerak dengan mobilitas lintas yurisdiksi.

Dari aspek prosedural, permohonan *ship arrest* di Inggris tidak diajukan melalui gugatan perdata konvensional sebagaimana dikenal dalam sistem hukum acara Indonesia, melainkan melalui mekanisme *admiralty proceedings* yang bersifat khusus. Pemohon terlebih dahulu mengajukan *claim form* disertai pernyataan mengenai dasar yurisdiksi pengadilan, jenis *maritime claim*, identitas kapal, serta bukti awal yang menunjukkan adanya hak yang patut dilindungi (*prima facie case*). Setelah dokumen tersebut dinilai memenuhi persyaratan, pengadilan dapat mengeluarkan *warrant of arrest* yang kemudian dilaksanakan oleh *Admiralty Marshal* sebagai pejabat pengadilan yang memiliki kewenangan melakukan penahanan kapal. Pemilik kapal pada prinsipnya tetap memperoleh perlindungan prosedural karena dapat meminta pencabutan penahanan dengan memberikan jaminan yang memadai, seperti *bank guarantee*, *P&I Club Letter of Undertaking*, atau bentuk jaminan lain yang disetujui pengadilan. Dengan demikian, tujuan utama *ship arrest* dalam hukum Inggris bukanlah menghentikan kegiatan pelayaran sebagai bentuk sanksi, melainkan memastikan tersedianya jaminan atas penyelesaian *maritime claim* sambil tetap menjaga keseimbangan antara kepentingan kreditor dan hak milik pemilik kapal. Konstruksi hukum acara yang jelas, cepat, dan terintegrasi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan sistem Inggris tidak hanya terletak pada pengakuan normatif terhadap *ship arrest*, tetapi juga pada adanya perangkat prosedural yang rinci dan konsisten, suatu aspek yang hingga kini masih menjadi kekosongan dalam sistem hukum Indonesia^[17].

Pembelajaran utama dari sistem Inggris terletak pada desain kelembagaan dan hukum acaranya, bukan pada reproduksi institusi hukumnya. Indonesia telah menentukan melalui Pasal 222 Undang-Undang Pelayaran bahwa kewenangan memerintahkan penahanan kapal berada pada pengadilan dan pelaksanaannya dilakukan oleh Syahbandar. Struktur tersebut pada dasarnya telah memenuhi prinsip *judicial supervision* yang juga menjadi karakteristik sistem Inggris. Persoalan utamanya terletak pada belum adanya perangkat prosedural yang menghubungkan kewenangan tersebut dengan mekanisme operasional yang jelas. Oleh karena itu, rekonstruksi hukum di Indonesia sebaiknya mengadopsi prinsip-prinsip prosedural yang terbukti efektif dalam praktik Inggris, seperti pemeriksaan singkat (*summary proceedings*), persyaratan *prima facie evidence*, pemberian *security* dan *counter-security*, serta mekanisme pelepasan kapal setelah jaminan diberikan, tanpa mengadopsi konsep *action in rem* yang tidak sesuai dengan karakter sistem hukum nasional. Pendekatan demikian juga lebih sejalan dengan asas *lex specialis derogat legi generali*, karena membangun rezim hukum acara maritim yang khusus di dalam kerangka *civil law*, bukan menggantikan struktur hukum acara nasional dengan institusi yang berasal dari tradisi *common law*. Dengan demikian, relevansi sistem Inggris bagi Indonesia terletak pada fungsi normatifnya sebagai model pembentukan prosedur *ship arrest* yang efektif, sedangkan konstruksi dogmatismenya tetap perlu disesuaikan dengan prinsip-prinsip hukum nasional agar pembaruan hukum menghasilkan harmonisasi, bukan konflik sistemik.

Sistem hukum maritim Belanda menempatkan *ship arrest* (*scheepsbeslag*) sebagai instrumen hukum acara yang memiliki fungsi strategis dalam memberikan perlindungan sementara terhadap kreditor yang mengajukan *maritime claims*. Sebagai negara yang memiliki tradisi maritim kuat dan menjadi salah satu pusat perdagangan internasional melalui Pelabuhan Rotterdam, Belanda mengembangkan pengaturan *ship arrest* yang mengombinasikan prinsip-prinsip hukum perdata kontinental (*civil law*) dengan karakteristik khusus hukum maritim internasional. Berbeda dengan Inggris yang berlandaskan tradisi *common law* dan mekanisme *action in rem*, sistem Belanda tetap berangkat dari konsep penyitaan konservatoir (*conservatoir beslag*), namun mengembangkannya menjadi rezim khusus bagi sengketa maritim. Dasar pengaturannya terdapat dalam *Dutch Code of Civil Procedure* (*Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering*), khususnya ketentuan mengenai *conservatoir beslag*, yang diterapkan bersama pengaturan dalam *Dutch Civil Code* (*Burgerlijk Wetboek*) dan *Dutch Commercial Code* (*Wetboek van Koophandel*) yang mengatur hubungan hukum pelayaran. Selain itu, sebagai negara pihak pada

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, Belanda juga mengharmonisasikan hukum nasionalnya dengan prinsip-prinsip konvensi tersebut, terutama mengenai ruang lingkup *maritime claims*, hak melakukan penahanan kapal, serta perlindungan terhadap pemilik kapal. Harmonisasi tersebut menghasilkan sistem yang memberikan kepastian hukum karena hubungan antara norma materiil dan hukum acara diatur secara komprehensif. Dengan demikian, *ship arrest* dalam hukum Belanda tidak diposisikan semata-mata sebagai bentuk penyitaan perdata biasa, tetapi sebagai mekanisme hukum maritim yang memiliki karakteristik tersendiri, baik dari segi objek, prosedur, maupun tujuan perlindungan terhadap kepentingan kreditor maritim.

Dari sudut pandang interpretasi sistematis dan teori *legal transplant* Alan Watson, keberhasilan adopsi suatu institusi hukum sangat dipengaruhi oleh tingkat kompatibilitasnya dengan sistem hukum penerima. Dalam konteks Indonesia, yang perlu diadopsi dari Belanda bukanlah keseluruhan norma secara tekstual, melainkan desain prosedural yang mengintegrasikan perlindungan terhadap kreditor maritim dengan jaminan kepastian hukum bagi pemilik kapal. Model Belanda menunjukkan bahwa *ship arrest* dapat dikonstruksikan sebagai prosedur permohonan khusus (*special application proceeding*) tanpa harus mengadopsi konsep *action in rem*, sekaligus tetap menjamin prinsip *due process of law* melalui pengawasan pengadilan, pembuktian awal (*prima facie evidence*), kewajiban pemberian jaminan dalam kondisi tertentu, serta mekanisme pencabutan penahanan setelah *security* disediakan. Unsur-unsur tersebut sangat relevan untuk mengisi kekosongan prosedural dalam Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, karena tidak bertentangan dengan sistem hukum acara nasional maupun kewenangan Syahbandar sebagai pelaksana penetapan pengadilan. Oleh karena itu, preskripsi hukum yang lebih tepat adalah menjadikan model Belanda sebagai referensi utama dalam penyusunan rezim hukum acara *ship arrest* Indonesia, sedangkan praktik Inggris berfungsi sebagai referensi komplementer untuk memperkaya standar efektivitas prosedur. Pendekatan tersebut akan menghasilkan rekonstruksi hukum yang lebih harmonis dengan tradisi *civil law* Indonesia, memperkuat kepastian hukum, serta mempermudah implementasi karena tidak memerlukan perubahan terhadap asas-asas fundamental hukum acara perdata nasional.

Tabel 1. Analisis Komparatif Pengaturan dan Prosedur Ship Arrest di Inggris, Belanda, dan Indonesia

Aspek Perbandingan	Inggris	Belanda	Indonesia	Implikasi bagi Rekonstruksi Indonesia
Tradisi Sistem Hukum	<i>Common Law</i>	<i>Civil Law</i>	<i>Civil Law</i>	Model Belanda lebih kompatibel dengan struktur hukum nasional; Inggris menjadi referensi fungsional.
Dasar Hukum	<i>Senior Courts Act 1981; Civil Procedure Rules Part 61 dan Practice Direction 61</i>	<i>Dutch Code of Civil Procedure (Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering); Dutch Civil Code; Dutch Commercial Code</i>	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya Pasal 222 dan Pasal 223	Indonesia memerlukan pengaturan prosedural setingkat <i>lex specialis</i> sebagai pelengkap.
Dasar Permohonan	<i>Maritime claim</i> dengan <i>prima facie evidence</i>	<i>Maritime claim</i> dengan pemeriksaan singkat oleh hakim	Belum diatur	Perlu diatur syarat permohonan, bukti awal, dan jenis klaim pelayaran yang dapat diajukan.
Bentuk Prosedur	<i>Action in rem</i> melalui <i>Admiralty Court</i>	Permohonan khusus (<i>special conservatory arrest</i>)	Tidak ada prosedur khusus	Indonesia perlu membentuk mekanisme permohonan khusus, bukan

				mengadopsi <i>action in rem</i> .
Lembaga yang Berwenang	<i>Admiralty Court</i> pada <i>High Court of Justice</i>	Pengadilan Perdata (<i>District Court/Rechtbank</i>) dengan kompetensi maritim	Pengadilan Negeri memberikan perintah; Syahbandar melaksanakan penahanan	Perlu penegasan kompetensi Pengadilan Negeri yang berwenang memeriksa permohonan <i>ship arrest</i> .
Jaminan (Security)	Pengadilan dapat mensyaratkan atau menerima jaminan; pelepasan kapal dilakukan setelah <i>security</i> diberikan	Pelepasan kapal dimungkinkan setelah pemberian jaminan yang memadai	Tidak diatur secara eksplisit	Perlu pengaturan mengenai <i>security</i> dan <i>counter-security</i> untuk melindungi kedua belah pihak.
Pelaksanaan Penahanan	Dilaksanakan oleh <i>Admiralty Marshal</i>	Dilaksanakan oleh pejabat yang berwenang berdasarkan perintah pengadilan	Dilaksanakan oleh Syahbandar berdasarkan perintah tertulis pengadilan	Perlu SOP koordinasi antara Pengadilan dan Syahbandar agar pelaksanaan bersifat seragam.
Jangka Waktu dan Pelepasan Kapal	Diatur dalam hukum acara dan berdasarkan perintah pengadilan	Diatur dalam hukum acara dan putusan pengadilan	Tidak diatur	Perlu norma mengenai tata cara pencabutan penahanan dan pelepasan kapal.

Sumber : Diolah Penulis (2026)

Tabel komparatif di atas memperlihatkan bahwa persamaan utama antara Inggris, Belanda, dan Indonesia adalah pengakuan terhadap *ship arrest* sebagai instrumen perlindungan sementara atas klaim pelayaran (*maritime claims*). Akan tetapi, perbedaan mendasarnya terletak pada keberadaan rezim hukum acara. Inggris dan Belanda telah membangun sistem yang mengintegrasikan norma substantif dengan prosedur permohonan, standar pembuktian, mekanisme pemberian jaminan, pelaksanaan penahanan, hingga pelepasan kapal. Sebaliknya, Indonesia baru mengatur pengakuan normatif terhadap *ship arrest* melalui Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tanpa menyediakan mekanisme prosedural yang operasional. Perbandingan ini menegaskan bahwa *research gap* penelitian bukan terletak pada ketiadaan konsep *ship arrest*, melainkan pada kekosongan hukum acara yang mengakibatkan norma tersebut tidak dapat diterapkan secara efektif. Oleh karena itu, pembaruan hukum Indonesia sebaiknya diarahkan pada pembentukan rezim hukum acara *ship arrest* yang bersifat *lex specialis*, dengan mengadopsi prinsip-prinsip universal yang berkembang di Inggris dan Belanda, namun tetap disesuaikan dengan karakteristik sistem hukum nasional.

Berdasarkan identifikasi tersebut, kontribusi ilmiah (*scientific contribution*) penelitian ini tidak hanya berupa kritik terhadap kekosongan norma, tetapi juga penyusunan Model Hukum Acara *Ship Arrest* Indonesia sebagai bentuk rekonstruksi hukum. Berbeda dengan penelitian terdahulu yang berfokus pada analisis norma atau studi komparatif secara deskriptif, penelitian ini mengembangkan model hukum acara yang dirancang berdasarkan harmonisasi antara Undang-Undang Pelayaran, prinsip-prinsip hukum acara perdata nasional, serta praktik terbaik (*best practices*) dari sistem Inggris dan Belanda yang telah diseleksi melalui pendekatan *functional comparative law*. Model yang ditawarkan meliputi pengaturan mengenai tata cara pengajuan permohonan, kompetensi pengadilan, standar pembuktian *prima facie*, mekanisme pemberian *security* dan *counter-security*, koordinasi pelaksanaan penahanan kapal oleh Syahbandar, serta prosedur pelepasan kapal setelah kewajiban pemohon atau termohon dipenuhi. Dengan demikian, *research gap* penelitian ini bukan semata-mata "belum adanya pengaturan", melainkan belum adanya model hukum acara *ship arrest* nasional yang terintegrasi, sistematis, dan kompatibel dengan karakter

sistem hukum Indonesia. Atas dasar itu, preskripsi hukum yang diajukan adalah pembentukan rezim hukum acara *ship arrest* sebagai *lex specialis*, baik melalui perubahan Undang-Undang Pelayaran maupun pembentukan peraturan pelaksana, sehingga pengakuan normatif terhadap *ship arrest* dapat diimplementasikan secara efektif, memberikan kepastian hukum bagi para pihak, serta memperkuat daya saing Indonesia sebagai negara maritim.

Analisis perbandingan menunjukkan bahwa sistem *ship arrest* di Inggris dan Belanda memiliki tujuan normatif yang sama, yaitu memberikan perlindungan sementara (*provisional security*) terhadap kreditor yang memiliki *maritime claims*, namun dibangun di atas konstruksi hukum yang berbeda sesuai dengan tradisi sistem hukumnya masing-masing. Inggris sebagai negara dengan tradisi *common law* mendasarkan *ship arrest* pada mekanisme *action in rem*, yang memungkinkan kapal diperlakukan sebagai objek gugatan secara langsung tanpa harus terlebih dahulu memperoleh putusan terhadap pemilik kapal secara pribadi. Konstruksi tersebut memberikan dasar yuridis bagi *Admiralty Court* untuk menerbitkan *warrant of arrest* secara cepat setelah pemohon menunjukkan adanya *prima facie maritime claim*. Sebaliknya, Belanda yang menganut tradisi *civil law* tidak mengenal konsep *action in rem*, tetapi mengembangkan mekanisme *ship arrest* melalui rezim *conservatoir beslag* yang telah dimodifikasi secara khusus untuk sengketa maritim. Meskipun secara konseptual berakar pada penyitaan konservatoir, sistem Belanda tetap membedakan *ship arrest* dari sita jaminan perdata biasa karena objek, jenis klaim, persyaratan permohonan, dan akibat hukumnya tunduk pada ketentuan khusus hukum maritim serta prinsip-prinsip *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952*. Dengan demikian, perbedaan utama kedua sistem bukan terletak pada tujuan perlindungan kreditor, melainkan pada konstruksi hukum acara yang digunakan untuk mencapai tujuan tersebut. Inggris membangun rezim prosedural yang berdiri sendiri melalui yurisdiksi admiralti, sedangkan Belanda mengembangkan rezim khusus dalam kerangka hukum acara perdata yang telah disesuaikan dengan karakteristik sengketa maritim[18].

Terlepas dari perbedaan konseptual tersebut, terdapat sejumlah persamaan fundamental yang relevan sebagai bahan pembelajaran bagi Indonesia. Pertama, kedua negara sama-sama mengakui bahwa *ship arrest* merupakan instrumen hukum sementara yang bertujuan menjamin pelunasan *maritime claims*, bukan sebagai bentuk pelaksanaan putusan atau penghukuman terhadap pemilik kapal. Kedua, baik Inggris maupun Belanda memberikan kewenangan eksklusif kepada lembaga peradilan untuk menerbitkan perintah penahanan kapal, sehingga tindakan tersebut tetap berada di bawah kontrol yudisial (*judicial supervision*) sebagai manifestasi prinsip *due process of law*. Ketiga, kedua sistem menetapkan prosedur yang cepat, sederhana, dan didukung oleh pengaturan rinci mengenai syarat permohonan, standar pembuktian awal, mekanisme pemberian jaminan pengganti (*substitute security*), serta tata cara pelepasan kapal. Perbedaan yang paling signifikan dibandingkan Indonesia justru terletak pada kelengkapan hukum acara. Indonesia melalui Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Pelayaran telah mengakui eksistensi *ship arrest*, tetapi belum menyediakan mekanisme prosedural yang memungkinkan norma tersebut dilaksanakan secara efektif. Oleh karena itu, hasil perbandingan ini menunjukkan bahwa aspek yang paling relevan untuk ditransplantasikan bukanlah model *common law* Inggris ataupun *civil law* Belanda secara utuh, melainkan prinsip universal yang dianut keduanya, yaitu adanya rezim hukum acara maritim yang khusus, komprehensif, dan memberikan keseimbangan perlindungan antara kreditor maritim dengan pemilik kapal. Dengan demikian, pembaruan hukum di Indonesia seharusnya diarahkan pada pembentukan prosedur *ship arrest* yang sesuai dengan karakter sistem hukum nasional, tanpa mengabaikan praktik terbaik (*best practices*) yang telah berkembang dalam kedua negara tersebut.

C. Rekonstruksi Pengaturan Prosedur *Ship Arrest* atas Klaim Pelayaran dalam Sistem Hukum Indonesia

Pemaparan Urgensi rekonstruksi pengaturan *ship arrest* dalam sistem hukum Indonesia berangkat dari kenyataan bahwa perkembangan aktivitas pelayaran dan perdagangan internasional menuntut tersedianya mekanisme perlindungan hukum yang mampu menjamin penyelesaian *maritime claims* secara cepat, efektif, dan memberikan kepastian hukum. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki posisi strategis pada jalur pelayaran internasional, Indonesia menghadapi peningkatan kompleksitas sengketa maritim yang meliputi wanprestasi dalam pengangkutan laut, tabrakan kapal (*collision*), penyelamatan kapal (*salvage*), jasa penundaan (*towage*), piutang bunker, hipotek kapal, hingga berbagai

bentuk klaim pelayaran lainnya. Dalam konteks tersebut, *ship arrest* merupakan instrumen hukum yang memiliki fungsi preventif sekaligus protektif karena memungkinkan kreditor memperoleh jaminan atas pemenuhan haknya sebelum kapal meninggalkan wilayah yurisdiksi Indonesia. Akan tetapi, hasil analisis normatif pada subbab sebelumnya menunjukkan bahwa pengaturan dalam Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran belum mampu memenuhi fungsi tersebut secara optimal. Meskipun undang-undang telah mengakui kewenangan pengadilan untuk memerintahkan penahanan kapal dan memberikan dasar hukum bagi penahanan kapal atas klaim pelayaran tanpa melalui proses gugatan, norma tersebut tidak disertai dengan pengaturan mengenai mekanisme hukum acara yang mengoperasionalkannya. Kekosongan tersebut mengakibatkan pengakuan normatif terhadap *ship arrest* belum memberikan kepastian hukum dalam praktik, sehingga perlindungan terhadap kreditor maritim maupun pemilik kapal bergantung pada interpretasi masing-masing aparat penegak hukum. Dalam perspektif negara hukum, kondisi demikian menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara pembentukan norma substantif dengan pembangunan norma prosedural, yang pada akhirnya mengurangi efektivitas penyelenggaraan hukum pelayaran nasional serta menimbulkan kebutuhan mendesak untuk melakukan rekonstruksi pengaturan secara komprehensif[19].

Hasil analisis normatif dan perbandingan hukum menunjukkan bahwa rekonstruksi Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran harus diarahkan tidak hanya pada penyempurnaan redaksional norma, tetapi juga pada pembentukan konstruksi hukum acara yang mampu memberikan kepastian hukum dan menjamin efektivitas pelaksanaan *ship arrest*. Frasa "tanpa melalui proses gugatan" yang digunakan dalam ketentuan tersebut perlu dirumuskan kembali secara lebih operasional agar tidak lagi menimbulkan multitafsir mengenai bentuk upaya hukum yang harus ditempuh oleh kreditor maritim. Oleh karena itu, penelitian ini mengusulkan agar norma tersebut direkonstruksi dengan menegaskan bahwa penahanan kapal atas klaim pelayaran dilakukan berdasarkan permohonan khusus (*special application*) kepada Pengadilan Negeri yang berwenang tanpa didahului gugatan perdata, dengan tetap memberikan kesempatan kepada para pihak untuk mengajukan gugatan pokok apabila diperlukan. Rekonstruksi tersebut sekaligus menegaskan bahwa permohonan *ship arrest* merupakan mekanisme hukum acara yang bersifat *lex specialis* terhadap ketentuan umum dalam HIR maupun RBg, sehingga tidak tunduk pada persyaratan *conservatoir beslag* yang mensyaratkan adanya gugatan sebagai perkara pokok. Untuk menjamin kepastian hukum, norma baru juga harus menentukan kompetensi absolut dan relatif pengadilan secara tegas, yaitu Pengadilan Negeri yang wilayah hukumnya meliputi pelabuhan atau tempat kapal berada pada saat permohonan diajukan. Penegasan kewenangan tersebut penting untuk menghindari sengketa kompetensi antar-pengadilan dan memastikan bahwa proses penahanan dapat dilakukan dengan segera mengingat karakter kapal sebagai benda bergerak yang dapat meninggalkan yurisdiksi Indonesia dalam waktu singkat. Dengan demikian, rekonstruksi norma tidak hanya menghilangkan kekaburan frasa "tanpa melalui proses gugatan", tetapi juga membangun dasar hukum acara yang memberikan kepastian mengenai bentuk permohonan, kewenangan pengadilan, dan hubungan antara permohonan *ship arrest* dengan penyelesaian pokok sengketa.

Sebagai konsekuensi dari rekonstruksi norma tersebut, penelitian ini mengusulkan desain prosedur *ship arrest* yang bersifat sederhana, cepat, dan berorientasi pada perlindungan yang seimbang antara kreditor maritim dan pemilik kapal. Prosedur dimulai dengan pengajuan permohonan yang memuat identitas para pihak, identitas kapal, uraian mengenai jenis *maritime claim*, serta bukti awal (*prima facie evidence*) yang menunjukkan adanya hak yang layak memperoleh perlindungan sementara. Setelah permohonan diterima, pengadilan wajib melakukan pemeriksaan secara singkat dalam jangka waktu tertentu untuk menilai terpenuhinya syarat formil dan materiil tanpa memasuki pemeriksaan pokok perkara[20]. Apabila syarat tersebut terpenuhi, pengadilan menerbitkan penetapan *ship arrest* yang segera disampaikan kepada Syahbandar untuk dilaksanakan sebagai pejabat yang berwenang melakukan penahanan administratif terhadap kapal. Dalam rangka menjaga keseimbangan kepentingan para pihak, prosedur tersebut juga harus mengatur hak pemilik kapal untuk mengajukan keberatan serta memperoleh pelepasan kapal melalui pemberian jaminan yang memadai (*bank guarantee*, *P&I Club Letter of Undertaking*, atau bentuk jaminan lain yang disetujui pengadilan). Selain itu, pengaturan mengenai batas waktu penahanan, pencabutan penetapan apabila gugatan pokok tidak diajukan dalam jangka waktu tertentu, serta mekanisme ganti kerugian atas permohonan yang diajukan dengan itikad tidak baik perlu diatur secara eksplisit guna

mencegah penyalahgunaan *ship arrest*. Desain prosedural tersebut mengadopsi prinsip-prinsip universal yang berkembang dalam praktik hukum maritim internasional tanpa mengesampingkan karakteristik sistem hukum Indonesia, sehingga mampu mengisi kekosongan norma dalam Pasal 223 ayat (1), memperkuat kepastian hukum, dan meningkatkan efektivitas penyelesaian *maritime claims* melalui mekanisme yang transparan, proporsional, dan akuntabel[21].

Berdasarkan argumentasi tersebut, rumusan baru Pasal 223 sebaiknya tidak hanya menegaskan kewenangan pengadilan, tetapi juga memberikan kerangka normatif yang menjadi dasar pembentukan prosedur pelaksana. Rumusan yang diusulkan adalah sebagai berikut:

Pasal 223

- 1) Atas permohonan pemegang *maritime claim*, Pengadilan Negeri yang berwenang dapat memerintahkan penahanan kapal sebagai jaminan sementara atas klaim pelayaran berdasarkan pemeriksaan permohonan tanpa melalui gugatan pokok.
- 2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan dengan disertai bukti permulaan yang cukup (*prima facie evidence*) mengenai adanya *maritime claim*.
- 3) Penetapan penahanan kapal dilaksanakan oleh Syahbandar sesuai dengan perintah Pengadilan Negeri.
- 4) Pemilik kapal atau pihak yang berkepentingan berhak mengajukan pelepasan penahanan kapal dengan menyerahkan jaminan (*security*) yang nilainya ditetapkan oleh pengadilan atau berdasarkan alasan lain yang ditentukan oleh undang-undang.
- 5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengajuan permohonan, pemeriksaan, pelaksanaan penahanan kapal, pemberian jaminan, pelepasan kapal, dan koordinasi antara Pengadilan Negeri dengan Syahbandar diatur dengan Peraturan Mahkamah Agung dan/atau Peraturan Pemerintah.

Rumusan tersebut mempertahankan substansi Pasal 223 mengenai mekanisme "tanpa melalui proses gugatan", namun sekaligus menghilangkan kekosongan norma dengan memasukkan unsur-unsur esensial hukum acara *ship arrest* yang berkembang dalam praktik hukum maritim internasional dan kompatibel dengan sistem *civil law* Indonesia. Delegasi pengaturan pada ayat (5) juga penting untuk memberikan fleksibilitas dalam pengaturan teknis tanpa harus mengubah undang-undang setiap kali diperlukan penyempurnaan prosedur. Dengan demikian, preskripsi hukum yang diajukan bukan hanya memperbaiki redaksi Pasal 223, tetapi membentuk fondasi normatif bagi lahirnya Model Hukum Acara *Ship Arrest* Indonesia yang menjadi kontribusi utama penelitian ini.

Rekonstruksi pengaturan *ship arrest* tidak akan efektif apabila hanya berfokus pada perubahan norma substantif tanpa diikuti dengan pembentukan model kelembagaan yang mampu menjaminkan pelaksanaannya secara konsisten. Oleh karena itu, penelitian ini berpendapat bahwa sistem kelembagaan *ship arrest* di Indonesia harus dibangun berdasarkan prinsip *integrated maritime judicial mechanism*, yaitu mekanisme yang mengintegrasikan kewenangan lembaga peradilan dengan fungsi administratif Syahbandar dalam satu prosedur yang saling berkaitan. Dalam model tersebut, Pengadilan Negeri tetap menjadi lembaga yang memiliki kewenangan eksklusif untuk menerima, memeriksa, dan memutus permohonan *ship arrest*, sehingga tidak diperlukan pembentukan pengadilan maritim baru yang memerlukan perubahan besar terhadap struktur kekuasaan kehakiman. Namun, untuk menjamin adanya spesialisasi, Mahkamah Agung perlu menetapkan penunjukan hakim yang memiliki kompetensi di bidang hukum maritim atau membentuk kamar maupun majelis khusus yang menangani sengketa pelayaran pada pengadilan yang berada di wilayah pelabuhan utama. Pendekatan ini lebih realistis dibandingkan pembentukan lembaga peradilan baru karena tetap sejalan dengan sistem peradilan yang telah diatur dalam Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman, sekaligus mampu meningkatkan kualitas putusan melalui penguasaan karakteristik sengketa maritim. Di sisi lain, Syahbandar tetap menjalankan fungsi administratif sebagai pelaksana penetapan pengadilan, tetapi hubungan kelembagaan antara pengadilan dan Syahbandar harus diatur secara lebih rinci melalui mekanisme koordinasi, standar operasional prosedur, batas waktu pelaksanaan, tata cara penyampaian penetapan, serta kewajiban pelaporan pelaksanaan penahanan dan pelepasan kapal. Dengan demikian, kewenangan yudisial dan administratif tetap dipisahkan secara tegas sesuai prinsip negara hukum, namun keduanya terhubung melalui prosedur yang terintegrasi sehingga mampu menjamin efektivitas pelaksanaan *ship arrest*.

Rekonstruksi tersebut memperlihatkan bahwa *ship arrest* diposisikan sebagai *provisional judicial remedy*, bukan sebagai penyelesaian sengketa perdata itu sendiri. Pemisahan antara prosedur penahanan kapal dan pemeriksaan pokok perkara merupakan karakteristik utama praktik hukum maritim internasional yang juga sejalan dengan tujuan Pasal 223 ayat (1). Model ini sekaligus mengatasi ketidaksinkronan antara *legal substance* dan *legal structure* yang telah diidentifikasi sebelumnya, karena setiap tahapan memperjelas hubungan kewenangan antara Pengadilan Negeri dan Syahbandar serta memberikan kepastian mengenai hak dan kewajiban para pihak. Oleh karena itu, preskripsi hukum yang diajukan adalah agar tahapan prosedur tersebut dikodifikasi secara eksplisit dalam perubahan Undang-Undang Pelayaran dan diimplementasikan lebih lanjut melalui Peraturan Mahkamah Agung mengenai tata cara pemeriksaan permohonan *ship arrest* serta Peraturan Pemerintah yang mengatur pelaksanaan administratif oleh Syahbandar. Dengan demikian, Indonesia akan memiliki model hukum acara *ship arrest* nasional yang memenuhi asas kepastian hukum, efektivitas, proporsionalitas, dan harmonisasi dengan sistem hukum maritim internasional.

Model kelembagaan tersebut harus diharmonisasikan dengan sistem hukum acara perdata nasional dan perkembangan hukum maritim internasional agar tercipta keselarasan norma tanpa menimbulkan konflik pengaturan. Harmonisasi dengan hukum acara perdata dilakukan dengan menempatkan mekanisme *ship arrest* sebagai hukum acara khusus (*lex specialis*) yang menyimpangi ketentuan umum dalam HIR maupun RBg hanya sepanjang berkaitan dengan permohonan penahanan kapal atas *maritime claims*. Dengan demikian, asas-asas fundamental hukum acara perdata seperti independensi peradilan, hak untuk didengar (*audi alteram partem*), proporsionalitas, dan perlindungan terhadap hak para pihak tetap berlaku, sedangkan aspek-aspek yang memerlukan karakteristik khusus, seperti pemeriksaan secara cepat, standar pembuktian awal (*prima facie evidence*), pemberian *security* dan *counter-security*, serta pelepasan kapal, diatur secara tersendiri dalam rezim hukum acara maritim. Pada saat yang sama, harmonisasi dengan hukum maritim internasional perlu dilakukan melalui pengadopsian prinsip-prinsip yang berkembang dalam *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952* dan *International Convention on Arrest of Ships 1999*, khususnya mengenai pengertian *maritime claims*, perlindungan terhadap kreditor dan pemilik kapal, serta mekanisme penggantian jaminan (*substitute security*). Pengadopsian tersebut tidak harus diwujudkan melalui ratifikasi konvensi, tetapi dapat dilakukan melalui harmonisasi substansi dalam pembentukan atau perubahan peraturan perundang-undangan nasional. Pendekatan ini mencerminkan bentuk harmonisasi normatif adaptif, yaitu mengintegrasikan prinsip-prinsip universal hukum maritim internasional ke dalam sistem hukum nasional tanpa menghilangkan karakteristik *civil law* Indonesia. Dengan model kelembagaan dan harmonisasi tersebut, pengaturan *ship arrest* tidak hanya memperoleh kepastian hukum secara internal, tetapi juga memiliki kompatibilitas dengan praktik hukum maritim internasional sehingga mampu meningkatkan kepercayaan pelaku usaha pelayaran, memperkuat daya saing pelabuhan nasional, dan mendukung cita hukum Indonesia sebagai negara maritim yang modern dan berdaya saing global.

Perubahan Undang-Undang Pelayaran perlu difokuskan pada penguatan norma dasar, antara lain pengaturan definisi *ship arrest*, ruang lingkup *maritime claims*, kewenangan Pengadilan Negeri, kewajiban Syahbandar melaksanakan penetapan pengadilan, hak para pihak, serta pendelegasian pembentukan peraturan pelaksana. Selanjutnya, PERMA berfungsi mengatur aspek hukum acara yang menjadi kewenangan Mahkamah Agung berdasarkan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, meliputi tata cara pengajuan permohonan, kompetensi pengadilan, pemeriksaan *prima facie evidence*, jangka waktu pemeriksaan, bentuk penetapan, mekanisme *security* dan *counter-security*, serta prosedur pencabutan penahanan kapal. Adapun Peraturan Pemerintah berfungsi mengatur aspek administratif yang menjadi kewenangan pemerintah, seperti tata cara pelaksanaan penahanan kapal oleh Syahbandar, pencatatan status kapal, mekanisme koordinasi dengan Pengadilan Negeri, pelaporan pelaksanaan penetapan, serta pengawasan administratif. Pembagian tersebut menghasilkan sistem regulasi yang saling melengkapi tanpa menimbulkan tumpang tindih kewenangan, karena fungsi yudisial tetap berada pada Mahkamah Agung, sedangkan fungsi administratif berada pada pemerintah melalui Kementerian Perhubungan.

Table 2. Rekonstruksi Pengaturan Prosedur Ship Arrest atas Klaim Pelayaran dalam Sistem Hukum Indonesia

Aspek Pengaturan	Existing Law (Ius Constitutum)	Permasalahan Normatif	Proposed Law (Ius Constituendum)
Dasar Hukum	Pasal 222 dan Pasal 223 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.	Hanya mengatur pengakuan terhadap penahanan kapal tanpa mengatur hukum acaranya.	Menyusun pengaturan prosedural secara khusus melalui perubahan Undang-Undang Pelayaran atau pembentukan peraturan pelaksana.
Bentuk Upaya Hukum	Pasal 223 ayat (1) hanya menyatakan "tanpa melalui proses gugatan".	Menimbulkan kekaburan mengenai apakah mekanisme ditempuh melalui permohonan, sita jaminan, atau prosedur lainnya.	Menegaskan bahwa <i>ship arrest</i> diajukan melalui permohonan khusus (<i>special application</i>) yang bersifat <i>lex specialis</i> .
Kewenangan Pengadilan	Tidak diatur secara eksplisit.	Berpotensi menimbulkan sengketa kompetensi dan disparitas praktik.	Menentukan kompetensi absolut Pengadilan Negeri yang wilayah hukumnya meliputi lokasi kapal berada pada saat permohonan diajukan.
Standar Pembuktian	Tidak diatur.	Tidak terdapat parameter mengenai bukti yang harus diajukan pemohon.	Mengatur standar prima facie maritime claim sebagai syarat diterbitkannya penetapan <i>ship arrest</i> .
Pemeriksaan Permohonan	Tidak diatur.	Tidak ada batas waktu maupun tata cara pemeriksaan.	Mengatur pemeriksaan singkat (<i>summary proceedings</i>) dengan batas waktu yang jelas untuk menjamin kepastian hukum.
Jaminan (Security)	Tidak diatur.	Tidak terdapat perlindungan terhadap pemilik kapal apabila permohonan tidak berdasar.	Mengatur pemberian <i>security</i> dan <i>counter-security</i> secara proporsional sesuai karakter sengketa maritim.
Pelaksanaan Penahanan	Dilaksanakan oleh Syahbandar berdasarkan perintah tertulis pengadilan.	Belum ada prosedur koordinasi antara pengadilan dan Syahbandar.	Menetapkan standar operasional pelaksanaan, tata cara pemberitahuan, dan batas waktu pelaksanaan penetapan.
Pelepasan Kapal	Tidak diatur secara rinci.	Tidak ada kepastian mengenai syarat pelepasan kapal maupun pencabutan penetapan.	Mengatur pelepasan kapal melalui pemberian jaminan, pencabutan penetapan, atau putusan pengadilan.
Gugatan Pokok	Tidak diatur.	Menimbulkan ketidakpastian hubungan antara <i>ship arrest</i> dan penyelesaian pokok sengketa.	Menentukan tenggang waktu pengajuan gugatan pokok apabila diperlukan, serta akibat hukum apabila tenggang waktu tidak dipenuhi.
Harmonisasi Hukum	Belum terdapat harmonisasi dengan hukum acara perdata maupun hukum maritim internasional.	Menyebabkan ketidakselarasan antara norma nasional dan praktik internasional.	Mengharmonisasikan pengaturan nasional dengan prinsip-prinsip hukum acara perdata dan konvensi maritim internasional tanpa

			menghilangkan karakter sistem hukum Indonesia.
--	--	--	--

Berdasarkan keseluruhan analisis normatif, perbandingan hukum, dan rekonstruksi yang telah dilakukan, penelitian ini menyimpulkan bahwa pengaturan *ship arrest* dalam sistem hukum Indonesia memerlukan pembaruan secara menyeluruh melalui pendekatan rekonstruksi normatif yang berorientasi pada pembentukan hukum (*ius constituendum*). Rekonstruksi tersebut harus dimulai dengan penyempurnaan Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran melalui perumusan norma yang secara tegas menetapkan bahwa penahanan kapal atas *maritime claims* dilakukan berdasarkan mekanisme permohonan khusus kepada pengadilan tanpa didahului gugatan, disertai pengaturan hukum acara yang lengkap sebagai pelaksanaan norma tersebut. Pengaturan tersebut perlu mencakup kompetensi pengadilan, syarat permohonan, standar pembuktian awal, jangka waktu pemeriksaan, mekanisme pemberian dan penggantian jaminan, pelaksanaan penahanan oleh Syahbandar, tata cara pelepasan kapal, serta hubungan antara penetapan *ship arrest* dan penyelesaian pokok sengketa. Dari perspektif kelembagaan, Mahkamah Agung perlu menyusun pedoman atau peraturan internal mengenai tata cara pemeriksaan permohonan *ship arrest* dan meningkatkan kapasitas hakim melalui penguatan kompetensi hukum maritim. Di sisi regulasi, pemerintah bersama pembentuk undang-undang perlu mempertimbangkan harmonisasi substansi dengan prinsip-prinsip yang berkembang dalam *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952* dan *International Convention on Arrest of Ships 1999*, khususnya mengenai ruang lingkup *maritime claims*, mekanisme *security*, dan perlindungan terhadap hak kreditor maupun pemilik kapal. Dengan demikian, rekonstruksi yang diusulkan tidak hanya menghilangkan kekaburan dan kekosongan norma, tetapi juga menciptakan sistem *ship arrest* yang memberikan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan, sekaligus memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim yang memiliki rezim penyelesaian sengketa pelayaran yang modern, efektif, dan selaras dengan perkembangan hukum maritim internasional.

IV. KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pengaturan *ship arrest* di Indonesia, khususnya berdasarkan Pasal 223 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah, belum memberikan kepastian hukum yang memadai karena belum adanya kerangka prosedural yang komprehensif yang mengatur pelaksanaan klaim pelayaran. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa frasa "tanpa melalui proses gugatan" menimbulkan ambiguitas normatif yang berakibat pada kekosongan hukum, sehingga menghambat penerapan *ship arrest* secara efektif sebagai upaya hukum maritim yang bersifat mandiri. Analisis perbandingan dengan sistem hukum Inggris dan Belanda menunjukkan bahwa efektivitas *ship arrest* tidak hanya bergantung pada pengakuan secara substantif, tetapi juga pada keberadaan mekanisme prosedural yang jelas, yang mencakup kewenangan peradilan, pembuktian awal (*prima facie evidence*), jaminan (*security*), pelaksanaan (*execution*), dan pelepasan kapal (*release of the vessel*).

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini mengusulkan rekonstruksi rezim *ship arrest* di Indonesia melalui pembentukan mekanisme prosedural *lex specialis* yang mengharmonisasikan hukum acara perdata nasional dengan prinsip-prinsip hukum maritim internasional yang berlaku secara universal, dengan tetap mempertahankan kesesuaiannya dengan tradisi *civil law* Indonesia. Rekonstruksi tersebut diharapkan mampu memperkuat kepastian hukum, meningkatkan perlindungan terhadap kreditor maritim maupun pemilik kapal, meningkatkan efisiensi peradilan dalam penyelesaian klaim pelayaran, serta memperkuat daya saing Indonesia sebagai negara maritim modern. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji lebih lanjut kelayakan kelembagaan dalam penerapan hukum acara maritim yang bersifat khusus melalui penelitian empiris yang melibatkan pengadilan, Syahbandar, praktisi hukum maritim, dan para pemangku kepentingan di sektor pelayaran, serta mengevaluasi potensi harmonisasi hukum maritim Indonesia dengan konvensi-konvensi internasional mengenai penahanan kapal (*arrest of ships*).

Berdasarkan sintesis tersebut, *novelty* penelitian ini tidak hanya bersifat konseptual, tetapi juga operasional karena menghasilkan suatu model hukum yang dapat langsung dijadikan acuan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, preskripsi hukum yang diajukan adalah menjadikan Model Hukum Acara *Ship Arrest* Indonesia sebagai landasan konseptual dalam perubahan Undang-Undang Pelayaran, pembentukan Peraturan Mahkamah Agung mengenai tata cara permohonan *ship arrest*, dan penyusunan Peraturan Pemerintah mengenai pelaksanaan administratif oleh Syahbandar. Dengan demikian, penelitian ini memberikan kontribusi teoritis terhadap pengembangan hukum maritim Indonesia sekaligus kontribusi praktis bagi reformasi sistem hukum nasional melalui pembentukan rezim *ship arrest* yang efektif, harmonis, dan berorientasi pada kepastian hukum.

V. REFERENSI

- [1] A. A. Priadi and R. Ferdillah, "Evaluasi Penerapan Tokyo MoU Guna Meningkatkan Aspek Keselamatan Kapal Indonesia pada Pelayaran Internasional," *J. Penelit. Transp. Laut*, vol. 25, no. 1, pp. 1–10, Jan. 2024, doi: 10.25104/transla.v25i1.2305.
- [2] E. A. Frahma, "Analisis Hukum Humaniter Internasional terhadap Pembatasan Akses Maritim dan Perlindungan Kapal Sipil dalam Eskalasi Konflik Iran di Selat Hormuz," *ULIL ALBAB J. Ilm. Multidisiplin*, vol. 5, no. 7, pp. 1592–1601, May 2026, doi: 10.56799/jim.v5i7.17116.
- [3] R. R. M. Harahap, T. Siregar, and R. Zulyadi, "Analisis Hukum terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe," *J. Educ. Hum. Soc. Sci. JEHSS*, vol. 5, no. 1, pp. 697–707, Aug. 2022, doi: 10.34007/jehss.v5i1.1290.
- [4] D. T. Kaemirawati, "Rasio Hukum dan Implikasi Kebijakan Legislatif Kewenangan Hakim Dalam Melakukan Penahanan Kapal," *Begawan Abioso*, vol. 12, no. 2, pp. 93–105, Jan. 2022, doi: 10.37893/abioso.v12i2.601.
- [5] D. S. Ramadhani, A. Aswita, and M. Zainuddin, "Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran Dan Panama Di Indonesia," *Pros. SNAPP Sos. Hum. Pertan. Kesehat. Dan Teknol.*, vol. 2, no. 1, pp. 254–259, Jan. 2024, doi: 10.24929/snapp.v2i1.3145.
- [6] K. Kesumadiksa, G. T. Walangitan, and null Rezaldy, "Urgensi Pembentukan Pengadilan Maritim Bagi Industri Maritim di Indonesia," *Media Iuris*, vol. 7, no. 3, pp. 499–526, Oct. 2024, doi: 10.20473/mi.v7i3.50765.
- [7] S. D. Tirtawati and J. Setiyono, "Menilik Penerapan Prinsip Yurisdiksi Universal Negara terhadap Kejahatan Perompakan di Laut Lepas Menurut Hukum Internasional," *Al Daulah J. Huk. Pidana Dan Ketatanegaraan*, vol. 1, no. 1, pp. 111–111, Dec. 2021, doi: 10.24252/ad.v1i1.16388.
- [8] P. A. Fitriani, "Diplomasi Timor Leste dalam Penyelesaian Sengketa Batas Maritim Laut Timor dengan Australia Tahun 2016 – 2019," *J. Dipl. Int. Stud.*, vol. 6, no. 01, pp. 1–14, Apr. 2023.
- [9] S. A. Kayla, "Harmonisasi Hukum Internasional dan Praktik Negara Dalam Sengketa Batas Laut : Studi Kasus Indonesia dan Malaysia," *Media Huk. Indones. MHI*, vol. 3, no. 2, Jun. 2025, doi: 10.5281/zenodo.15716283.
- [10] F. Mauldiansyah, "Legalitas Iran dalam Melakukan Penahanan Kapal Asing Di Selat Hormuz," *Jurist-Diction*, vol. 4, no. 4, pp. 1379–1398, Jul. 2021, doi: 10.20473/jd.v4i4.28453.
- [11] Z. A. A. Hadju, "Analisis UNCLOS 1982 Terkait Permasalahan Yurisdiksi Negara dan Penegakan Hukum Atas Kapal Berbendera Negara Asing," *SASI*, vol. 27, no. 1, pp. 12–23, Mar. 2021, doi: 10.47268/sasi.v27i1.254.
- [12] L. O. A. Mustafa and I. Irfan, "Tinjauan Yuridis Penyidikan Tindak Pidana Perairan Laut Di Area Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia," *J. Ilmu Huk. Kanturuna Wolio*, pp. 120–133, Jul. 2021, doi: 10.55340/jkw.v2i2.751.
- [13] E. Sobarini, S. Amalia, M. Nurmala, M. A. Syukur, and R. G. Wisesa, "Diplomasi Pertahanan Malaysia di Laut China Selatan: Isu dan Tantangan (Malaysia's Defense Diplomacy in the South China Sea: Issues and Challenges)," *J. Diplomasi Pertahanan*, vol. 7, no. 2, Jul. 2021, doi: 10.33172/jdp.v7i2.725.
- [14] Y. Indriyani, R. Laksmono, M. I. Syhataria, and A. Uksan, "Strategi Pertahanan Negara dalam Melindungi Sumber Energi di Wilayah Perbatasan: Studi Kasus Blok Ambalat & Kepulauan Natuna," *CAKRAWALA*, vol. 16, no. 1, pp. 29–42, Jun. 2022, doi: 10.32781/cakrawala.v16i1.424.
- [15] "Tanggung Jawab Perdata Perusahaan Pelayaran Terhadap Keterlambatan Masa Tambat Kapal di Pelabuhan Panjang", *SGJ*, vol. 9, no. 2, pp. 219–227, Jan. 2026, doi: 10.52266/sangaji.v9i2.6458.

- [16] R. Kurniaty, H. Suryokumoro, and S. Widagdo, "The Role of Marine Security Agency (BAKAMLA) As Sea and Coast Guards in Indonesian Water Jurisdiction," *Fiat Justisia J. Ilmu Huk.*, vol. 15, no. 3, pp. 221–232, Jun. 2021, doi: 10.25041/fiatjustisia.v15no3.2017.
- [17] I. Fernandes, Z. Daulay, F. Ferdi, and D. Delfiyanti, "Status of Indonesia's sovereign rights in the north natuna sea conflict area consequences of China's nine-dash line claim," *Linguist. Cult. Rev.*, vol. 5, no. S3, pp. 1775–1783, Dec. 2021, doi: 10.21744/lingcure.v5ns3.2051.
- [18] S. Fakhriah and A. Afriansyah, "Yurisdiksi Indonesia Sebagai Negara Pantai Dalam Proteksi Kapal Karam Sebagai Warisan Budaya Bawah Laut," *Refleksi Huk. J. Ilmu Huk.*, vol. 7, no. 1, pp. 123–142, Dec. 2022, doi: 10.24246/jrh.2022.v7.i1.p123-142.
- [19] F. Indriati, "Hipotik Kapal Laut Dalam Mencapai Negara Kesejahteraan," *Dialogia Iurid. J. Huk. Bisnis Dan Investasi*, vol. 10, no. 2, pp. 88–96, Apr. 2019, doi: 10.28932/di.v10i2.1475.
- [20] U. D. M. of Law, "Case Analysis of the Entry of China's Ship at Natuna Sea in 2019 Based on International Law," *Int. J. Soc. Sci. Hum. Res.*, vol. 5, no. 8, Aug. 2022, doi: 10.47191/ijsshr/v5-i8-41.
- [21] F. M. K. Putra, "Sister Ship Binding Clause as a Reinforcement of Debt Repayment Legal Certainty on Ship Mortgage," *Yuridika*, vol. 35, no. 3, pp. 501–518, Sep. 2020, doi: 10.20473/ydk.v35i3.17004.