

Ship Registration and Ownership

Ship Registration Process and
Ship Mortgages and Liens

A.M | OKTARINA
COUNSELLORS AT LAW



Febrianda Pasaribu

EDUCATION :

2004 - Erasmus University, Rotterdam, The Netherlands (Master of Science: Maritime Economics and Logistics)

CERTIFICATIONS:

BIMCO Chartering and Shipping Certified

PROFESSIONAL AFFILIATIONS MEMBER:

- Indonesia Chamber of Commerce Member,
- Indonesia Stevedoring Union

EXPERIENCE :

- 06.2021 - Current (Vice Chairman Matauli Foundation, Jakarta, Indonesia)
- 01.2021 - Current (Commissioner PT Armada Rock Karunia, Jakarta, Indonesia)
- 02.2020 - Current (Commissioner PT Gema Daya Wangsa, Jakarta, Indonesia)
- 01.2016 - Current (Managing Partner AM Oktarina, Jakarta, Indonesia)
- 01.2015 - 12.2015 (Marketing Director PT Bina Buana Raya, Jakarta, Indonesia)
- 01.2014 - 12.2014 (Deputy Marketing Director PT Mitra Bahtera Segara Sejati, Jakarta, Indonesia)
- 01.2011 - 12.2013 (Senior Commercial Manager PT Pelita Samudera Shipping, Jakarta, Indonesia)
- 01.2009 - 12.2010 (Business Development And Operation Manager PT Asian Bulk Logistics, Jakarta, Indonesia)

Latar Belakang

Kapal merupakan salah satu objek dalam dunia pelayaran yang harus memiliki identitas hukum yang sah. Melalui registrasi, kapal memperoleh kebangsaan (*flag state*) yang menentukan hukum mana yang berlaku serta hak dan kewajiban pemiliknya. Registrasi kapal juga menjadi syarat untuk membuktikan kepemilikan, memudahkan pembiayaan melalui hipotek, serta memberikan kepastian hukum dalam transaksi bisnis maritim. Selain itu, aturan mengenai kepemilikan kapal di Indonesia menekankan pentingnya dominasi nasional guna menjaga kedaulatan, sementara instrumen hukum seperti hipotek kapal dan *maritime liens* berfungsi melindungi kepentingan kreditor dan pihak-pihak terkait. Oleh karena itu, registrasi dan kepemilikan kapal bukan hanya persoalan administratif, tetapi juga merupakan fondasi yang mendukung stabilitas hukum, ekonomi, dan keamanan maritim nasional.



Dasar Hukum

- *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982)
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran
- Perpres No. 44 Tahun 2005 (ratifikasi *International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993*).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal
- Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE-DJPL 31 Tahun 2024



Ship Registration

Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 serta Pasal 5 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017 menjelaskan *Ship registration* adalah proses administratif dan legal untuk mencatat kapal dalam daftar resmi negara, sehingga kapal memperoleh status hukum, kebangsaan, dan hak untuk mengibarkan bendera Indonesia. Pendaftaran kapal dilakukan oleh pejabat yang berwenang dan mensyaratkan dokumen seperti bukti hak milik, identitas pemilik, dan surat ukur kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 serta Pasal 5 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017.

Berdasarkan Pasal 93 ayat (3) dan Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, pendaftaran kapal wajib dilakukan untuk memperoleh bukti hak milik yang sah atas kapal melalui penerbitan akta pendaftaran dan pencatatan dalam daftar kapal Indonesia, sehingga memberikan kepastian hukum bagi pemilik kapal.

Pendaftaran kapal juga menjadi syarat untuk memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia, yang membuktikan bahwa kapal tersebut berbendera Indonesia dan berhak memperoleh perlindungan hukum dari negara, sebagaimana diatur dalam Pasal 101 ayat (1)-(2) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 serta Pasal 163 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024.

Pendaftaran kapal menjadi dasar untuk pembebanan hak kebendaan seperti hipotek kapal, yang penting dalam pembiayaan dan transaksi bisnis maritim, sebagaimana diatur dalam Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017.

Pendaftaran Kapal di Indonesia

Berdasarkan Pasal 93 ayat (3) dan Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, pendaftaran kapal wajib dilakukan untuk memperoleh bukti hak milik yang sah atas kapal melalui penerbitan akta pendaftaran dan pencatatan dalam daftar kapal Indonesia, sehingga memberikan kepastian hukum bagi pemilik kapal.

Pasal 1 ayat (7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017: Pemilik Kapal adalah perseorangan, instansi pemerintah Kementerian/lembaga, badan usaha milik negara dan badan hukum Indonesia yang telah memperoleh status badan hukum.

Pendaftaran kapal meliputi:

- a. pendaftaran hak milik;
- b. pembebanan hipotek; dan
- c. pendaftaran hak kebendaan lainnya atas kapal.

Pendaftaran sebagaimana dimaksud dilaksanakan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat, yakni Pejabat Pemerintah yang berwenang menyelenggarakan pendaftaran kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kriteria dan Pendaftaran Kapal di Indonesia

Kriteria pendaftaran kapal di Indonesia diatur secara tegas dalam peraturan perundang-undangan, dengan dasar hukum sebagai berikut:

- Berdasarkan Pasal 158 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi kriteria:
 - a. Memiliki ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *gross tonnage*);
 - b. Dimiliki oleh Warga Negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia;
 - c. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan (*joint venture*) harus mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia.
- Ketentuan serupa ditegaskan dalam Pasal 5 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017, yang menyatakan bahwa kapal yang dapat didaftarkan kepemilikannya di Indonesia adalah:
 - a. Kapal dengan ukuran tonase kotor paling sedikit GT 7;
 - b. Kapal milik Warga Negara Indonesia atau Badan Hukum Indonesia;
 - c. Kapal milik Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan dengan mayoritas saham dimiliki oleh Warga Negara Indonesia.

- Selain itu, Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 mengatur bahwa pendaftaran hak milik atas kapal harus dilengkapi dengan dokumen:
 - a. Bukti hak milik atas kapal;
 - b. Identitas pemilik kapal;
 - c. Surat ukur kapal.
- Untuk kapal yang berasal dari luar negeri dan sudah terdaftar di negara asal, Pasal 97 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 mewajibkan adanya surat keterangan penghapusan dari daftar kapal negara bendera asal sebelum didaftarkan di Indonesia.

Dengan demikian, kriteria utama pendaftaran kapal di Indonesia meliputi aspek tonase minimal (GT 7), status kepemilikan oleh WNI atau badan hukum Indonesia, serta kelengkapan dokumen kepemilikan dan pengukuran kapal, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017.

Ship Ownership

- Ship ownership adalah status kepemilikan hukum atas kapal, yang dapat dimiliki oleh Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan hukum Indonesia, termasuk badan hukum yang merupakan usaha patungan (*joint venture*) dengan pihak asing, dengan syarat mayoritas saham harus dimiliki oleh pihak nasional sebagaimana diatur dalam Pasal 158a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024.
- Berdasarkan Pasal 158a ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, kepemilikan kapal di Indonesia dapat dilakukan oleh Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan hukum Indonesia, termasuk badan hukum yang merupakan usaha patungan (*joint venture*) dengan pihak asing, dengan syarat mayoritas saham (sekurang-kurangnya 51%) harus dimiliki oleh perusahaan angkutan di perairan atau badan hukum Indonesia yang seluruh sahamnya dimiliki oleh WNI, sedangkan kepemilikan saham asing tidak boleh melebihi 49% baik secara langsung maupun tidak langsung.
- Penjelasan Pasal 158a menegaskan bahwa perusahaan patungan wajib memiliki pemilik manfaat terakhir (*ultimate beneficial owner*) dan mayoritas tunggal (*single-majority*) dari pihak Indonesia, sehingga pengendalian tetap berada di tangan pemilik nasional.

Beneficial ownership atau pemilik manfaat adalah pihak yang secara langsung atau tidak langsung memiliki atau mengendalikan suatu korporasi, menerima manfaat dari suatu korporasi, dan/atau memiliki kemampuan untuk mengendalikan korporasi, meskipun tidak tercatat sebagai pemilik sah secara formal.



Ship Ownership

- Pasal 5 ayat (2) dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia adalah kapal milik WNI atau badan hukum Indonesia, termasuk badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan dengan syarat mayoritas saham dimiliki oleh WNI. Untuk badan hukum terbuka, kepemilikan saham asing secara langsung maupun melalui pasar modal tidak boleh melebihi 49%.
- Dalam hal joint venture, Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE-DJPL 31 Tahun 2024 menegaskan bahwa komposisi saham asing maksimal 49% dan saham dalam negeri minimal 51%, serta harus dapat dibuktikan hingga tingkat ultimate beneficial ownership, di mana perusahaan angkutan laut nasional yang seluruh sahamnya dimiliki oleh WNI menjadi pemilik manfaat mayoritas.
- Untuk pendaftaran hak milik atas kapal, Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 mewajibkan dokumen bukti hak milik, identitas pemilik kapal, dan surat ukur kapal. Jika kapal berasal dari luar negeri, harus dilengkapi surat keterangan penghapusan dari negara asal.



Kepemilikan kapal oleh Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA) di Indonesia

Kepemilikan kapal oleh Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA) di Indonesia diatur secara tegas untuk memastikan kontrol nasional atas armada laut Indonesia, dengan ketentuan sebagai berikut:

- Berdasarkan Pasal 158a ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, perusahaan angkutan di perairan yang merupakan usaha patungan (*joint venture*) antara badan hukum Indonesia dan pihak asing, wajib memenuhi syarat bahwa mayoritas saham (sekurang-kurangnya 51%) harus dimiliki oleh perusahaan angkutan di perairan atau badan hukum Indonesia yang seluruh sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia (WNI), sedangkan kepemilikan saham asing secara langsung maupun tidak langsung tidak boleh melebihi 49%.
- Penjelasan Pasal 158a menegaskan bahwa perusahaan patungan tersebut harus memiliki pemilik manfaat terakhir (*ultimate beneficial owner*) dan mayoritas tunggal (*single-majority*) dari pihak Indonesia, sehingga pengendalian tetap berada di tangan PMDN, baik untuk kegiatan niaga maupun angkutan laut khusus di bidang industri dan/atau pertambangan.

- Ketentuan serupa diatur dalam Pasal 5 ayat (2) dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017, yang menyatakan bahwa kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia adalah kapal milik WNI atau badan hukum Indonesia, termasuk badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan dengan syarat mayoritas saham dimiliki oleh WNI. Untuk badan hukum terbuka, kepemilikan saham asing secara langsung maupun melalui pasar modal tidak boleh melebihi 49%.
- Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE-DJPL 31 Tahun 2024 juga menegaskan bahwa dalam joint venture, komposisi saham asing maksimal 49% dan saham dalam negeri minimal 51%, serta harus dapat dibuktikan hingga tingkat *ultimate beneficial ownership*, di mana perusahaan angkutan laut nasional yang seluruh sahamnya dimiliki oleh WNI menjadi pemilik manfaat mayoritas.

Dengan demikian, kepemilikan kapal oleh PMDN dapat dilakukan secara penuh, sedangkan untuk PMA hanya dapat dilakukan melalui skema joint venture dengan batas maksimal kepemilikan saham asing 49%, dan pengendalian tetap harus berada di pihak Indonesia. Ketentuan ini bertujuan menjaga kedaulatan dan kontrol nasional atas armada kapal berbendera Indonesia.

Ship Mortgages

Ship mortgage (hipotek kapal) berdasarkan Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, hipotek kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.

Pasal 60 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 jo Undang-undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran dan Perpres No. 44 Tahun 2005 (ratifikasi *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993) dijelaskan bahwa Kapal yang telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal. Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam Daftar Induk Pendaftaran Kapal.

Cara dan Alur Pembebanan Hipotek Kapal:

- a. Berdasarkan Pasal 28 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017, kapal yang telah didaftarkan dalam daftar kapal Indonesia dapat dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal. Pembebanan hipotek dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan.
- b. Permohonan pembebanan hipotek diajukan oleh pemilik kapal dan penerima hipotek atau penerima hipotek secara sendiri atas kuasa pemilik kapal kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftar, dilengkapi dengan perjanjian kredit dan asli grosse akta pendaftaran kapal atau grosse akta baliknama kapal (Pasal 29 ayat (1)-(2) PM 39/2017).
- c. Akta hipotek kapal harus memuat data lengkap sebagaimana diatur dalam Pasal 30 PM 39/2017, dan ditandatangani oleh para pihak serta pejabat terkait pada tanggal yang sama.



Alur Administratif:

1. Permohonan pembebanan hipotek diajukan ke Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal adalah Pejabat Pemerintah yang berwenang menyelenggarakan pendaftaran kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
2. Melampirkan dokumen: perjanjian kredit, grosse akta pendaftaran/baliknama kapal, dan akta kuasa jika dikuasakan.
3. Pembuatan dan penandatanganan akta hipotek kapal.
4. Pencatatan hipotek dalam daftar induk kapal.
5. Penerima hipotek menerima grosse akta hipotek kapal sebagai bukti hak agunan (Pasal 28-30 PM 39/2017).

Peruntukan Ship Mortgage:

- a. Hipotek kapal diperuntukkan sebagai jaminan utang, baik kepada Warga Negara Indonesia, warga negara asing, bank nasional/internasional, lembaga keuangan nasional/internasional, maupun lembaga non-keuangan nasional/internasional (Pasal 28 ayat (3) PM 39/2017).
- b. Grosse akta hipotek kapal memiliki kekuatan eksekutorial, sehingga dapat dieksekusi layaknya putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap apabila debitur wanprestasi.

Pengalihan dan Penghapusan Hipotek:

- a. Sebagai bukti telah dilakukan pengalihan hipotek atas kapal diterbitkan grosse akta pengalihan hipotek kapal yang ditandatangani oleh Pejabat Pendaftar dan Pejabat Baliknama Kapal atau Pegawai Pembantu Pendaftar dan Baliknama Kapal (Pasal 35 PM 39/2017).
- b. Kapal yang tidak lagi dijadikan jaminan utang dengan pembebanan hipotek atas kapal, dilakukan pencoretan hipotek (Roya) yang dilakukan oleh pejabat pendaftar atas permohonan tertulis dari penerima hipotek, pemberi hipotek dengan persetujuan penerima hipotek, atau berdasarkan putusan pengadilan (Pasal 37-39 PM 39/2017).

Dengan demikian, ship mortgage di Indonesia adalah instrumen jaminan kebendaan atas kapal yang terdaftar, dilakukan melalui proses administratif yang ketat, dan diperuntukkan sebagai jaminan pelunasan utang dengan perlindungan hukum yang kuat bagi kreditur.

Maritime Liens

Maritime liens (piutang-pelayaran yang didahulukan) adalah hak istimewa yang diberikan kepada kreditur tertentu untuk memperoleh pelunasan piutangnya secara didahulukan dari hasil eksekusi kapal, tanpa memerlukan perjanjian khusus, dan mengikuti objek kapal ke tangan siapa pun kapal tersebut berpindah. (Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024)

Jenis dan Urutan Maritime Liens:

Pasal 65 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 mengatur bahwa piutang-pelayaran yang didahulukan meliputi:

- Pembayaran upah dan pembayaran lainnya kepada nakhoda, anak buah kapal, dan awak pelengkap lainnya, termasuk biaya repatriasi atau proses pengembalian orang, benda, atau dana ke negara asal dan asuransi sosial;
- Pembayaran uang duka atas kematian atau biaya pengobatan atas luka-luka badan yang berhubungan langsung dengan pengoperasian kapal;
- Pembayaran biaya salvage atas kapal; (*Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap Kapal dan latau muatannya yang mengalami kecelakaan Kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan, termasuk mengangkat kerangka Kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.*)
- Biaya pelabuhan, alur pelayaran, dan biaya pemanduan;
- Pembayaran kerugian fisik atau kerusakan akibat pengoperasian kapal, kecuali kerugian terhadap muatan, peti kemas, dan barang bawaan penumpang.

Karakteristik Maritime Liens:

- a. Piutang-pelayaran yang didahulukan tidak memerlukan perjanjian khusus dan melekat pada kapal, sehingga dapat diikuti ke tangan siapa pun kapal tersebut berpindah (Pasal 316e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang/KUHD).
- b. Hak mendahului ini juga meliputi bunga dan biaya-biaya berdasarkan undang-undang, serta meluas sampai ke penggantian yang terutang karena kerusakan atau kehilangan kapal (Pasal 316b dan Pasal 316d KUHD).
- c. Hak mendahului tidak meluas sampai ke tagihan dari perjanjian pertanggungan (asuransi) (Pasal 316d KUHD).

Urutan Pembayaran:

1. Urutan tingkat piutang yang berhak mendahului diatur dalam Pasal 317a KUHD, di mana piutang yang lebih baru didahulukan terhadap yang lebih lama untuk jenis piutang yang sama.
2. Setelah piutang-pelayaran yang didahulukan dan hipotek, tagihan lain baru dapat dipenuhi (Pasal 318 KUHD).

**Ketentuan hak mendahului tidak berlaku terhadap kapal milik negara atau badan resmi yang diperuntukkan bagi dinas umum (Pasal 319 KUHD).*

Alur Penegakan Maritime Liens:

- Apabila terjadi eksekusi kapal, piutang-pelayaran yang didahulukan wajib dilunasi terlebih dahulu dari hasil eksekusi.
- Kreditur yang memiliki hak mendahului dapat menuntut haknya atas kapal atau saham kapal di tangan siapa pun kapal itu berada, bahkan setelah pengalihan atau penggadaian kepada pihak ketiga (Pasal 316e KUHD).
- Dalam hal terjadi pembagian hasil eksekusi kapal asing di Indonesia, biaya sita-lelang, upah pertolongan, uang pandu (pertanggungan asuransi), biaya rambu, dan biaya pelabuhan tetap mendapat prioritas sesuai urutan dalam Pasal 316 KUHD (Pasal 318b KUHD).
- Dengan demikian, maritime liens di Indonesia adalah hak istimewa yang memberikan prioritas pembayaran kepada kreditur tertentu atas hasil eksekusi kapal, diatur secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dan KUHD, serta memiliki karakteristik melekat pada kapal dan dapat ditegakkan terhadap siapa pun pemilik kapal berikutnya.

Kesimpulan

Registrasi dan kepemilikan kapal memiliki peran strategis dalam sistem hukum maritim Indonesia. Proses registrasi bukan sekadar kewajiban administratif, melainkan dasar yang menjamin kepastian hukum, identitas kebangsaan kapal, serta perlindungan bagi pemilik dan kreditor. Kepemilikan kapal diatur ketat untuk memastikan kendali mayoritas tetap berada di tangan pihak nasional, guna menjaga kedaulatan dan kepentingan negara. Selain itu, instrumen hukum seperti hipotek kapal dan maritime liens memberikan mekanisme perlindungan bagi kreditor serta kepastian dalam transaksi bisnis maritim. Dengan demikian, sistem registrasi, kepemilikan, dan jaminan atas kapal membentuk fondasi penting bagi keberlangsungan industri pelayaran dan keamanan hukum di perairan Indonesia.



Thank You

