

## PELAKSANAAN SITA EKSEKUSI KAPAL LAUT SEBAGAI JAMINAN ATAS PINJAMAN KREDIT DI INDONESIA DAN SINGAPURA

Lendrawati  
Jeffrey

### *Abstract*

*Indonesian and Singapore as maritime state, bolstering the maritime sector in every way. One of the effort is through the financial support from the bank sector for shipping industry. And yet the effort of Indonesian and Singapore have faced many problem. The major problem is the nonperforming loan till the event of default, both state must provide legal solution for every bank sector. One of the most suitable legal solution is through the confiscation execution of the ship as credit guarantee. This method offers the most appropriate and fast solution for the bank sector to reclaim their payment from the event of default of nonperforming loan.*

*This research is a sociological law by using the method of comparative law. Sources of data used in the form of primary and secondary data sources. Data mining is done with field research and literature study. After all the data collected, the data is then processed and analyzed, the qualitative analysis is used with the intention to classify aspects of data studied. Furthermore, it is concluded that the research associated with this, then described descriptively.*

*Based on the results of this study showed that there are some similarities and differences in the legal procedure and application of confiscation execution of ship vessel as nonperforming loan guarantee in Indonesia and Singapore. However, in terms of legal liability, the provisions and legal principle in Singapore is better than Indonesia, seen in firmness and law certainty to solve the problem.*

**Keywords:** *Confiscation execution, Nonperforming loan, Indonesia, Singapore*

### **A. Latar Belakang Masalah**

Mengingat bahwa Negara Indonesia dan Singapura merupakan negara maritim dan pemerintah mengupayakan pertumbuhan ekonomi pada sektor pelayaran. Kedua Negara berupaya menumbuhkan sektor maritim dengan memberikan dorongan kepada lembaga perbankan untuk memberikan bantuan melalui bantuan dana kepada sektor maritim. Dengan munculnya bantuan dana yang di jadikan sebagai pinjaman kredit, maka tiap industry perkapalan maupun perusahaan pelayaran menjaminkan aset mereka dalam bentuk kapal laut milik mereka tersendiri. Namun permasalahan yang muncul adalah debitur yang melakukan wanprestasi dan mengakibatkan kredit macet yang pada terakhirnya lembaga perbankan di haruskan untuk melakukan tindakan hukum untuk melakukan pemenuhan pembayaran utang. Negara Indonesia memberikan upaya pemenuhan pembayaran tersebut, yaitu melalui sita eksekusi atas kapal laut yang di jadikan jaminan atas kredit bermasalah. Tidak berbeda jauh dari Indonesia, negara Singapura juga mengalami permasalahan yang sama dan juga memberikan upaya penyelesaian yang sama, namun hukum dan pelaksanaan sita eksekusi di negara Singapura lebih memberikan ketegasan dan kepastian hukum bagi lembaga perbankan yang menempuh tahap sita eksekusi atas kapal laut.

*Perlahan disebabkan oleh solusi yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran di Indonesia, sektor ekonomi dalam pelayaran di Indonesia melemah oleh setiap pangsa pasar domestik yang*

*lambat dikendalikan oleh pangsa pemasaran pelayaran asing. Dan untuk mengatasi masalah ini, pemerintah Indonesia mulai mengambil langkah besar dan usaha untuk membangun kembali dan memperkuat sektor pelayaran domestik. Yang merupakan awal pemerintah Indonesia untuk bekerja dengan lembaga perbankan (selanjutnya disebut sebagai "kreditur") untuk menyediakan dan membiayai perusahaan pelayaran dan bahkan galangan kapal industri untuk memperoleh dana untuk membangun kapal dalam negeri. Namun, untuk mengambil langkah besar ini, lembaga perbankan yang menyediakan dana yang besar memerlukan jaminan dan perlindungan dari pemerintah, tidak hanya untuk memberikan perlindungan bagi kreditur tetapi juga untuk memberikan kepastian hukum bagi setiap proses pinjaman dana ini.*

*Dalam aspek hukum, keberadaan beberapa regulasi seperti peraturan pendaftaran kapal yaitu Stbl (Staatsblad) 1933 Nomor 48 untuk registrasi kapal kapal yang kemudian dapat diregistrasi sebagai hipotek dan kemudian Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur seluruh peraturan hukum pelayaran, pembebanan hipotek dan piutang maritim lainnya, keberadaan ini hukum yang mengatur tentang kapal ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan pembiayaan perbankan di sektor pelayaran untuk membangun dan memiliki kapal dalam negeri.*

*Dan bukan hanya menerbitkan peraturan perundang-undangan ini saja, Indonesia juga berpartisipasi dan bahkan meratifikasikan International Convention of Maritime Liens & Mortgages of 1993 (untuk selanjutnya disebut sebagai "Konvensi Internasional tentang Piutang Maritim dan Hipotek") yang diadakan di Palais des Nation, Jenewa pada 19 April- 6 Mei 1993, dimana Indonesia telah mengambil langkah besar ke depan untuk pelayaran internasional kompetisi untuk memastikan dan meningkatkan kondisi untuk pembiayaan kapal dan pengembangan armada niaga nasional dan memiliki keseragaman dalam bidang piutang maritim dan hipotek. Terlepas dari berpartisipasi dan meratifikasikan Konvensi Internasional tentang Konvensi Internasional Piutang Maritim dan Hipotek tahun 1993, Indonesia juga telah ratificate konvensi internasional lain yaitu International Convention Arrest of Shipsof 1999 (untuk selanjutnya disebut sebagai "Konvensi Internasional tentang Penangkapan Kapal") menetapkan keseragaman pada bidang penangkapan kapal terkait dalam tujuan untuk menyita dan pembatasan kapal yang mengamankan piutang maritim dan hipotek.*

*Mengingat langkah yang telah Negara Indonesia ambil dalam jalur hukum, memberikan sebuah dorongan besar terhadap lembaga perbankan untuk memberikan pembiayaan kepada perusahaan pelayaran domestik. Oleh setiap langkah yang telah Negara Indonesia ambil, perusahaan pelayaran yang telah disediakan sejumlah besar pinjaman dari lembaga perbankan, perusahaan pelayaran perlu memberikan jaminan bagi bank atas pinjaman yang diberikan. Jaminan biasa yang telah diberikan kepada bank dengan debitur biasanya dalam bentuk benda dan memiliki nilai yang cukup untuk melunasi utang dari debitur, dalam hal ini kredit pinjaman oleh Perusahaan pengiriman, jaminan yang diberikan kepada bank pengiriman perusahaan aset "kapal". Jaminan yang kemudian disebut sebagai hipotek dan di Indonesia istilah kapal yang digunakan sebagai jaminan hipotek untuk pembayaran utang disebut sebagai hipotek kapal, kapal kemudian akan mengeluarkan bentuk baru dari grosse akta hipotek kapal.*

*Meskipun dengan solusi yang telah diberikan dari pemerintah kepada kreditur, masalah masih saja timbul dari debitur dengan kreditur. Masalah biasanya terjadi dari pinjaman kredit dari perusahaan pelayaran sebagai debitur dengan kreditur adalah kredit macet, dan bahkan sampai debitur yang telah diberikan gratifikasi oleh kreditur untuk memperpanjang batas waktu pembayaran pinjaman. Namun, tidak semua debitur yang telah diberikan batas waktu pembayaran pinjaman diperpanjang mampu menyelesaikan permasalahan macet kredit pinjaman. Dan begitu terjadi klaim yang tepat yang dibuat oleh kreditur ke Pengadilan hukum. Yang disebut penuntutan*

hak adalah ukuran pengadilan hukum telah diambil untuk mencegah "eigenrichting" (tindakan untuk menilai semata-mata)<sup>1</sup>.

Pada dasarnya hukum Indonesia memberikan beberapa cara untuk pemenuhan pembayaran utang yang dapat diambil oleh kreditur jika debitur gagal memenuhi kewajibannya atau disebut dengan wanprestasi. Salah satu cara yang dapat diambil oleh kreditur adalah melalui proses litigasi. Melalui proses litigasi, kreditur akan mengajukan klaim melalui pengadilan. Mengenai lamanya proses penyelesaian sengketa melalui proses litigasi, itu akan menjadi cara yang tidak cukup tepat untuk kreditur sebagai pemegang hak untuk menyelesaikan sengketa, yang dikarenakan proses litigasi tersebut tidak efektif dan tidak efisien bersama dengan biaya mahal. Dan juga berdasarkan dengan Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 6 Tahun 1992 yang memerlukan penyelesaian kasus di pengadilan negeri dan pengadilan tinggi masing-masing dalam waktu 6 bulan, yang berarti penyelesaian sengketa di tingkat pertama dan banding kasus sudah diambil 1 tahun.

Sedangkan penyelesaian banding dan peninjauan kembali yang sangat sulit untuk memprediksi, dapat 3 sampai 5 tahun untuk penyelesaian kasus selesai. Jadi, cara ini kurang tepat dan efisien untuk kreditur untuk mengambil. Cara lainnya adalah untuk meminta penyitaan kapal dan perintah eksekusi penyitaan melalui Grosse akta hipotek kapal yang memiliki judul "Demi keadilan berdasarkan Ketuhanan yang Maha Esa" dan sehingga Grosse akta hipotek kapal memberikan hak kepada kreditur untuk melakukan proses eksekutorial atas jaminan kapal tersebut yang dikarenakan undang-undang sendiri menyamakannya dengan putusan hakim yang bersifat tetap dan mengikat. Dibandingkan dengan prosedur dan usaha penyelesaian melalui perintah eksekusi dari Grosse akta hipotek kapal dengan proses litigasi, perintah eksekusi yang lebih dianggap cara yang efektif dan efisien.

Sedangkan salah satu negara tetangga kita, Negara Singapura juga merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di dunia. Singapura juga sering dilakukan penangkapan kapal, karena berbagai faktor. Salah satu dari berbagai faktor yang menyebabkan Singapura sering dilakukan penangkapan dan penyitaan kapal adalah salah satu kasus serupa di Indonesia, yang merupakan debitur melakukan wanprestasi dan kreditur dipaksa untuk menyelesaikan sengketa melalui hukum untuk pemenuhan pembayaran. Singapura memberikan cara litigasi untuk pemenuhan pembayaran utang yang dapat diambil oleh kreditur jika debitur gagal memenuhi kewajibannya dengan jaminan dari pembayaran utang tersebut merupakan kapal aset dari perusahaan pelayaran.

Dalam hal ini, yang dapat dilihat adalah bahwa negara Indonesia dan Singapura memiliki prosedur hukum yang sama dan regulasi khusus mengenai penangkapan dan penyitaan kapal. Oleh karena itu, beberapa persamaan dalam kapal yang digunakan sebagai hipotek akan mematuhi hukum prosedural dan registrasi dari pejabat yang berwenang (pejabat berwenang Indonesia dikenal sebagai "Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal" dan pejabat berwenang di Singapura dikenal sebagai "Panitera Kapal Singapura"). Namun, ada juga banyak perbedaan, seperti prosedur hukum penyitaan kapal laut dan pelaksanaan prosedur hukum untuk pemenuhan pembayaran dari debitur kepada kreditur. Selain dari prosedur hukum dan pelaksanaannya istilah penyitaan kapal laut yang dipakai di Negara Indonesia tidak dikenal pada Negara Singapura yang menggunakan istilah penangkapan kapal laut "Arrest of ships". Maka dengan demikian, Peneliti menyimpulkan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara Indonesia dan Singapura dalam prosedur hukum dalam penangkapan kapal dan eksekusi kapal hipotek.

Sedangkan salah satu negara tetangga kita, Negara Singapura juga merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di dunia<sup>2</sup>. Singapura juga sering dilakukan penangkapan kapal, karena

---

<sup>1</sup> Sudikno Merto Kusumo, Hukum Acara Perdata Indonesia, (Yogyakarta: Liberty, 2006), hlm. 52.

berbagai faktor. Salah satu dari berbagai faktor yang menyebabkan Singapura sering dilakukan penangkapan dan penyitaan kapal adalah salah satu kasus serupa di Indonesia, yang merupakan debitur melakukan wanprestasi dan kreditur dipaksa untuk menyelesaikan sengketa melalui hukum untuk pemenuhan pembayaran. Singapura memberikan cara litigasi untuk pemenuhan pembayaran utang yang dapat diambil oleh kreditur jika debitur gagal memenuhi kewajibannya dengan jaminan dari pembayaran utang tersebut merupakan kapal aset dari perusahaan pelayaran.

Dalam hal penerapan dan pelaksanaan sita eksekusi atas kapal laut, kedua negara penerapan dan pelaksanaan yang sama dan juga berbeda. Persamaan dari prosedur hukum dan regulasi yang tidak jauh berbeda namun kedua negara memiliki penerapan yang berbeda. Oleh karena itu, kedua negara tersebut dapat memberikan hasil yang berbeda dalam pemberian upaya penyelesaian masalah yang khususnya dalam penyelesaian sita eksekusi kapal laut yang dijadikan sebagai jaminan atas kredit bermasalah.

Peneliti melakukan penelitian perbandingan hukum di Indonesia dan Singapura karena dari hasil yang diberikan oleh penerapan dan pelaksanaan sita eksekusi kapal laut memiliki persamaan namun perbedaan mana yang signifikan diberikan oleh kedua negara tersebut, apa saja persamaan dan perbedaan dari kedua negara tersebut dan sistem hukum dan penerapan negara mana yang lebih efektif dan efisien memberikan upaya penyelesaian permasalahan pada sita eksekusi kapal laut yang dijadikan sebagai jaminan atas kredit bermasalah. Maka dengan penelitian ini, Peneliti bertujuan meneliti bagaimana perbedaan dan persamaan dari penerapan dan pelaksanaan kedua negara tersebut dan penerapan dan pelaksanaan negara mana yang lebih efektif dan efisien dalam memberikan upaya penyelesaian bagi lembaga perbankan.

Berdasarkan hal tersebut, maka terdapat beberapa rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu **Pertama**, bagaimana prosedur hukum di Indonesia dan Singapura dalam melakukan sita eksekusi kapal laut yang merupakan jaminan atas pinjaman kredit bermasalah ?. **Kedua**, apakah persamaan dan perbedaan prosedur hukum di Indonesia dan Singapura dalam melakukan sita eksekusi kapal laut yang merupakan jaminan atas pinjaman kredit bermasalah ?. **Ketiga**, prosedur hukum negara mana yang lebih efektif dan efisien dalam menjalankan pelaksanaan sita eksekusi kapal laut yang merupakan jaminan kredit bermasalah ?.

## **B. Metode Penelitian**

Penelitian yuridis normatif yang Peneliti laksanakan akan ditujukan kepada penelitian perbandingan hukum, yaitu penelitian yang menekankan dan mencari adanya perbedaan-perbedaan yang ada pada berbagai sistem hukum. Jenis data yang Peneliti gunakan adalah sumber data primer dan sumber data sekunder namun sumber yang lebih utama digunakan adalah sumber data sekunder. Sumber data sekunder dibagikan menjadi bahan hukum primer yang berupa dari peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder berupa buku-buku, tulisan-tulisan, makalah dan artikel-artikel yang berhubungan dengan penelitian yang diangkat dan bahan hukum tersier yang dipakai berupa bahan pemberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, yakni artikel internet dan kamus-kamus. Dengan sumber data yang telah dikumpulkan, Peneliti menggunakan metode analisis kualitatif.

## **C. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Pada dasarnya hukum di Negara Indonesia memberikan beberapa cara pemenuhan pembayaran utang yang ditempuh kreditur apabila debitur melakukan cedera janji atau

---

<sup>2</sup> World Shipping. "Top 50 world Container Ports ", <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, diakses pada tanggal 11 Juni 2015.

wanprestasi. Upaya pemenuhan ini berlaku juga pada perjanjian yang menimbulkan hak preferen yang berupa Hak Tanggungan, Gadai, Jaminan Fidusia dan Hipotek.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, upaya pemenuhan pembayaran utang yang diberikan hukum Negara Indonesia yakni melalui proses litigasi dengan mengajukan gugatan perdata kepada Pengadilan Negeri yang kemudiannya akan dilalui banyak tahap persidangan sampai pada suatu keputusan dan dengan ditambahkan upaya hukum seperti banding, kasasi dan bahkan peninjauan kembali yang dapat memakan waktu yang sangat lama. Dengan memperhatikan panjangnya proses penyelesaian perkara yang timbul dari proses litigasi, akan menjadi suatu pilihan yang kurang tepat jika kreditur sebagai pemegang Hipotek kapal laut untuk menempuh cara penyelesaian ini.

Oleh karena upaya penyelesaian melalui proses litigasi tidaklah efektif dan efisien serta memakan waktu yang panjang dan memerlukan biaya yang mahal, maka upaya penyelesaian yang paling tepat untuk ditempuh oleh kreditur yang merupakan pemegang Hipotek kapal laut adalah mengajukan permohonan sita eksekusi berdasarkan Pasal 224 juncto Pasal 195 HIR dan Pasal 440 Rv.

Seperti yang telah diatur dalam beberapa pasal tersebut, Hipotek kapal laut dalam bentuk grosse akta, dengan dicantumkan titel eksekutorial berupa irah-irah "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa" maka pada hipotek itu melekat kekuatan eksekutorial (*executoriale kracht*) atau *entitles the holder to enforce*, dikarenakan oleh Undang-Undang sendiri mempersamakannya dengan putusan hakim pengadilan yang berkekuatan hukum yang tetap.<sup>3</sup>

Prosedur hukum atas penyitaan kapal laut yang merupakan jaminan atas pinjaman kredit bermasalah didasarkan pada Pasal 224 jo Pasal 195 HIR dan Pasal 440 Rv, dengan tahap-tahap sebagai berikut<sup>4</sup> :

1. Apabila debitur (pemberi hipotek) melakukan cedera janji, kreditur (penerima hipotek) dapat langsung meminta fiat eksekusi baik secara lisan maupun secara tertulis kepada Ketua Pengadilan berdasarkan Pasal 224 juncto Pasal 195 dan Pasal 196 HIR.
2. Dengan setelah meminta fiat eksekusi baik secara lisan maupun secara tertulis, Kepala Pengadilan Negeri akan mengambil tindakan hukum sebagai berikut :
  - a) Memberikan peringatan (*aanmaning*) kepada debitur supaya debitur memenuhi pembayaran utang secara sukarela;
  - b) Pemberian peringatan (*aanmaning*) kepada debitur menurut Pasal 196 HIR berlaku paling lama 8 hari.

Apabila batas waktu peringatan sudah lewat, namun debitur tidak mengindahkan dan melaksanakan pemenuhan pembayaran secara sukarela, maka Ketua Pengadilan Negeri selanjutnya yang berpedoman pada Pasal 197 HIR, akan melakukan tindakan sebagai berikut :

- a) Ketua Pengadilan Negeri mengeluarkan Penetapan Sita Eksekusi (*executorial beslag*) atas kapal laut yang dijadikan objek jaminan / objek Hipotek (Pasal 197 ayat { 1 } HIR);
  - b) Penyitaan yang akan dilakukan oleh panitera atau juru sita sesuai dengan ketentuan Pasal 559-579 Rv.
3. Penyitaan yang dilakukan oleh panitera maupun oleh jurusita yang didasari Pasal 559-579 Rv, akan diuraikan sebagai berikut<sup>5</sup> :

---

<sup>3</sup> M.yahya harahap hal.234

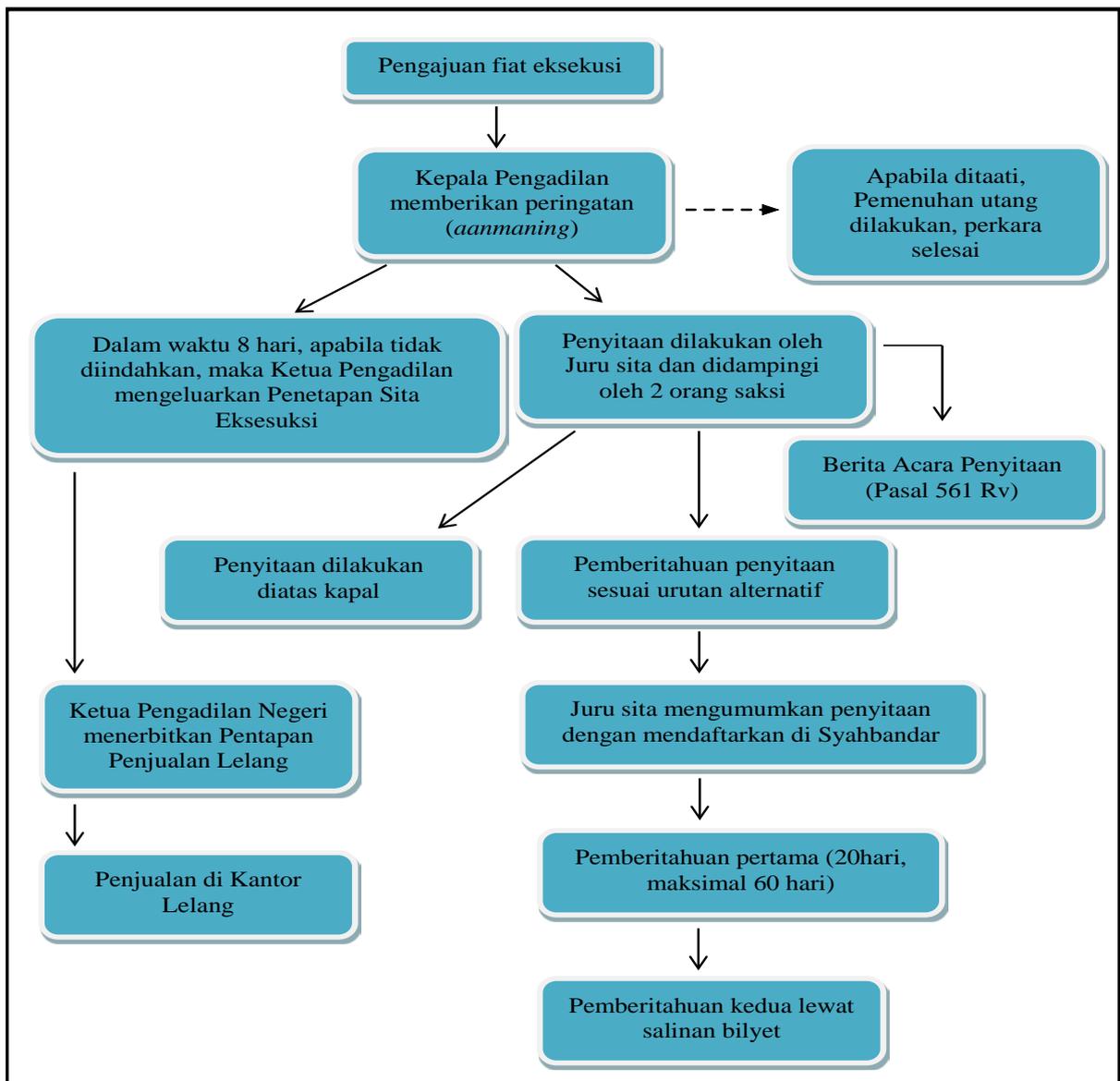
<sup>4</sup> M.yahya harahap hal 234

<sup>5</sup> M.yahya harahap hlm 240

- a) Penyitaan dilakukan diatas kapal laut tersebut. Ditegaskan pada Pasal 560 Rv yang menyebutkan “Sita atas kapal harus dilakukan di atas kapal itu sendiri”. Ketentuan ini pada dasarnya tidak berbeda dengan Pasal 197 ayat (9) HIR, yakni pelaksanaan penyitaan dilakukan di tempat barang sitaan berada;
- b) Pelaksanaan penyitaan kapal laut dilakukan oleh juru sita dengan didampingi oleh dua orang saksi. Pada pasal 560 ayat (2) yang berbunyi “Juru sita dalam pada itu didampingi dua saksi, yang nama-nama mereka, pekerjaan dan tempat tinggal dia sebutkan dalam berita acara. Mereka semua menandatangani surat yang asli dan salinan-salinannya.”. Pada pasal ini menegaskan bahwa kedua orang saksi tersebut dihadirkan pada saat pelaksanaan penyitaan diatas kapal laut dan juga ikut menandatangani berita acara sita. Dalam prakteknya, untuk mempermudah pemilihan orang saksi, jurusita memilih pegawai dari pengadilan tempat penyitaan dilakukan. Ketentuan pasal ini berlaku sama dengan Pasal 197 ayat (6) HIR;
- c) Juru sita sebelum melakukan penyitaan atas kapal laut membuat berita acara penyitaan. Pasal 561 memerintahkan kepada juru sita untuk membuat berita sita.
- d) Setelah membuat berita acara penyitaan dan pelaksanaannya, pada kalimat selanjutnya pada Pasal 560 Rv memerintahkan juru sita untuk mengangkat seorang penjaga atau penyimpan diatas kapal. Akan tetapi, terlepas dari kebolehan melakukan sita eksekusi diatas kapal laut, penyitaan tidak boleh menghalangi dan mengurangi hak penguasaan debitur (pemilik) atas kapal laut dan juga tidak boleh mengurangi dan membatasi hak perusahaan debitur atas kapal;
- e) Juru sita mengumumkan penyitaan dengan jalan mendaftarkannya pada kantor pejabat yang berwenang. Dalam hal Hipotek kapal laut, dimana bukti kepemilikan kapal laut tersebut didaftarkan di Kantor Syahbandar / Kantor Administrasi Pelabuhan dimana kapal tersebut didaftarkan, maka sita eksekusi juga didaftarkan di Kantor Syahbandar yang bersangkutan (Pasal 562-563 Rv) dan apabila pemilik kapal, agennya ataupun pemegang buku bertempat tinggal ditempat dilakukan sita, maka orang yang ditunjuk oleh juru sita sebagai penyimpan atau penjaga kapal tersebut dalam waktu 8 hari harus memberitahukan salinan berita acara penyitaan kepadanya (pasal 563 HIR). Apabila pemilik kapal tidak bertempat tinggal dalam tempat penyitaan dilakukan, maka pemberitahuan dengan cara lainnya atau pun pada yang bersangkutan berlaku Pasal 10 Rv;
- f) Pemberitahuan pertama sebelum penjualan dilakukan dengan waktu paling sedikit 20 hari dan selambat-lambatnya 60 hari setelah pengumuman berita penyitaan dilakukan dalam suatu surat kabar tempat penjualan akan dilakukan (Pasal 516 Rv);
- g) Pemberitahuan kedua dilakukan oleh orang yang menuntut penyitaan dengan memberikan salinan-salinan bilyet kepada para kreditur, dalam waktu empat belas hari setelah pengumuman pertama dengan dibukukan pada register pokok dalam Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Pasal 566 Rv dan Pasal 198 HIR)
- h) Selanjutnya Ketua Pengadilan Negeri menerbitkan Penetapan Penjualan Lelang (executoriale verkoop) berdasarkan Pasal 200 ayat (1) HIR :
  - 1) Bersamaan dengan ini Ketua Pengadilan Negeri meminta bantuan Kantor Lelang;
  - 2) Dengan demikian, penjualan lelang dilakukan dengan perantaraan Kantor Lelang.

Berikut ini adalah skema kerangka singkat tahap-tahap sita eksekusi atas kapal laut yang diatur dalam HIR dan Rv :

**GAMBAR 1 : Skema Kerangka Tahap-Tahap Sita Eksekusi Atas Kapal Laut di Indonesia**



Upaya penyelesaian perkara mengenai sita eksekusi kapal laut di Negara Singapura didasari oleh pengajuan sita dengan berdasarkan Singapore Supreme Court of Judicature Act Chapter 322 of 2006 (Revised edition). Prosedur hukum penyitaan kapal di Negara Singapura, diuraikan sebagai berikut :

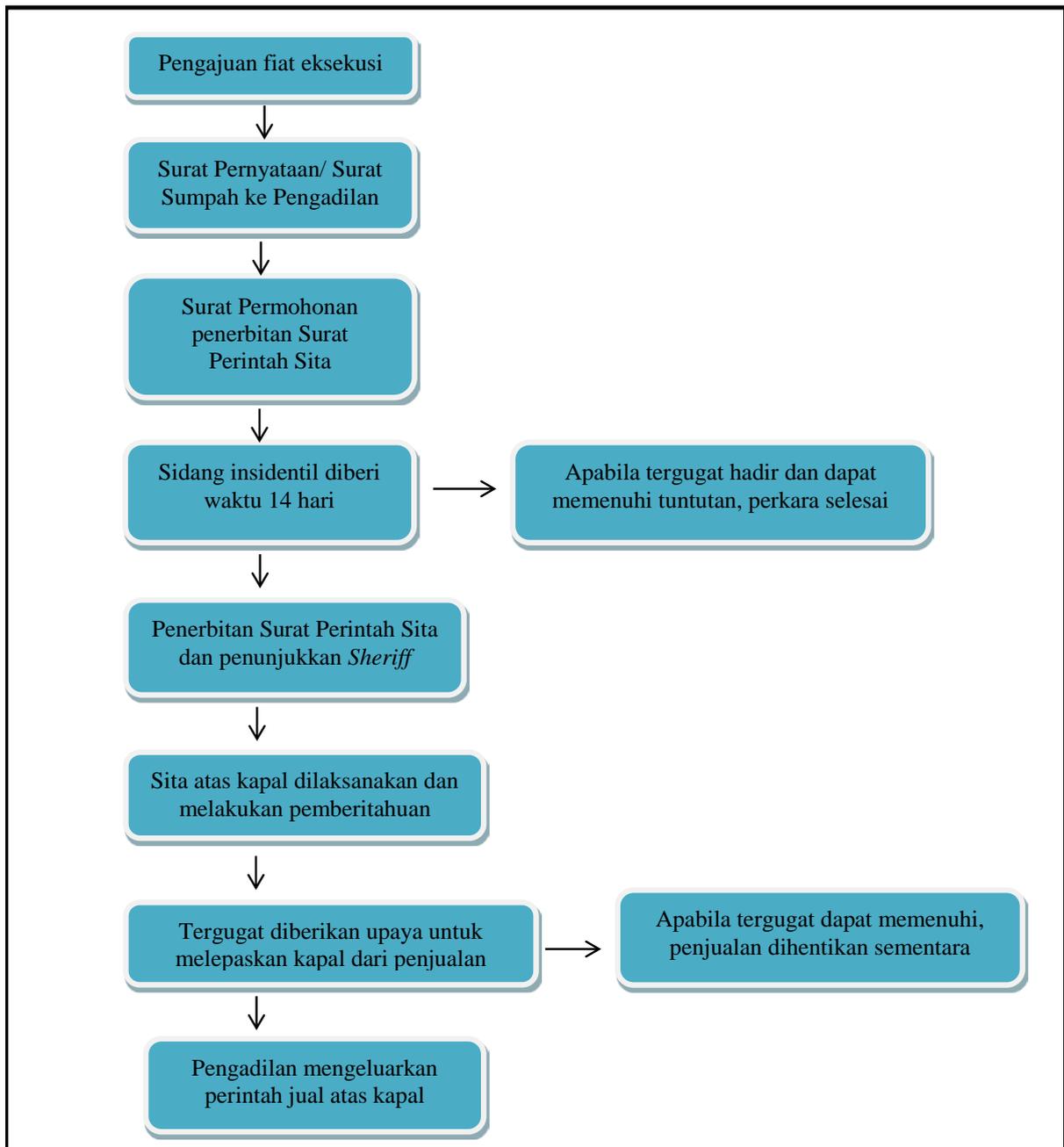
- 1) Segala perbuatan hukum atas kapal harus dilalui dengan Surat Perintah Pengadilan. Penggugat harus mengajukan fiat eksekusi kepada Pengadilan Negeri Singapura setempat (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 2 ayat 1), dan Surat Perintah Pengadilan berlaku selama 12 bulan sejak surat diterbitkan oleh Pengadilan (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 2 ayat 4);
- 2) Setelah mengajukan fiat eksekusi kepada Pengadilan Negeri Singapura setempat, penggugat harus memberikan surat pernyataan / surat sumpah yang berisi : nama, alamat penggugat, pekerjaan, tuntutan-tuntutan, nama kapal, tipe kapal dan tempat pelabuhan dimana kapal di register (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 4 ayat 6), surat pernyataan / surat sumpah merupakan persyaratan formil yang harus dilengkapi terlebih dahulu sebelum

Pengadilan menerbitkan Surat Perintah Sita atas kapal (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 4 ayat 3);

- 3) Penggugat juga harus mengajukan permohonan untuk penerbitan Surat Perintah Sita dari Pengadilan dan juga menunggu pemeriksaan pada buku register surat keberatan dari pihak manapun, apakah terdapat keberatan-keberatan yang terdaftar atas objek yang akan dilakukan sita (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 4 ayat 2a,2b).
- 4) Pengadilan memberikan pemberitahuan kepada tergugat untuk dalam waktu 14 hari untuk hadir dalam persidangan. Apabila tergugat tidak hadir dalam kurun waktu yang telah diberikan dan meskipun hadir dalam persidangan namun tidak dapat memberikan pernyataan atau bantahan atas gugatan tersebut, maka penggugat dapat mengajukan kepada pengadilan bahwa tergugat lalai dalam kewajibannya dan dilanjutkan dengan penerbitan Surat Perintah Sita (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 20 ayat 1-4);
- 5) Pengadilan menerbitkan Surat Perintah Sita dengan di stempel juga oleh Pejabat Pendaftar Kapal, dan kemudian Pengadilan menunjuk seorang Sheriff untuk melakukan sita atas kapal (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 9 ayat 2), Surat Perintah Sita tersebut berlaku selama 12 bulan sejak diterbitkan oleh Pengadilan (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 9 ayat 1);
- 6) Surat Perintah Sita harus dilaksanakan oleh Sheriff dalam waktu 7 hari setelah diterbitkannya Surat Perintah Sita tersebut dan dengan memperhatikan adanya pengajuan keberatan dari pihak lain dan biaya biaya dan pengeluaran yang harus dilunaskan kepada Sheriff terlebih dahulu (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 9 ayat 1-7);
- 7) Penyitaan dilakukan diatas kapal, dengan Sheriff menempelkan asli Surat Perintah Sita pada tiang kapal atau bagian kapal, yang dapat memberitahukan bahwa kapal tersebut disita selama beberapa hari, setelah beberapa hari ditempelkan asli surat tersebut, Sheriff menggantikan asli surat tersebut dengan salinan yang akan juga ditempel pada kapal tersebut (Court of Judicature Act Chapter 322 Order 70 Pasal 10 ayat 1-2);
- 8) Setelah kapal disita, pengadilan memberikan tergugat untuk dapat membayar uang denda kepada penggugat dalam kurun waktu 7 hari, namun apabila tergugat gagal untuk memenuhinya, maka Pengadilan dengan ini memerintahkan Sheriff untuk melakukan penjualan atas kapal laut pada kantor lelang.

Berikut ini adalah skema kerangka singkat tahap-tahap sita eksekusi atas kapal laut yang diatur menurut Hukum Negara Singapura :

**Gambar 2 : Skema Kerangka Tahap-Tahap Sita Eksekusi Atas Kapal Laut Di Singapura**



Setiap hukum dan peraturan yang berlaku pada setiap Negara memiliki persamaan dan juga pastinya terdapat perbedaan yang membedakan hukum dan peraturan setiap Negara dengan Negara lainnya.

Terlebihnya pada Negara Indonesia yang menganut sistem Hukum Eropa Kontinental pasti berbeda dengan Negara Singapura yang menganut sistem Hukum Anglo-Saxon. Dalam bagian ini, akan diperjelaskan persamaan dan perbedaan prosedur hukum dari Negara Indonesia dan Negara Singapura mengenai sita eksekusi atas kapal laut yang dijadikan jaminan kredit yang bermasalah. Berikut merupakan persamaan prosedur dari kedua Negara, yaitu :

1. Pengajuan sita eksekusi.

Kedua Negara dalam pengajuan sita eksekusi diajukan kepada Pengadilan Negeri setempat dan dimana objek kapal laut tersebut didaftarkan.

2. Pelaksana sita eksekusi.

Kedua Negara dalam sita eksekusi menunjuk seorang untuk dijadikan juru sita atas kapal yang dijadikan objek sita.

3. Penetapan Sita Eksekusi.

Kedua Negara dalam pelaksanaan sita eksekusi, menerbitkan sebuah surat atau penetapan yang menyatakan dan menerima sita eksekusi dapat dilaksanakan oleh juru sita.

4. Pengumuman pada kapal laut.

Kedua Negara dalam hukum masing-masing memerintahkan juru sita untuk melakukan pengumuman sita atas kapal, baik dalam asli surat maupun salinan dengan menempelkan pengumuman tersebut pada kapal yang dijadikan objek sitaan.

5. Penjualan.

Kedua Negara dalam penjualan objek sitaan dilakukan oleh orang yang melakukan sita eksekusi tersebut, yaitu jurusita. Tempat yang dilakukan penjualan juga sama, yaitu kantor lelang.

6. Uang tanggungan / jaminan.

Kedua Negara juga menganut pembayaran uang tanggungan / uang jaminan dari tergugat guna untuk melakukan penghentian penjualan sementara dengan diberikan waktu pembayaran. Dan apabila tergugat dalam kurun waktu yang diberikan tidak dapat menyerahkan uang tanggungan / uang jaminan yang sebagaimana di tuntutan, maka penjualan atas kapal tetap dijalankan.

7. Pengangkatan sita atas kapal

Kedua Negara mempunyai suatu persamaan yaitu melakukan pemeriksaan secara insidental pada pokok perkara, gugatan apakah sesuai dengan kebenaran dan apakah mempunyai dasar hukum dan didukung oleh alat bukti yang cukup kuat. Apabila pengajuan sita tidak didasarkan atas dukungan pembuktian ataupun dasar yang cukup, maka pengadilan dari Kedua Negara harus segera memerintahkan pengangkatan sita.

Dengan demikian dapat kita simpulkan bahwa meskipun terdapat perbedaan sistem hukum yang dianut oleh kedua Negara tersebut, secara khususnya sampai dengan mengenai prosedur hukum sita eksekusi atas kapal laut terdapat persamaan juga. Persamaan yang terpenting adalah dari pengajuan sita eksekusi atas kapal laut diajukan pada Pengadilan Negeri, pelaksana sita eksekusi ditunjuk oleh Pengadilan Negeri, pelaksana sita eksekusi tersebut merupakan juru sita, pengumuman yang dilakukan pada kapal laut, uang tanggungan yang dipergunakan untuk menghentikan penjualan sementara dan penjualan kapal yang dilakukan di kantor lelang.

Selanjutnya perbedaan sita eksekusi kapal adalah bagian penting yang membedakan prosedur hukum kedua Negara tersebut. Berikut merupakan perbedaan prosedur dari kedua Negara Indonesia dan Singapura, yaitu :

1. Pemberitahuan pada Tergugat

Setelah diajukan permohonan sita eksekusi oleh oleh penggugat, Pengadilan Negeri Indonesia memberikan surat peringatan (aanmaning) pada tergugat, surat peringatan tersebut merupakan surat peneguran untuk memenuhi pelunasan hutang kepada penggugat, namun pada Negara

Singapura memberikan surat pemberitahuan tergugat untuk menghadiri sidang sebelum sita eksekusi dilakukan untuk memberikan bantahan ataupun keberatan lainnya.

#### 2. Pendamping Juru sita.

Salah satu perbedaan yang mencolok dari pelaksana jurusita yaitu dalam Hukum Negara Indonesia menyebutkan juru sita didampingi dua orang saksi yang ikut serta dalam pelaksanaan sita eksekusi atas kapal dan kemudian para saksi ikut menandatangani asli surat-surat dan salinan lainnya. Akan tetapi, Hukum Negara Singapura tidak menyebutkan bahwa Sheriff pelaksana sita eksekusi kapal harus didampingi oleh saksi maupun ikut menandatangani asli surat-surat ataupun salinan lainnya.

#### 3. Pembayaran biaya kepada juru sita.

Pembayaran biaya kepada juru sita di Negara Indonesia dilakukan pada Pengadilan Negeri dalam bentuk panjar, namun pembayaran biaya kepada juru sita di Negara Singapura dibayar langsung kepada juru sita sebelum melaksanakan sita eksekusi atas kapal sebagai ongkos dan upah.

#### 4. Asas Rijidende Beslag

Negara Indonesia menganut asas Rijidende Beslag, asas ini diartikan sebagai berikut : objek yang disita eksekusi hanya terbatas sarana kapalnya saja, namun tidak boleh menghambat kegiatan tergugat ataupun kegiatan operasional kapal untuk berlayar didalam wilayah Indonesia maupun keluar negeri dengan maksud kapal tetap bebas berlayar kemana saja yang dikehendaki debitur<sup>6</sup> . Namun Negara Singapura tidak menganut asas tersebut. Kapal yang telah disita, secara langsung ditahan oleh juru sita dan kapal tersebut tidak diperbolehkan untuk berlayar sampai dengan dilakukan penjualan melalui kantor lelang atau dilakukan pembayaran uang tanggungan dari tergugat<sup>7</sup> .

#### 5. Larangan sita atas kapal yang siap berlayar.

Negara Indonesia melarang atas meletakkan sita atas kapal yang sudah siap berlayar meskipun telah ada izin atau penetapan dari Ketua Pengadilan Negeri. Akan tetapi, Negara Singapura tidak menganut larangan tersebut, apabila kapal sudah disita oleh juru sita maka baik kapal yang sudah berlayar atau tidak akan langsung ditahan oleh juru sita<sup>8</sup> .

Berdasarkan uraian diatas, Peneliti membuat tabel yang menjelaskan secara singkat mengenai perbedaan prosedur hukum sita eksekusi atas kapal laut yang dijadikan jaminan kredit bermasalah, yaitu sebagai berikut :

---

<sup>6</sup> M.yahya harahap hal 238

<sup>7</sup> <http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/commercial-law/chapter-25> diakses pada tanggal 17 Juni 2015

<sup>8</sup> M.yahya harahap 241

No.	Perbedaan	Indonesia	Singapura
1.	Pemberitahuan kepada tergugat	Surat Peringatan (aanmaning)	Surat pemberitahuan
2.	Pelaksana	Juru sita di damping 2 orang saksi	Juru sita sebagai pelaksana tunggal
3.	Pembayaran kepada juru sita	Panjar	Biaya dan ongkos
4.	Asas <i>Rijndende Beslag</i>	Menganut asas tersebut	Tidak menganut
5.	Asas larangan menyita kapal siap berlayar	Menganut asas tersebut	Tidak menganut

Indonesia dan Singapura sama-sama memiliki kebijakan hukum dalam mengatur prosedur dan prinsip pelaksanaan sita eksekusi atas kapal laut yang merupakan jaminan kredit bermasalah. Dengan dasar pemberian upaya pemenuhan pembayaran utang terhadap kreditur dan penyelesaian perkara masing-masing pihak.

Peneliti melakukan penelitian dengan metodologi kualitatif dari prosedur hukum, prinsip-prinsip maupun asas-asas yang dianut dan dijalankan oleh kedua negara. Peninjauan kedua hal tersebut memberikan dampak penting terhadap suatu upaya pemenuhan pembayaran utang dari negara kepada kreditur, oleh karena, kedua hal tersebut merupakan alasan utama untuk meninjau negara mana yang lebih efektif dan efisien dalam melaksanakan sita eksekusi atas kapal laut yang dijadikan jaminan kredit bermasalah.

Ditinjau dari sisi efektif pelaksanaan sita eksekusi, Indonesia dan Singapura sama-sama memiliki asas/prinsip yang dianut dan dijalankan pada saat pelaksanaan sita.

Indonesia menganut 2 (dua) asas yang dianggap menghambat efektifitas dan efisiensi atas pelaksanaan sita eksekusi atas kapal, yaitu :

#### 1. Asas *Rijndende Beslag*

Indonesia menganut asas tersebut, dimana sita eksekusi tidak boleh menghambat sampai dengan menghalangi kegiatan perusahaan atau mematikan kegiatan operasional perusahaan debitur, sehingga kapal tetap dapat bebas berlayar kemana saja meskipun kapal telah disita, dengan kata lain kapal tersebut disita eksekusi hanya pada sarannya saja.

Asas tersebut, menurut Peneliti dapat menghambat pelaksanaan sita eksekusi atas kapal yang dijadikan jaminan kredit bermasalah. Berbeda dengan sita eksekusi Hak Tanggungan atas tanah, kapal yang merupakan objek yang dapat berpindah-pindah dianut asas tersebut memberikan suatu ketidak pastian hukum kepada kreditur yang disebabkan apabila debitur yang tidak beritikad baik dengan menggunakan alasan dan merencanakan untuk membawa lari / menyelundupkan kapal laut tersebut dengan alasan bahwa kapal sedang dipergunakan usaha untuk berlayar.

## 2. Asas Larangan menyita kapal yang siap berlayar.

Asas tersebut memberikan larangan untuk meletakkan sita atas kapal laut yang siap berlayar. Meskipun penggugat telah mendapatkan Penetapan Sita Eksekusi dari Ketua Pengadilan Negeri, kapal tetap tidak dapat diletakkan sita eksekusi.

Asas tersebut menimbulkan kesulitan dalam pelaksanaan sita eksekusi sampai dengan penjualan lelang. Misalnya, Pengadilan Negeri meletakkan sita eksekusi atas kapal laut berdasarkan Hipotek kapal laut. Penyitaan yang kemudiannya akan dilanjutkan dengan penetapan eksekusi penjualan lelang dan sampai pada penetapan tanggal penjualan, kapal tidak berada di pelabuhan dengan alasan bahwa kapal sedang dipergunakan dan siap berlayar. Akibatnya seluruh pelaksanaan sita eksekusi ditangguhkan.

Dengan memberlakukan asas tersebut, dikhawatirkan bahwa pihak debitur yang beritikad tidak baik melakukan penyelundupan atas kapal laut yang hendak di sita eksekusi dengan cara yaitu : pada saat hendak dilakukan sita, debitur sebelumnya sudah dapat membuat dokumen bahwa kapal laut hendak berlayar sebagai alasan untuk menghambat sita eksekusi, dan setelah kapal laut tersebut berlayar maka debitur sudah dapat mengubah nama dan warna kapal tersebut, sehingga kapal tersebut sudah bukan lagi seperti kapal yang pertama kali dibangun. Dengan kapal laut yang dilakukan cara seperti ini, dapat menimbulkan kemungkinan tinggi bagi debitur untuk melakukan pendaftaran ke kota lain dan memberikan jaminan baru atas kapal tersebut.

Selain hambatan yang terjadi akibat kedua asas yang telah Peneliti uraikan, selanjutnya hambatan yang mempengaruhi efektifitas dan efisiensi pelaksanaan sita eksekusi pada Indonesia adalah peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar dan pedoman pelaksanaan sita eksekusi, Peneliti berpendapat bahwa dasar hukum beserta hukum pelaksana Negara Indonesia ketinggalan jaman dan tidak dapat memberikan suatu kepastian hukum bagi pelaksana dan kreditur. Dapat kita lihat bahwa hukum yang menjadi pedoman pelaksanaan sita eksekusi di Negara Indonesia adalah HIR, RV dan KUHP, ketiga hukum tersebut merupakan hukum peninggalan sejak jaman kolonial Belanda dan tetap dipakai sampai sekarang dan tidak ada perubahan ataupun pembaharuan atas ketiga hukum tersebut pada kemajuan dan kepentingan penggunaan hukum di masyarakat. Yang kemudiannya dapat kita lihat adalah Hipotek kapal laut yang diatur dalam KUHP masih dalam bentuk dan susunan lama yang terkait pada Hipotek atas tanah dan meskipun jaminan atas tanah yang telah dijadikan Hak Tanggungan, Hipotek kapal laut masih tetap saja berada dalam pengaturan hukum yang lama.

Sedangkan di Singapura, tidak dikenal dengan asas Rijdende Beslagi ataupun asas larangan menyita atas kapal yang siap berlayar. Hukum Negara Singapura yang khususnya mengenai sita eksekusi atas kapal, penguasaan dan penjagaan kapal berada langsung pada Sheriff yang ditunjuk oleh Pengadilan Negeri. Negara Singapura menganut suatu penerapan yaitu "Ship Arrest" atau disebut dengan penahanan kapal, dimana sejak Pengadilan Negeri Singapura telah menerbitkan Penetapan Sita Eksekusi, kapal ditahan dan berada dibawah tahanan Sheriff .

Sehingga penguasaan absolut sepenuhnya berada dibawah Sheriff dan tidak dikuasai ataupun dijaga oleh pihak manapun. Peneliti menganggap bahwa dalam penerapan tersebut, Hukum Negara Singapura memberikan sikap tegas dan efektif dalam

pelaksanaan utama dari sita eksekusi atas kapal laut yang merupakan objek yang bergerak dan dapat dipindahkan kemanapun, sehingga penerapan tersebut dapat memberikan suatu kepastian hukum bagi pelaksana dan secara tepat menjalankan prosedur hukum untuk sampai pada tujuan upaya yang diberikan oleh hukum.

Kemudian meninjau dari perkembangan hukum Negara Singapura, Peneliti berpendapat bahwa Hukum Negara Singapura selalu di perbarui dan lebih terkodifikasi khusus. Peneliti berpendapat tersebut, dapat dilihat dari 2 penjelasan, yaitu : pertama, dilihat dari hukum fundamental dari Negara Singapura dalam Singapore Supreme Court of Judicature Act Chapter 322 of 2006 yang diterbitkan pada tahun 1996, direvisikan sebanyak 6 kali (tahun 1997, 1998, 1999, 2001, 2004 dan 2006) yang sebagaimana hukum fundamental tersebut merupakan hukum beracara dalam pengadilan dan Negara Singapura melakukan revisi dan disesuaikan dengan perkembangan jaman. Keduanya, dalam Singapore Supreme Court of Judicature Act Chapter 322 of 2006 terdapat kodifikasi hukum yang jelas dan terperinci atas setiap prosedur hukum yang harus dilakukan oleh pelaksana hukum.

Atas tinjauan-tinjauan tersebut di atas, Peneliti berpendapat bahwa ketentuan hukum di Singapura dalam segi efektifitas pelaksana melaksanakan sita eksekusi atas kapal laut yang didasari oleh hukum lebih efektif dari pelaksanaan sita eksekusi yang didasari hukum Negara Indonesia. Sedangkan segi efisiensi hukum di Singapura lebih efisien di pergunakan sebagai dasar hukum melaksanakan sita eksekusi atas kapal laut dibandingkan efisiensi hukum di Negara Indonesia.

#### **D. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dimuka, Peneliti menarik kesimpulan untuk menjawab permasalahan yang diangkat dalam pada penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Indonesia dan Singapura sama-sama memiliki ketentuan hukum yang dijadikan dasar pelaksanaan sita eksekusi atas kapal laut yang dijadikan jaminan kredit bermasalah. Pada Negara Indonesia, prosedur hukum tersebut diatur dalam beberapa hukum fundamental, yaitu : Pasal 1162-1232 KUHPerdara Buku II dan Pasal 60-66 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai dasar Hipotek, kemudiannya hukum pelaksanaannya diatur pada HIR dan Rv. Sedangkan di Negara Singapura, prosedur hukum tersebut diatur dalam 2 hukum fundamental, yaitu : Singapore Merchant Shipping Act Chapter 179 of 1996 sebagai dasar Hipotek dan Singapore Supreme Court of Judicature Act Chapter 322 of 2006 yang merupakan hukum pelaksanaannya. Prosedur hukum pelaksanaan sita eksekusi kapal laut di Negara Indonesia memberikan beberapa prosedur penting, yaitu : pengajuan sita eksekusi ke Pengadilan Negeri, pemberian surat peringatan, penerbitan Penetapan Sita Eksekusi, penyitaan dilakukan atas kapal oleh juru sita didampingi 2 orang saksi, pemberitahuan penyitaan, mendaftarkan penyitaan di Syahbandar, pemberitahuan penyitaan yang telah dilaksanakan, penerbitan Penetapan Penjualan Lelang dan penjualan dilaksanakan di Kantor Lelang. Selain dari prosedur hukum tersebut, Negara Indonesia menganut beberapa asas saat melaksanakan penyitaan kapal, yaitu : Asas Rijdende Beslag dan Asas larangan menyita atas kapal yang

berlayar. Kemudian pada Negara Singapura, prosedur hukum terdiri dari beberapa bagian penting, yaitu : pengajuan sita eksekusi ke Pengadilan Negeri, membuat Surat Pernyataan dan Surat Permohonan untuk penerbitan Surat Perintah Sita, Pengadilan negeri memberikan sidang insidentil, penerbitan Surat Perintah Sita beserta penunjukan Sheriff, sita dilaksanakan atas kapal, melakukan pemberitahuan dan pengumuman beserta mendaftarkan di register kapal, pengadilan mengeluarkan perintah jual atas kapal dan penjualan kapal dilakukan di Kantor Lelang.

2. Persamaan dari kedua hukum Negara tersebut dapat dilihat dari pengajuan sita eksekusi yang harus dilakukan terlebih dahulu oleh penggugat, penunjukkan seorang pelaksana sita eksekusi, setelah dengan penunjukkan pelaksana maka Pengadilan menerbitkan Penetapan Sita Eksekusi, pemberitahuan penyitaan pada kapal laut, uang tanggungan untuk menghentikan penjualan sementara, pengangkatan sita apabila tidak mempunyai dasar hukum dan dukungan bukti yang cukup dan penjualan kapal laut dilaksanakan di kantor lelang. Sedangkan perbedaan dapat kita lihat dari pemberitahuan yang diberikan kepada tergugat, juru sita sebagai pelaksana tersendiri atau didampingi oleh saksi, pembayaran biaya kepada juru sita dilakukan dalam bentuk apa dan pemberlakuan asas-asas atau prinsip yang mendasari pelaksanaan sita atas kapal.
3. Ditinjau dari segi efektifitas dan efisiensi untuk melaksanakan sita eksekusi atas kapal yang merupakan jaminan kredit bermasalah, Peneliti memberikan kesimpulan bahwa Negara Singapura memiliki aturan hukum yang lebih efektif dan efisien dalam melaksanakan sita eksekusi atas kapal laut.

## **Daftar Pustaka**

### **a. Buku**

Sudikno Merto Kusumo, Hukum Acara Perdata Indonesia, (Yogyakarta: Liberty, 2006), hlm. 52.

### **b. Internet**

World Shipping."Top 50 world Container Ports ", <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, diakses pada tanggal 11 Juni 2015.

<http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/commercial-law/chapter-25> diakses pada tanggal 17 Juni 2015