



PUTUSAN
Nomor 45/PDT/2020/PT BJM

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Tinggi Banjarmasin yang mengadili perkara - perkara perdata dalam peradilan tingkat banding, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara antara:

PT. Barito Gas Utama, Diwakili oleh Saibani, H Selaku Direktur Utama, tempat kedudukan Jalan Sungai Pitung, Kecamatan Alalak, Kabupaten Barito Kuala, Provinsi Kalimantan Selatan dalam hal ini memberikan kuasa kepada Muhamad Pazri, S.H., M.H, Dkk, Advokat yang berkantor di Jalan Brigjen H. Hasan Basry No.37, Kelurahan Alalak Utara, Kecamatan Banjarmasin Utara Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan, 70124 berdasarkan surat kuasa khusus tanggal , sebagai Pemanding semula Penggugat;

Lawan

P. Mansyur, bertempat tinggal di Jalan Simpang Gusti Raya No.8b RT/RW 033/003, Kelurahan Alalak Utara, Kecamatan Banjarmasin Utara, Kota Banjarmasin, Provinsi Kalimantan Selatan, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Tugimin, S.H., M.H. , Advokat dan Konsultan Hukum pada "QUEEN" Law Office & Legal Consultant beralamat kantor di Jalan Wildan Sari No 45 RT 06 RW 01 Kelurahan Telaga Biru, Kecamatan Banjarmasin Barat, Kota Banjarmasin 70119, Provinsi Kalimantan Selatan sebagai Terbanding semula Tergugat;

Pengadilan Tinggi tersebut;

Telah membaca berkas perkara putusan Pengadilan Negeri Banjarmasin Nomor 11/Pdt.G/2020/PN.Bjm., tanggal 19 Mei 2020 serta surat-surat lain yang berhubungan dengan perkara ini;

TENTANG DUDUK PERKARA

Mengutip serta memperhatikan uraian-uraian tentang hal-hal yang tercantum dalam turunan resmi putusan Pengadilan Negeri Banjarmasin Nomor 11/Pdt.G/2020/PN.Bjm., tanggal 19 Mei 2020 yang amar lengkapnya berbunyi sebagai berikut:

Dalam Eksepsi :

Mengabulkan Eksepsi Tergugat;

Dalam Pokok Perkara :



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima;
2. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara yang sampai hari ini ditetapkan sejumlah Rp.316.000,00 (Tiga ratus enam belas ribu rupiah);

Membaca Akta Pernyataan Permohonan Banding Nomor 11/Pdt. G/2020/PN Bjm yang dibuat oleh Lestijo Warsito, S.H.,M.H Panitera Pengadilan Negeri Banjarmasin, bahwa pada tanggal 29 Mei 2020 Pembanding semula Penggugat telah mengajukan permohonan banding terhadap putusan oleh Pengadilan Negeri Banjarmasin Nomor 11/Pdt.G/2020/PN Bjm tanggal 19 Mei 2020;

Membaca Relas Pemberitahuan Pernyataan Banding Nomor 11/Pdt. G/2020/PN Bjm yang menerangkan bahwa terhadap permohonan banding dari Pembanding - semula Penggugat tersebut, telah diberitahukan kepada Terbanding semula Tergugat pada tanggal 8 Juni 2020 oleh Rusmelina, S.E Jurusita Pengganti Pengadilan Negeri Banjarmasin;

Membaca Memori Banding tanggal 9 Juni 2020 yang diajukan oleh Kuasa Pembanding semula Penggugat diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Banjarmasin pada tanggal 9 Juni 2020;

Membaca Permohonan Pemberitahuan dan Penyerahan Memori Banding kepada Kuasa Terbanding semula Tergugat tanggal 11 Juni 2020 oleh Rusmelina, S.E Jurusita Pengganti Pengadilan Negeri Banjarmasin;

Membaca Relas Pemberitahuan Memeriksa dan Mempelajari Berkas Banding Nomor 11/Pdt.G/2020/PN Bjm., yang menerangkan bahwa telah memberitahukan perihal Inzage tersebut kepada Kuasa Pembanding semula Penggugat dan kepada Kuasa Terbanding semula Tergugat pada tanggal 8 Juni 2020 oleh Rusmelina, S.E Jurusita Pengganti Pengadilan Negeri Banjarmasin;

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim tingkat banding mencermati putusan Pengadilan Negeri Banjarmasin No. 11/Pd.G/2020/PN.Bjm yang diucapkan pada persidangan yang terbuka untuk umum pada tanggal 19 Mei 2020 yang dihadiri oleh Kuasa Penggugat dan Kuasa Tergugat dan akta Pernyataan Permohonan Banding Nomor 11/Pdt.G/2020/PN.Bjm., dimana permintaan banding tersebut diajukan pada tanggal 29 Mei 2020, maka berdasarkan ketentuan Pasal 199 Rbg, permintaan pemeriksaan dalam tingkat banding oleh Kuasa Pembanding semula Penggugat tersebut ternyata diajukan masih dalam tenggang waktu dan menurut cara serta

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

syarat-syarat yang ditentukan oleh Undang-Undang, maka permintaan banding tersebut secara formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa untuk kepentingan pemeriksaan berkas banding, Kuasa Pembanding semula Penggugat telah mengajukan Memori Banding tertanggal 9 Juni 2020 yang pada pokoknya sebagai berikut :

1. Bahwa pertimbangan majelis hakim pada halaman 24 terkait Pasal 245, Pasal 220 (1), Pasal 221 (3), Pasal 251 dan Pasal 253 UU No 17 Tahun 2008 terkait dengan kecelakaan kapal yang mana hal tersebut tidak dipertimbangkan dengan Pasal 257 yang berbunyi "Ketentuan lebih lanjut mengenai tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta tata cara pemeriksaan dan investigasi kecelakaan kapal diatur dengan Peraturan Pemerintah.". Peraturan Pemerintah yang dimaksud adalah Peraturan Pemerintah Nomor 09 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dalam peraturan pemerintah tersebut telah disebutkan secara jelas dan terang pada Pasal 7 ayat (1) "Nakhoda wajib menyampaikan laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d ("Nakhoda menyampaikan Laporan") secara tidak tertulis melalui alat telekomunikasi pada kesempatan pertama dan secara tertulis yang ditujukan kepada: a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila Kecelakaan Kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia;
2. Bahwa dalam pertimbangan hukum majelis hakim tidak mempertimbangkan secara utuh Replik dan Kesimpulan Pembanding, padahal Pembanding telah menguraikan secara rinci terkait prosedur atau tahapan proses ke Mahkamah Pelayaran menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2009 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana berikut:
 1. Bahwa perlu dicermati Pemeriksaan Pendahuluan sebagaimana dalam Peraturan Pemerintah No 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dapat diuraikan tahapan/prosedurnya sebagai berikut :
 - 1) Pasal 6 "Nakhoda yang mengetahui Kecelakaan Kapal lain atau mengalami Kecelakaan Kapal wajib: a. mengambil tindakan penanggulangan; b. meminta dan/atau memberikan pertolongan c. menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain; dan d. menyampaikan laporan;
 - 2) Pasal 7:

Halaman 3 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- “Ayat (1) Nakhoda wajib menyampaikan laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d secara tidak tertulis melalui alat telekomunikasi pada kesempatan pertama dan secara tertulis yang ditujukan kepada: a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila Kecelakaan Kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia;
 - Ayat (2) Laporan secara tidak tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa penyampaian berita Kecelakaan Kapal dengan cara sistem telekomunikasi;
 - Ayat (3) Laporan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat: a. identitas Nakhoda; b. identitas kapal yang mengalami kecelakaan; c. jumlah pelayar; d. jenis dan jumlah muatan; e. posisi dan waktu kejadian; f. jenis kecelakaan; g. dampak yang ditimbulkan kecelakaan; h. kronologi Kecelakaan Kapal; dan i. sebab terjadinya kecelakaan;
 - Ayat (4) Laporan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disampaikan paling lambat 3 (tiga) kali dalam 24 (dua puluh empat) jam terhitung sejak tiba di pelabuhan;
 - Ayat (6) “Laporan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) merupakan bukti awal pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal yang diverifikasi oleh:
 - a. Syahbandar pelabuhan terdekat, apabila Kecelakaan Kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau...”
- 3) Pasal 8 ayat (1) : “Laporan Kecelakaan Kapal Berbendera Indonesia yang diterima oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (6) huruf a segera diteruskan kepada Menteri.”;
- 4) Pasal 9 : “Pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 wajib dilaksanakan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak diterimanya laporan tertulis dari Nakhoda.”;
- 5) Pasal 10 :
- “Ayat (1) Pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dilaksanakan oleh Syahbandar untuk Kecelakaan Kapal berbendera Indonesia yang terjadi di wilayah perairan Indonesia;
 - Ayat (2) Dalam hal Syahbandar yang melaksanakan pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal berhalangan,

Halaman 4 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menteri menugaskan pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri;

6) Pasal 11:

- “Ayat (1) Pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) meliputi:
 - a. pejabat pemeriksa keselamatan kapal;
 - b. pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing; dan
 - c. penyidik pegawai negeri sipil yang bertugas di bidang pelayaran;
- Ayat (2) Pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), telah mengikuti pendidikan dan pelatihan pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang dibuktikan dengan sertifikat;

7) Pasal 12:

- “Ayat (1) Dalam pelaksanaan pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal, Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri dapat meminta keterangan dari pihak terkait, yaitu: a. Nakhoda; b. anak buah kapal; c. pemilik/operator kapal; d. petugas Pandu; e. badan usaha pelabuhan atau terminal khusus yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan; dan f. pihak terkait lainnya;
- Ayat (2) Pihak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dipanggil dan diminta keterangan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri dalam pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal, harus hadir dan memberikan keterangan;

8) Pasal 14:

- Ayat (1) Hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal dituangkan dalam berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal;
- Ayat (2) Berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. keterangan diperiksa dan data kapal;
 - b. bukti terjadinya Kecelakaan Kapal;
 - c. jalannya peristiwa Kecelakaan Kapal; dan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

d. dugaan faktor penyebab terjadinya Kecelakaan Kapal;

- Ayat (3) Berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditandatangani oleh Terperiksa dan pemeriksa;
- Ayat(4) Berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal yang telah ditandatangani oleh Terperiksa dan pemeriksa diverifikasi oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri paling lambat 3 (tiga) hari kerja terhitung sejak selesainya pemeriksaan;

9) Pasal 15:

- “Ayat (1) Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 kepada Menteri;
- Ayat (2) Selain melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal kepada Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal kepada:
 - a. Mahkamah Pelayaran, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan kesalahan dan/atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya Kecelakaan Kapal;
 - b. penyidik pegawai negeri sipil, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan tindak pidana pelayaran sebagai faktor penyebab terjadinya Kecelakaan Kapal; dan/atau
 - c. Penyidik Polisi Negara Republik Indonesia, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan tindak pidana umum sebagai faktor penyebab terjadinya Kecelakaan Kapal;
 - Ayat(3) Pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal telah diverifikasi oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri;



10) Pasal 16 :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, kualifikasi, kompetensi, dan tata cara penugasan pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, dan tata cara pemanggilan pihak terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, diatur dengan Peraturan Menteri;

11) Pasal 17 sampai dengan Pasal 36 mengenai Pemeriksaan lanjutan.

3. Bahwa terkait poin 3 dalam Jawaban Terbanding mengenai keharusan Pembanding melaporkan kejadian tersebut ke Syahbandaran adalah tidak cermat, karena dalam pasal 244 ayat (4) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Terbanding lah yang wajib melaporkan hal tersebut saat terjadinya kecelakaan sesuai dengan bunyi pasal tersebut:

“Nakhoda wajib melaporkan bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia; atau
 - b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia;
4. Bahwa dalam sidang tingkat pertama, Terbanding tidak menyampaikan Duplik pada kesempatannya tanggal yang mana berarti Terbanding sama sekali tidak membantah dalil-dalil yang telah Pembanding uraikan dalam Replik tanggal 10 Maret 2020 sehingga dapat disimpulkan bahwa Terbanding mengakui sekaligus tidak membantah dalil yang dikemukakan Pembanding dalam Repliknya;
5. Bahwa perlu Pembanding tegaskan sekali lagi dalam Pasal 257 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan “Ketentuan lebih lanjut mengenai tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta tata cara pemeriksaan dan investigasi kecelakaan kapal diatur dengan Peraturan Pemerintah.” dan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 09 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal telah menyebutkan dengan tegas dan jelas bahwa untuk dilakukannya pemeriksaan kecelakaan kapal berawal dari kewajiban Nakhoda untuk melaporkan kecelakaan tersebut kepada Syahbandar secara tertulis bukan Pemilik Kapal/Pembanding;



6. Bahwa dalam UU NO 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No 09 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal tidak ada menyebutkan bahwa Pembanding selaku pemilik kapal wajib melaporkan kecelakaan kapal kepada Syahbandar terdekat saat terjadinya kecelakaan kapal, melainkan selalu menyebutkan Nahkoda yang berkewajiban untuk melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar dan bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan kapal tersebut;
7. Bahwa agar dapat meluruskan kekeliruan yang ada maka Pembanding, perlu uraikan lagi sebagai berikut:

I. DALAM EKSEPSI

MENGENAI GUGATAN PREMATURE

1. Bahwa Terbanding mengatakan gugatan Pembanding terlalu dini/Premature dikarenakan Pembanding tidak melaporkan kejadian tersebut terlebih dahulu kepada Syahbandar pelabuhan terdekat adalah sangat tidak cermat dan sangat tidak berdasar, karena dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 yang juga didalilkan Terbanding tidak ada kewajiban perusahaan/pemilik kapal dalam peraturan perundang-undangan agar wajib melaporkan kecelakaan kapal kepada Syahbandar pelabuhan terdekat, sehingga gugatan Pembanding patut diterima dan dikabulkan;
2. Bahwa akibat perbuatan lalai Terbanding dalam mengemudikan kapal MT. Alia I tersebut sehingga menimbulkan kerugian bagi Pembanding sebagaimana Pembanding uraikan dalam gugatan tertanggal 23 Januari 2020, perbuatan tersebut termasuk dalam unsur-unsur Perbuatan Melawan hukum sebagaimana berikut:

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata:

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.”

Dari bunyi pasal tersebut, maka dapat ditarik unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum sebagai berikut:

1. Ada perbuatan melawan hukum;
2. Ada kesalahan;
3. Ada hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan;
4. Ada kerugian.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

5. Bahwa Menurut Rosa Agustina, dalam bukunya Perbuatan Melawan Hukum, terbitan Pasca Sarjana FH Universitas Indonesia (2003), hal. 117, dalam menentukan suatu perbuatan dapat dikualifisir sebagai melawan hukum, diperlukan 4 syarat:

- a. Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku;
- b. Bertentangan dengan hak subjektif orang lain;
- d. Bertentangan dengan kesusilaan;
- e. Bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian.

6. Bahwa terkait dalil Terbanding pada hal. 2 poin 3 terkait dengan keharusan Pembanding melaporkan kejadian ke pihak Syahbandar adalah tidak cermat dan tidak dijelaskan secara rinci dasar hukumnya, Pasal berapa yang mengatur hal tersebut dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal dan peraturan perundang-undangan tersebut juga tidak mengatur bahwa Pembanding wajib melaporkan kecelakaan tersebut kepada Syahbandar untuk dilakukan Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan, sehingga Terbanding telah keliru dalam mencermati dan menelaah pasal maka Jawaban/eksepsi Terbanding patut ditolak;

7. Bahwa dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 1 angka 41, pasal 244 Ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab seorang Nahkoda/Terbanding dan pada Peraturan Pemerintah No 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal terdapat di Pasal 2 ayat (2), Pasal 6, Pasal 7 ayat (1) huruf a, ayat (2), ayat (3), ayat (4), ayat (6) menyebutkan dan mengatur tentang kewajiban Nahkoda pada saat terjadinya kecelakaan kapal;

8. Bahwa perlu dicermati Pemeriksaan Pendahuluan sebagaimana dalam Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal dapat diuraikan tahapan/prosedurnya sebagai berikut:

Halaman 9 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



1) Pasal 6 " Nakhoda yang mengetahui Kecelakaan kapal lain atau mengalami Kecelakaan kapal wajib: a.mengambil tindakan penanggulangan; b.meminta dan/atau memberikan pertolongan c. menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain; dan d. menyampaikan laporan;"

2) Pasal 7:

- "Ayat (1) Nakhoda wajib menyampaikan laporan sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 6 huruf d secara tidak tertulis melalui alat telekomunikasi pada kesempatan pertama dan secara tertulis yang ditujukan kepada: a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia;

- Ayat (2) Laporan secara tidak tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa penyampaian berita kecelakaan kapal dengan cara sistem telekomunikasi;

- Ayat (3) Laporan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat: a. identitas Nakhoda; b. identitas kapal yang mengalami kecelakaan; c. jumlah pelayar; d. jenis dan jumlah muatan; e. posisi dan waktu kejadian; f. jenis kecelakaan; g. dampak yang ditimbulkan kecelakaan; h. kronologi Kecelakaan kapal; dan i. sebab terjadinya kecelakaan.

- Ayat (4) Laporan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disampaikan paling lambat 3 (tiga) kali dalam 24 (dua puluh empat) jam terhitung sejak tiba di pelabuhan."

- Ayat (6) "Laporan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) merupakan bukti awal pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal yang diverifikasi oleh:

a. Syahbandar pelabuhan terdekat, apabila Kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau..."

3) Pasal 8 ayat (1): "Laporan Kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang diterima oleh Syahbandar



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (6) huruf a segera diteruskan kepada Menteri;

4) Pasal 9: "Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 wajib dilaksanakan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak diterimanya laporan tertulis dari Nakhoda."

5) Pasal 10:

- "Ayat (1) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dilaksanakan oleh Syahbandar untuk Kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang terjadi di wilayah perairan Indonesia.
- Ayat (2) Dalam hal Syahbandar yang melaksanakan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berhalangan, Menteri menugaskan Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri."

6) Pasal 11:

- Ayat (1) "Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (2) meliputi:
 - a. pejabat pemeriksa keselamatan kapal;
 - b. pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing; dan
 - c. penyidik pegawai negeri sipil yang bertugas di bidang pelayaran.
- Ayat (2) Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), telah mengikuti pendidikan dan pelatihan pemeriksaan kecelakaan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat.

7) Pasal 12 :

- Ayat (1) "Dalam pelaksanaan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri dapat meminta keterangan dari pihak terkait, yaitu: a. Nakhoda; b. Anak Buah Kapal; c. pemilik/operator kapal; d. petugas Pandu; e. badan usaha pelabuhan atau terminal khusus yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan; dan f. pihak terkait lainnya.

Halaman 11 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Ayat (2) Pihak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dipanggil dan diminta keterangan oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri dalam pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, harus hadir dan memberikan keterangan.”
- 8) Pasal 14 :
- Ayat (1) Hasil Pemeriksaan Pendahuluan kecelakaan kapal dituangkan dalam berita acara pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal.
 - Ayat (2) Berita acara pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. keterangan terperinci dan data kapal;
 - b. bukti terjadinya Kecelakaan kapal;
 - c. jalannya peristiwa Kecelakaan kapal; dan
 - d. dugaan faktor penyebab terjadinya Kecelakaan kapal.
 - Ayat (3) Berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditandatangani oleh terperinci dan pemeriksa.
 - Ayat (4) Berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan kapal yang telah ditandatangani oleh terperinci dan pemeriksa diverifikasi oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri paling lambat 3 (tiga) hari kerja terhitung sejak selesainya pemeriksaan.
- 9) Pasal 15:
- “Ayat (1) Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 kepada Menteri;
 - Ayat (2) Selain melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan kapal kepada Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri melaporkan hasil pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan kapal kepada:

Halaman 12 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



- a. Mahkamah Pelayaran, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan kesalahan dan/atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau Perwira kapal atas terjadinya Kecelakaan kapal;
- b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan tindak pidana pelayaran sebagai faktor penyebab terjadinya Kecelakaan kapal; dan/atau
- c. Penyidik Polisi Negara Republik Indonesia, dalam hal ditemukan keterangan atau bukti awal mengenai dugaan tindak pidana umum sebagai faktor penyebab terjadinya Kecelakaan kapal;
 - Ayat(3) Pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak berita acara pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan kapal telah diverifikasi oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri;

10) Pasal 16:

"Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, kualifikasi, kompetensi, dan tata cara penugasan Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, dan tata cara pemanggilan pihak terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, diatur dengan Peraturan Menteri;

11) Pasal 17 sampai dengan Pasal 36 mengenai Pemeriksaan lanjutan.

9. Bahwa terkait poin 3 dalam Jawaban Terbanding mengenai keharusan Pembanding melaporkan kejadian tersebut kesyahbandaran adalah tidak cermat, karena dalam pasal 244 ayat (4) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Terbanding lah yang wajib melaporkan hal tersebut saat terjadinya kecelakaan sesuai dengan bunyi pasal tersebut:



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

"Nakhoda wajib melaporkan bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia; atau
- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan Pejabat Pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia;

10. Bahwa pada faktanya Terbanding selaku Nakhoda tidak langsung melaporkan kecelakaan tersebut ke Syahbandar pelabuhan terdekat sehingga Terbanding telah melanggar pasal 244 ayat (4) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diuraikan diatas;

11. Bahwa dalam Pasal 249 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan "Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain;

12. Bahwa tidak ada peraturan yang secara eksplisit menentukan upaya hukum apa yang terlebih dahulu dilakukan, sidang kode etik profesi atau sidang pada peradilan umum sehingga Gugatan Pembanding patut diterima dan dikabulkan;

DALAM POKOK PERKARA:

13. Bahwa dalil-dalil yang telah dikemukakan pada bagian Eksepsi tersebut dianggap terurai kembali sepanjang berkesesuaian dan berhubungan dengan Pokok Perkara ini;

14. Bahwa Pembanding dengan tegas menolak semua dalil-dalil Jawaban Terbanding kecuali terhadap hal-hal yang diakui secara tegas oleh Pembanding;

15. Bahwa terkait dengan jawaban Terbanding pada poin 3 Hal. 3 adalah tidak berdasar dan keliru, dikarenakan Pembanding telah memanggil Terbanding dan Pembanding menjelaskan kesalahan Terbanding berdasarkan kronologi peristiwa dan keterangan para Anak Buah Kapal, namun Terbanding pada saat itu tidak membantah dan menjelaskan urgensi perbuatan yang Terbanding lakukan dan sangat wajar dengan kesalahan berat tersebut Terbanding diputus kontraknya;

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



16. Bahwa pemutusan kontrak tersebut telah berkesesuaian dengan Pasal 9 Surat Perjanjian Kerja Laut Nomor: PK.301/130/VI/UPP-Ktp/2018:

“Pihak I berhak pada setiap warga mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, sekalipun tanpa pemberitahuan lebih dahulu karena alasan-alasan yang mendadak umpamanya:

- a. Pihak II kurang cakap, berkelakuan buruk, lengah atau lalai dalam kewajiban, tidak patuh perintah dimaksud pasal (8) atau melakukan perbuatan lain yang merugikan pihak I.....”;

17. Bahwa Terbanding telah mengemudikan kapal MT. Alia 1 dengan posisi menghalangi arus dan dalam keadaan kandas serta dipaksakan untuk keluar dari kandas tersebut sehingga membahayakan kapal yang berpotensi pecah dan membahayakan Anak Buah Kapal. Hal tersebut termasuk dalam ketentuan sebagaimana berikut:

Pasal 342 KUHDagang (Bagian II Nahkoda):

“Nahkoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang besar”

18. Bahwa terkait jawaban Terbanding poin 4.31 pada halaman 6 sampai dengan 7 yang mengatakan bahwa kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan prosedur dalam mencabut CPP adalah sangat tidak berdasar, karena Terbanding bukanlah seorang Analis Teknis yang bersertifikasi, Terbanding adalah hanya seorang Nahkoda sehingga bukan kompeten Terbanding untuk menilai dan menganalisa suatu teknis peralatan kapal tersebut;

19. Bahwa dalam jawabannya Terbanding hanya menguraikan penyebab kerusakan berdasarkan pengalaman bukan hasil dari sekolah teknik mesin yang bersertifikasi sehingga jawaban Terbanding tersebut tidak berdasar dan hanya alasan Terbanding saja untuk menghindari tanggung jawab Terbanding atas kelalaian Terbanding dalam mengemudikan kapal MT. Alia I ;

20. Bahwa atas perbuatan Terbanding yang lalai saat mengemudikan kapal MT. Alia I yang mengakibatkan kerugian besar bagi Pembanding, berdasarkan hal-hal diatas tersebut dapat diduga



Terbanding telah melanggar ketentuan sebagaimana yang telah diatur sebagai berikut:

Pasal 1365 KUHPerdara (Perbuatan Melawan Hukum):

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.”

21. Bahwa akibat perbuatan Terbanding dalam mengemudikan kapal yang tidak patuh atas panduan bagian operasional sehingga menimbulkan berbagai kerusakan pada kapal MT. Alia I, Pembanding mengalami kerugian materiil dan immateriil sebagai berikut:

19.1 Kerugian Materiil:

- a. Biaya Sewa Tug Boat untuk (Towing) sejumlah 1 (satu) kali dengan total biaya Rp.490.000.000,- (Empat Ratus Sembilan Puluh Juta Rupiah);
- b. Biaya Docking/Perbaikan & Agensi sejumlah 1 (satu) Dock dengan total biaya Rp.502.666.064,- (Lima Ratus Dua Juta Enam Ratus Enam Puluh Enam Ribu Enam Puluh Empat Rupiah);
- c. Gaji Crew & Sertifikat sejumlah 1,5 bulan dengan total biaya Rp.309.000.000,- (Tiga Ratus Sembilan Juta Rupiah);

Total kerugian materiil sebagaimana disebutkan pada huruf a,b dan c diatas adalah sebesar Rp.1.301.666.064,- (Satu Milyar Tiga Ratus Satu Juta Enam Ratus Enam Puluh Enam Ribu Enam Puluh Empat Rupiah);

19.2 Kerugian Immateriil:

Seharusnya kapal MT. Alia 1 dapat beroperasi kurang lebih 6 kali dalam sebulan ke STS Kalbut Situbondo ke Banjarmasin tetapi dikarenakan kapal tersebut tidak dapat dioperasikan selama 1 bulan setelah kejadian tersebut sehingga munculah kerugian Troughput Fee Angkutan sejumlah 6 (enam) ritase dengan rincian 950.000 Kg dikali Rp. 818,- dikali 6 ritase apabila dijumlah sebesar Rp.4.662.600.000,- (Empat Milyar Enam Ratus Enam Puluh Dua Juta Enam Ratus Ribu Rupiah);

22. Bahwa agar gugatan ini tidak illusionir, kabur dan tidak bernilai serta demi menghindari usaha Terbanding untuk mengalihkan harta kekayaannya kepada pihak lain, maka Pembanding mohon agar dapat diletakkan sita jaminan (Conservatoir Beslag) atas rumah milik



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

Terbanding yang beralamat di Jl. Simpang Gusti Raya No.8 B RT/RW.
033/003, Kel. Alalak Utara, Kec. Banjarmasin Utara, Kota Banjarmasin,
Prov. Kalimantan Selatan;

No	Kode	Alat Bukti	Fungsi Pembuktian	Keterangan
1.	P.1	Surat Sign On Nomor: 006/BGU/VI/20 18 Tertanggal 23 Juni 2018	Membuktikan awal mula Terbanding bekerja di Pembanding dan pada saat itu Terbanding memenuhi persyaratan untuk dapat bekerja sebagai Nahkoda kapal MT. Alia I di PT. Barito Gas Utama.	Fotocopy sesuai dengan asli
2.	P.2	Surat Kuasa Nomor: 004/BGU- ASJ/VI/2018 tertanggal 25 Juni 2018	Membuktikan bahwa Pembanding sedang berhalangan untuk penandatanganan Surat Perjanjian Kerja Laut sehingga diwakilkan oleh PT. Andhini Samudra Jaya.	Fotocopy sesuai dengan Copy
3.	P.3	Surat Perjanjaian Kerja Laut Nomor:301/13 0/VI/UPP- Ktp/2018 Tertanggal 25 Juni 2018	Membuktikan adanya Perjanjian Kerja Laut antara Pembanding dengan Terbanding Yang diketahui oleh Syahbandar dan telah sepakat dengan hal-hal yang telah diatur dalam perjanjian tersebut sehingga berlakunya Pasal 1338 ayat (1) BW /Pacta Sunt Servanda.	Fotocopy sesuai dengan Asli
4.	P.4	Surat Perjanjian Kontrak Nomor: 005/SPK_BGU /VI/2018 Tertanggal 25 Juni 2018	Membuktikan bahwa Terbanding dan Pembanding telah sepakat dengan hal-hal yang telah diatur dalam perjanjian kontrak tersebut sehingga berlakunya Pasal 1338 ayat (1) BW /Pacta Sunt Servanda.	Fotocopy sesuai dengan Copy
5.	P.5	Surat Perjanjian Kontrak Nomor;	Membuktikan bahwa Terbanding dan Pembanding telah sepakat dengan hal-hal	Fotocopy sesuai dengan asli

Halaman 17 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

		043/SPK_BGU /X/2018 Tertanggal 25 Oktober 2018	yang telah diatur dalam perjanjian kontrak tersebut sehingga berlakunya Pasal 1338 ayat (1) BW /Pacta Sunt Servanda.	
6.	P.6	Surat Perjanjian Kontrak Nomor: 027/SPK_BGU /II/2019 Tertanggal 25 Februari 2019	Membuktikan bahwa Terbanding dan Pembanding telah sepakat dengan hal-hal yang telah diatur dalam perjanjian kontrak tersebut sehingga berlakunya Pasal 1338 ayat (1) BW /Pacta Sunt Servanda.	Fotocopy sesuai dengan asli
7.	P.7	Surat Perjanjian Kontrak Nomor: 071/SPK/IV_B GU/VI/2019 Tertanggal 26 Juni 2019	Membuktikan bahwa Terbanding dan Pembanding telah sepakat dengan hal-hal yang telah diatur dalam perjanjian kontrak tersebut sehingga berlakunya Pasal 1338 ayat (1) BW /Pacta Sunt Servanda.	Fotocopy sesuai dengan asli
8.	P.8	Agency Invoice Nomor: 001/ASIST/VII/ 2019 Tertanggal 10 Juli 2019	Membuktikan adanya biaya yang dikeluarkan oleh Pembanding untuk Advance/ DP 50% (Lima Puluh Persen) yaitu Rp.47.500.000,- (Empat Puluh Tujuh Juta Lima Ratus Ribu Rupiah) Asist TB. Sumber Utama-01 Menarik MT. dddddsAlia I dari Taboneo ke dermaga Sei. Pitung	Fotocopy sesuai dengan copy
9.	P.9	Agency Invoice Nomor: 002/ASIST/VII/ 2019 Tertanggal 11 Juli 2019	Membuktikan adanya biaya yang di keluarkan oleh Pembanding untuk biaya Pelunasan 50 % (Lima Puluh Persen) yaitu Rp.47.500.000,- (Empat Puluh Tujuh Juta Lima Ratus Ribu Rupiah) Asist TB. Sumber Utama-01	Fotocopy sesuai dengan copy

Halaman 18 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

			Menarik MT. Alia I dari Taboneo ke dermaga Sei Pitung	
10	P.10	Invoice Nomor: 003/MLB-AGU/VII/19 Tertanggal 11 Juli 2019	Membuktikan adanya biaya yang di keluarkan oleh Pembanding untuk biaya sewa TB Prima 1205 untuk Asist MT. Alia I dari Toboneo ke Pulau Bakut sebesar Rp.50.000.000,- (Lima Puluh Juta Rupiah)	Fotocopy sesuai dengan copy
11	P.11	Surat Sign Off Nomor: 024/S.OFF_BGU/VII/2019 Tertanggal 18 Juli 2019	Membuktikan bahwa TerbandinG di Mutasi Off dari Kapal MT. Alia I dikarenakan telah melakukan kelalaian fatal dalam mengemudikan Kapal MT. Alia I sehingga menimbulkan Kecelakaan kapal/Kapal Kandas dan kerugian besar bagi PembandinG serta membahayakan keselamatan kapal dan Anak Buah Kapal. Kelalaian tersebut tidak dapat ditoleransi dengan Surat Peringatan dikarenakan akan berdampak pada kualitas kinerja Terbanding dan kepercayaan Pembanding terhadap Terbanding dan Pembanding telah menjelaskan secara langsung terkait dasar pemberian Sign Off kepada Terbanding.	Fotocopy sesuai dengan asli
12	P.12	Surat Penawaran Harga untuk Pekerjaan Towing MT. Alia I Nomor: 534/1320/SPH	Membuktikan harga penawaran untuk pekerjaan towing adalah sebesar Rp.300.000.000,- (Tiga Ratus Juta Rupiah)	Fotocopy sesuai dengan copy

Halaman 19 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



		/VII/2019 Tertanggal 19 Juli 2019		
13	P.13	Daftar Kuantitas dan Harga Pekerjaan Towing oleh PT. Dok Pantai Lamongan Tertanggal 19 Juli 2019	Membuktikan adanya tagihan biaya yang di keluarkan oleh Pembanding untuk biaya untuk pekerjaan Towing sebesar Rp.300.000.000,- (Tiga Ratus Juta Rupiah)	Fotocopy sesuai dengan copy
14	P.14	Invoice Nomor 004/AGU- BJM/VII/19 Tertanggal 24 Juli 2019	Membuktikan adanya biaya yang di dikeluarkan oleh Pembanding untuk biaya sewa Tb. Prima 1203 Asist MT. Alia I dari Pulau Bakut ke Tabeno sebesar Rp.45.000.000,- (Empat Puluh Lima Juta Rupiah)	Fotocopy sesuai dengan copy
15	P.15	Analisa Penyebab Kerusakan (Crack Pin Patah) Cross Head Propeller Kapal MT. Alia oleh Muhadi (Teknisi Ahli) dan M. Febrian Peganti (Manager Teknik PT. Barito Gas Utama) Tertanggal 03 Agustus 2019	Membuktikan bahwa dari analisa ahli terkait kerusakan pada kapal MT. Alia I adalah akibat kapal kandas yang merupakan kelalaian dari Pembanding	Fotocopy sesuai dengan copy
16	P.16	Draft Bill MT. Alia I Job. No: R-659 oleh Dok Pantai Lamongan Tertanggal 31 Agustus 2019	Membuktikan daftar perbaikan kapal MT. Alia I beserta rincian yang harus dibayarkan	Fotocopy sesuai dengan copy
17	P.17	Surat 1 (Satu) Set Draft Bil/ MT. Alia I	Membuktikan adanya biaya yang di dikeluarkan oleh PembandinG untuk	Fotocopy sesuai dengan copy



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

		Nomor: 636.1/1 20/MM/IX/2019 Tertanggal 12 September 2019	biaya pekerjaan docking Repairing MT. Alia I adalah sebesar Rp.489.607.814,- (Empat Ratus Delapan Puluh Sembilan Juta Enam Ratus Tujuh Ribu Delapan Ratus Empat Belas Rupiah)	
18	P.18	Invoice Nomor: 43/Inv/GLS- BGU/IX.19 Tertanggal 16 September 2019	Membuktikan adanya biaya yang di keluarkan oleh Pembanding untuk untuk Shipping Agency adalah sebesar Rp.13.058.250,- (Tiga Belas Juta Lima Puluh Delapan Ribu Dua Ratus Lima Puluh Rupiah)	Fotocopy sesuai dengan copy
19	P.19	Daftar Gaji Kru Kapal Bulan Agustus sampai dengan bulan September 2019 Tertanggal 14 Maret 2020	Membuktikan adanya biaya yang di keluarkan oleh Pembanding akibat kapal MT. Alia I mengalami kerusakan sehingga kapal tidak dapat beroperasi dan harus masuk Docking dan selama proses Docking tersebut Pembanding telah membayar Gaji dari bulan Agustus (Rp118.600.000,-) sampai dengan bulan September (Rp72.400.000,-) yang apabila ditotal sejumlah Rp191.000.000,- (Seratus Sembilan Puluh Satu Juta Rupiah).	Fotocopy sesuai dengan Asli
20	P.20	Tabel Kerugian Materiil MT. Alia I Tidak Operasional tertanggal 14 Maret 2020	Membuktikan bahwa total seluruh kerugian materiil yang dialami oleh Pembanding akibat rusaknya kapal MT. Alia I yang disebabkan kelalaian Terbanding sehingga menimbulkan	Fotocopy sesuai dengan asli

Halaman 21 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

			biaya untuk perbaikan kapal sejumlah Rp1.301.666.064,- (Satu Miliar Tiga Ratus Satu Juta Enam Ratus Enam Puluh Enam Ribu Enam Puluh Empat Rupiah) (vide Alat Bukti: P.8, P.9, P.10, P.12, P.13, P.14, P.16, P.17, P.18, P.19)	
21	P.21	Rekapitulasi Bill Of Loading & Letter Of Discrepancies/ Protes Bulan Januari 2019 STS. Kalbut & Tabanio	Membuktikan bahwa setelah terjadinya kerusakan pada kapal yang disebabkan kelalaian Pembanding membuat Kapal MT. Alia I tidak dapat beroperasi selama 6 (enam) jadwal angkut (Nomor 1 s.d. 6 pada table), Rekapitulasi Bill ini dilampirkan sebagai acuan kerugian yang dialami oleh Terbanding pada bulan Juli sampai dengan bulan Agustus 2019.	Fotocopy Sesuai dengan Asli
22	P.22	Rekapitulasi Bill Of Loading & Letter Of Discrepancies/ Protes Bulan Februari 2019 STS. Kalbut & Tabanio	Membuktikan bahwa setelah terjadinya kerusakan pada kapal yang disebabkan kelalaian Pembanding membuat Kapal MT. Alia I tidak dapat beroperasi selama 6 (enam) jadwal angkut (Nomor 1 s.d. 6 pada tabel), Rekapitulasi Bill ini dilampirkan sebagai acuan kerugian yang dialami oleh Terbanding pada bulan Agustus sampai dengan bulan September 2019	Fotocopy Sesuai dengan Asli
23	P.23	Tabel Kerugian Imateriil MT. Alia I Tidak Operasional	Membuktikan bahwa Pembanding mengalami kerugian imateriil dikarenakan Troughput	Fotocopy sesuai dengan asli

Halaman 22 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



		tertanggal 14 Maret 2020	Fee Angkutan/tidak beroperasinya kapal sebesar Rp.4.662.600.000,- (Empat Miliar Enam Ratus Enam Puluh Dua Juta Enam Ratus Ribu Rupiah) vide: T.21 dan T.22	
24	T.24	Foto kondisi <i>Crankpin</i> sebelum kecelakaan	Membuktikan bahwa kondisi <i>Crankpin</i> sebelum terjadinya kecelakaan kapal oleh Terbanding, <i>Crankpin</i> dalam kondisi baik	Fotocopy sesuai dengan copy
25	T.25	Foto proses Non Destructive Testing (NDT) pada Cross Head sebelum kecelakaan	Membuktikan bahwa Cross Head telah melalui proses Non Destructive Testing (NDT) dengan menggunakan Liquid Penetrant Test guna memastikan apakah hasil repair bagus atau tidak dan bertujuan untuk mengetahui material sudah padat sempurna atau masih terapat keretakan, hal ini dilakukan sebelum terjadinya kecelakaan kapal Mt. Alia I	Fotocopy sesuai dengan copy
26	T.26	Foto kondisi Cross Head setelah kapal kecelakaan	Membuktikan bahwa setelah kecelakaan kapal, kondisi Cross Head patah dan harus diganti dengan yang baru	Fotocopy sesuai dengan copy
27	T.27	Foto <i>Crankpin</i> setelah kecelakaan	Membuktikan bahwa setelah terjadinya kecelakaan, kondisi <i>Crank Pin</i> dalam keadaan patah tidak merata dan nampak patah sebagian dalam, hal tersebut dikarenakan adanya paksaan yang kuat	Fotocopy sesuai dengan copy

23. Bahwa untuk menjamin pelaksanaan Putusan, maka Terbanding harus dibebani uang paksa (dwangsom) perhari sebesar



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Rp.1.000.000,- (Satu Juta Rupiah) untuk setiap keterlambatan, bilamana Terbanding dalam menjalankan Putusan;

24. Bahwa dikarenakan Terbanding telah jelas dan nyata melakukan Perbuatan Melawan Hukum kepada Pembanding, maka patut menurut hukum agar Terbanding membayar seluruh biaya perkara yang timbul atas perkara ini;

25. Bahwa menurut Pasal 180 HIR, Pembanding memohon kepada Majelis Hakim, berkenan memutus perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu (uitvoerbaar bij voorraad) meskipun ada bantahan (verset), banding atau kasasi dari Terbanding;

26. Bahwa Terbanding mengakui semua hal yang Pembanding uraikan dalam Replik tanggal 10 Maret 2020 tanpa kecuali, dikarenakan Terbanding Tidak mengajukan Duplik atas Replik Pembanding tersebut, sehingga dapat dikatakan bahwa Terbanding setuju dan mengakui bahwa Terbanding lah yang berkewajiban untuk melaporkan peristiwa kecelakaan kapal tersbut kepada Syahbandar terdekat (Vide: Poin 5 s.d. Poin 10 pada Hlm.3 s.d. hlm. 7 Replik Pembanding);

II. FAKTA PERSIDANGAN

1. Bahwa pada pemeriksaan persidangan tanggal 14 April 2020 Pembanding telah mengajukan alat bukti sebagai berikut :

Alat Bukti Surat Pembanding (P.1 s.d. P.27):

2. Bahwa pada persidangan tanggal 28 April 2020 Pembanding menghadirkan saksi sebagai berikut:

ALAT BUKTI SAKSI PEMBANDING:

a. Saksi Adi Wahyudi dibawah sumpah yang menerangkan sebagai berikut:

- Saksi kenal dengan Terbanding karena satu tempat pekerjaan pada Perusahaan PT. Barito Gas Utama;
- Saksi adalah Direktur Operasional pada Perusahaan PT. Barito Gas Utama;
- Saksi menerangkan bahwa Pembanding merupakan usaha yang bergerak dibidang pelayaran yaitu transportasi LPG;
- Saksi menerangkan bahwa menerima info kecelakaan dari agen, sehari sebelum Terbanding melapor kepada Saksi dan pada saat itu keadaan kapal dalam posisi melintang/melawan arus;
- Saksi menerangkan bahwa telah meminta Terbanding untuk tidak melakukan pergerakan pada kapal;

Halaman 24 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Saksi menerangkan bahwa Terbanding menghubungi Saksi melalui telepon bahwa kapal sudah goyang, tetapi Saksi mendapat keterangan dari Kru Kapal bahwa kapal dipaksakan goyang untuk keluar dari kandas;
- Saksi menerangkan bahwa ada mesin kapal bernama Depsonder yang berfungsi untuk mengukur kedalaman air yang dapat berfungsi untuk mencegah terjadinya kapal kandas, namun pada peristiwa kecelakaan ini terjadinya kapal kandas berarti alat depsonder tersebut tidak difungsikan dengan baik oleh Terbanding sebagai Nahkoda;
- Saksi menerangkan bahwa ada kemungkinan kapal kandas dikarenakan rantai kapal putus dan lain sebagainya;
- Saksi menerangkan bahwa pada saat kecelakaan kapal, ada Agen dari Pelindo diatas kapal dikarenakan dikonfirmasi oleh Terbanding dan hal tersebut dibenarkan oleh Anak Buah Kapal (ABK);
- Saksi menerangkan bahwa Saksi melihat secara langsung dari Kantor bahwa kapal berada disungai saat kapal kandas dan posisinya melintang;
- Saksi menerangkan bahwa kerugian yang dialami oleh Pembanding adalah sekitar 1,3 Miliar. (Vide: Alat Bukti P.8, P.9, P.10, P.12, P. 13, P.14, P.16, P.17, P.18, P.19);
- Saksi menerangkan bahwa Kapal MT. Alia I kandas termasuk dalam kecelakaan kapal sesuai UU Pelayaran;
- Saksi menerangkan bahwa Nahkoda tidak ada melaporkan kecelakaan kapal tersebut kepada Syahbandar terdekat;
- Saksi menerangkan bahwa tidak pernah ada investigasi (pemeriksaan pendahuluan) dari Syahbandar maupun Pembanding dikarenakan pada saat kecelakaan kapal tidak melaporkan peristiwa tersebut kepada Syahbandar Terbanding terdekat;
- Saksi menerangkan bahwa peristiwa ini tidak dibawa ke Mahkamah pelayaran dikarenakan tidak adanya laporan Nahkoda kepada Syahbandar;
- Saksi menerangkan bahwa melihat posisi kapal melintang dari jarak kurang lebih 200 meter dari kantor;
- Saksi menerangkan bahwa tidak mengetahui apakah pada saat melihat kapal tersebut, mesin menyala atau tidak;

Halaman 25 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Saksi menerangkan bahwa seharusnya Terbanding melaporkan peristiwa kecelakaan kapal tersebut saat awal mula terjadinya kandas yaitu pada sore hari sebelum Nahkoda melaporkan hal tersebut kepada Pembanding (pagi menjelang siang);
 - Saksi menerangkan bahwa informasi dari second officer pada saat kapal kandas, Second Officer langsung memberitahukan kepada Tergugat yang saat itu tidak berada diatas kapal, kemudian setelah diberitahu Second Officer tersebut Terbanding mendatangi kapal;
 - Saksi menerangkan bahwa sejak kapal dinyatakan kandas sebagaimana tersebut, sejak sore hari sampai pagi posisi kapal masih dalam keadaan kandas;
 - Saksi menerangkan bahwa sebelum terjadinya kecelakaan, Kapal MT. Alia I dilakuka repairing di docking Lamongan sesuai standar BKI;
 - Saksi menerangkan bahwa setahu Saksi area kandas adalah pasir lumpur dikarenakan diseborang Pembanding ada perusahaan dengan kegiatan usaha pengerukkan pasir;
 - Saksi menerangkan bahwa Terbanding tidak ada menyerahkan buku catatan seorang Nahkoda padahal buku catatan harus disampaikan ke Pembanding setiap akhir bulan;
 - Saksi menerangkan bahwa tabel pasang surut yang dijadikan alat bukti oleh Terbanding adalah dokumen yang buat oleh Saksi berdasarkan data dari BMKG;
 - Saksi menerangkan bahwa pada saat Terbanding menghubungi Saksi, Saksi telah meminta kepada Terbanding agar kapal tidak melakukan pergerakan;
 - Saksi menerangkan bahwa setahu Saksi berdasarkan UU Pelayaran, yang berkewajiban melaporkan kecelakaan kapal kepada Syahbandar adalah seorang Nahkoda alias Terbanding;
 - Saksi menerangkan bahwa pada saat kecelakaan kapal, ada Pandu diatas kapal setelah ditelepon oleh Terbanding karena kapal kandas;
- b. Saksi M. Febrian Peganti dibawah sumpah yang menerangkan sebagai berikut:
- Saksi kenal dengan Terbanding karena satu tempat pekerjaan di Perusahaan Pembanding;

Halaman 26 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Saksi menerangkan bahwa Saksi merupakan Manager Teknik di Perusahaan milik Pembanding;
- Saksi menerangkan bahwa mengetahui adanya kapal kandas dan mendengar serta melihat secara langsung dari kantor dengan jarak sekitar kurang lebih 200 meter dari kapal;
- Saksi menerangkan bahwa sebelum Saksi melakukan analisa, Saksi memerintahkan tim penyelam untuk memeriksa kerusakan kapal dibawah air;
- Saksi menerangkan bahwa saat dilakukan penyelaman, salah satu daun tidak bergerak atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya;
- Saksi menerangkan bahwa baling-baling atau daun propiler pada Kapal Mt. Alia I menggunakan sistem CPP sehingga yang rusak dan patah adalah Cross head dan Crank Pin bukan daun propiler dikarenakan adanya unsur paksaan saat menggerakkan daun propeller;
- Saksi menerangkan bahwa setelah lepas kandas MT. Alia I dihidupkan mesinnya untuk dibergerak maju, namun kapal malah bergerak mundur sehingga harus ditarik kapal tug boat (Vide: P.8 dan P.9);
- Saksi menerangkan bahwa kapal harus dinaikkan ke darat untuk dianalisa apa penyebab yang membuat kapal MT. Alia I tidak dapat digerakkan maju dengan mesin malah bergerak mundur dan dilakukan proses docking;
- Saksi menerangkan bahwa docking dilakukan pada bulan Agustus 2018 ke Dok Lamongan untuk dilakukan analisa visual oleh SAKSI dan Teknik Ahli bernama Muhadi;
- Saksi menerangkan bahwa setelah dianalisa sebagaimana alat bukti surat tertanda P.15 dan ternyata Cross Head nya rusak dan Crank Pin nya patah;
- Saksi menerangkan bahwa Kapal MT. Alia I sudah 3 kali dilakukan docking normal dalam rangka repairing dan menurut pengalaman Saksi selama bekerja di bidang teknik, sangat kecil kemungkinan Cross Head dan Crank Pin patah dalam keadaan kapal normal atau sekalipun terhantam balok, kemungkinan jika terhantam sesuatu yg keras adalah bengkok bukan patah;
- Saksi menerangkan bahwa cara pemanasaan pada penggerak daun baling-baling saat proses docking sebelumnya tidak ada hubungannya dengan adanya potensi terjadinya kerusakan pada Cross Head dan Crank Pin dikarenakan perbedaan titik perbaikan dan titik kerusakan;

Halaman 27 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Saksi menerangkan proses docking sebelumnya sudah dilakukan sesuai Regulasi dan Standar dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sehingga apabila Terbanding mengaitkan kerusakan tersebut dengan proses docking sebelumnya adalah keliru;

- Saksi menjelaskan terkait bukti P.24 sampai dengan P.27 bahwa dari analisa Saksi dan Teknik Ahli atas nama Muhadi, Cross Head dan Crank Pin rusak dan patah akibat adanya suatu paksaan untuk menggerakkan mesin dalam keadaan kandas dan menerangkan bahwa:

1. Alat Bukti (T.24 dan T.25) bagian Cross Head dan Crank Pin sebelum kecelakaan yang dalam kondisi baik dan sesuai standar sehingga sangat tidak mungkin rusak atau patah seperti (T.26 dan T.27) dalam pemakaian/ penggunaan normal;
2. Alat bukti T. 26 menunjukkan bagian *Crank Pin* patah kedalam atau soak, bukan patah guntingan yang rata, yang mana setelah dianalisa hal tersebut membuktikan adanya suatu paksaan saat menjalankan mesin tersebut;
3. Bahwa pada pemeriksaan persidangan Terbanding telah mengajukan alat bukti sebagai berikut :

No.	Kode	Alat Bukti
1.	T.1	Copy dari copy Perjanjian Kerja Laut Nomor: PK.301/130/VI/UPP-Ktp/2018 tanggal 25 Juni 2018
2.	T.2	Copy dari asli Surat Sign On Nomor: 006/BGU/vi/2018 tanggal 23 Juni 2018
3.	T.3	Copy dari asli Surat Sign Off Nomor: 024/S.OFF BGU/VII/2018 tanggal 18 Juni 2019
4.	T.4	Copy dari Copy Daftar pasang surut air muara sungai Barito bulan Juni 2018
5.	T.5	Copy dari copy Daftar pasang surut air muara sungai Barito bulan Juli 2018
6.	T.6	Copy dari Asli Anjuran Mediator Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Provinsi Kalimantan Selatan Nomor: 560/4936/HI-NKT/2019
7.	T.7	Copy dari Asli Kartu Tanda Pengenal Dok Pantai Lamongan Crew MT Alia I atas nama TERBANDING
8.	T.8	Copy dari copy foto baling-baling CPP (Controllable Pitch Propeller)
9.	T.9	Copy dari foto asli Blade/Head Propeler MT. Alia I bulan Maret 2019
10.	T.10	Copy dari foto asli pemegang Blade/Head Propeler MT. Alia I bulan maret 2019
11.	T.11	Copy dari foto asli pada saat pembelaan/pemotongan Blade/Head Propeller Mt. Alia I bulan Maret 2019
12.	T.12	Copy dari foto asli pada saat blade/Head Propeller dan As Propeller dipanaskan bulan Maret 2019

Halaman 28 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM



13.	T.13	Video Asli Proses Blade/Head Propeller di belah/dipotong dan Video pada saat Blade Propeller dan AS Propeller dipanaskan bulan Maret 2019
14.	T.14	Copy dari copy Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal

ALAT BUKTI SURAT TERBANDING:

4. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.3 yang menyebutkan bahwa tidak adanya investigasi oleh kesyahbandaran ataupun diproses hukum melalui Mahkamah Pelayaran untuk membuktikan adanya kesalahan Terbanding adalah bukti kegagalan Terbanding dalam memahami alat buktinya sendiri vide: T.14, sangat jelas dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan pada Pasal 255 yang menyebutkan mengenai fungsi, kewenangan, dan tugas Mahkamah Pelayaran serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 09 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal yang mana pada Pasal 7 (1) menyebutkan Nahkoda wajib menyampaikan laporan mengenai kecelakaan kapal tidak tertulis melalui alat telekomunikasi pada kesempatan pertama dan secara tertulis yang ditunjukkan kepada Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal dalam wilayah perairan Indonesia sehingga nantinya dari laporan tertulis tersebut akan dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar. (Vide: Replik Pembanding poin 6 hlm. 3 sampai dengan halaman 7);

5. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.4 pada poin 4 yang menyebutkan Terbanding pada pukul 08:00 WITA air mulai pasang dan tidak ada memerintahakan KKM (Kepala Kamar Mesin) untuk menghidupkan mesin dan menyebutkan kapal diam tanpa pergerakan dan pada poin 5 Terbanding menyebutkan pada pukul 09:00 WITA air bergerak menuju pasang dan kapal lepas dari kandas sendirinya sehingga Terbanding memerintahakan KKM untuk menghidupkan mesin. Jika dicermati ada jeda waktu dari pukul 08:00 hingga Pukul 09:00 yang tidak Terbanding ceritakan fakta yang sebenarnya, yaitu berdasarkan keterangan para ABK diatas kapal, disaat air mulai pasang Terbanding mencoba menggerakkan kapal dengan memaksakan daun propeller untuk digerakkan pada dasar sungai yang menyebabkan cross head rusak dan Crank Pin patah;

6. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.5 berupa daftar air pasang surut tersebut merupakan berkas yang dibuat oleh Saksi Adi Wahyudi berdasarkan data dari BMKG .;

7. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.6 yang mendalilkan Pembanding belum membayarkan hak-haknya setelah di Sign Off (Vide: alat bukti P.11) adalah benar dan jika mengacu pada Surat Perjanjian Kontrak (Vide: P.4, P.5, P.6, P.7) poin 11 ada klausula yang menyebutkan "Apabila dalam masa kerja Pihak II (Pembanding)



tidak mampu melaksanakan planning maintenance system di departemen masing-masing, maka perusahaan berhak memberhentikan Pihak II (Pembanding) secara sepihak tanpa syarat atau tanpa adanya tuntutan berupa apapun.” sehingga pemberhentian tersebut telah sah menurut hukum karena dengan alasan Terbanding melakukan kesalahan yang merugikan Pembanding seperti yang telah diuraikan pada poin 11 Gugatan Pembanding, replik dan kesimpulan ini, maka Pembanding memang berhak memberhentikan Terbanding;

8. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.8 yang mendalilkan bahwa apabila Crank Pin Cross head patah maka daun baling-baling akan turut mengalami kerusakan adalah analisa Terbanding yang tidak berdasar karena tidak disertai analisa ahli teknik dan hanya berasumsi dari sudut pandang Terbanding dalam melihat foto tersebut dan perlu diuraikan kembali bahwa SAKSI Adi Wahyudi dan SAKSI M. Febrian Peganti menerangkan bahwa area kandas tersebut adalah pasir lumpur dan salah satu daun baling-baling tersebut tidak berfungsi akibat adanya unsur paksaan saat menggerakkan mesin;

9. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.9 yang mendalilkan bahwa adanya proses docking sebelum Terjadinya Kecelakaan Kapal Yang Dikatakan Terbanding menjadi pemicu kecelakaan kapal adalah kekeliruan dan ketidak pahaman Terbanding dalam proses docking, Kapal MT. Alia I memang dilakukan repairing atau proses docking di Dok Lamongan dengan standar BKI sehingga dalam pemakaian mesin normal kecil kemungkinan terjadi kerusakan atau patah pada bagian cross head dan crank pin kapal;

10. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.10, T.11, T.12 yang diuraikan Terbanding mengenai proses docking sebelumnya adalah sangat tidak berdasar dikarenakan uraian tersebut tidak didasarkan pada analisa tim ahli teknik melainkan hanya uraian pembelaan Terbanding yang tidak kompeten dan tidak terverifikasi k

11. Bahwa Perlu ditelaah dari bukti atas bukti tertanda T.13 adalah tidak sah secara hukum karena tidak diputar dihadapan persidangan hal ini bersesuaian dengan Ketentuan Pasal 137 HIR mengatur bahwa ” Pihak-pihak dapat menuntut melihat surat-surat keterangan lawannya dan sebaliknya, surat mana diserahkan kepada hakim buat keperluan itu” dan dalam menjaga asas keterbukaan pembuktian dipersidangan maka ketentuan 137 HIR juga harus diterapkan pada dokumen elektronik harus diperlihatkan dihadapan persidangan menggunakan media komputer atau laptop;

12. Bahwa di jaman era digital sekarang alat bukti elektronik berupa informasi elektronik maupun dokumen elektronik (Vide: Pasal 1 angka 4 UU Nomor 19 tahun 2016 atas perubahan UU nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik) tidak terbatas pada hukum acara pidana saja melainkan hukum acara perdata juga, Syarat materiil dokumen elektronik diatur dalam Pasal 6, Pasal 15 dan pasal 16 UU Nomor 19 tahun 2016 atas perubahan UU nomor 11 tahun 2008 tentang



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Informasi dan Transaksi Elektronik yang pada intinya informasi dokumen elektronik harus dapat dijamin keotentikannya, keutuhannya, dan ketersediaannya. Untuk menjamin keotentikan/ keaslian suatu dokumen elektronik dalam persidangan maka dokumen elektronik atau bukti berupa CD berisi video T.12 harus diputar dari perangkat utama dan apabila bukti tersebut dilakukan penggandaan (disalin kedalam CD) maka untuk menjamin keasliannya harus dilakukan dan/atau diketahui oleh aparat penegak hukum melalui digital forensik dan dalam persidangan disertakan dengan bukti video aslinya;

Berdasarkan segala uraian pada kesimpulan yang telah Pembanding kemukakan diatas, Pembanding mohon kepada Ketua Pengadilan Negeri Banjarmasin c/q Majelis Hakim yang memeriksa dan memutus perkara ini, untuk memutus perkara dengan amar sebagai berikut:

PRIMAIR:

DALAM EKSEPSI:

1. Menolak Eksepsi/jawaban Terbanding untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa Gugatan Pembanding dapat diterima secara hukum;

DALAM POKOK PERKARA:

1. Menerima dan mengabulkan gugatan Pembanding untuk seluruhnya;
2. Menyatakan secara hukum bahwa Terbanding telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum terhadap Pembanding;
3. Menghukum Terbanding untuk membayar seluruh kerugian materiil dan immaterial kepada Pembanding sebagai berikut:-

3.1 Kerugian Materiil:

- a. Biaya Sewa Tug Boat untuk (Towing) sejumlah 1 (satu) kali dengan total biaya Rp.490.000.000,- (Empat Ratus Sembilan Puluh Juta Rupiah);
- b. Biaya Docking/ Perbaikan & Agensi sejumlah 1 (satu) Dock dengan total biaya Rp.502.666.064,- (Lima Ratus Dua Juta Enam Ratus Enam Puluh Enam Ribu Enam Puluh Empat Rupiah);
- c. Gaji Crew & Sertifikat sejumlah 1,5 bulan dengan total biaya Rp.309.000.000,- (Tiga Ratus Sembilan Juta Rupiah);

Total kerugian materiil sebagaimana disebutkan pada huruf a,b dan c diatas adalah sebesar Rp.1.301.666.064,- (Satu Milyar Tiga Ratus Satu Juta Enam Ratus Enam Puluh Enam Ribu Enam Puluh Empat Rupiah);

3.2 Kerugian Immaterial:



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

seharusnya kapal Alia 1 dapat beroperasi kurang lebih 6 kali dalam sebulan ke STS Kalbut Situbondo ke Banjarmasin tetapi dikarenakan kapal tersebut tidak dapat dioperasikan selama 1 bulan setelah kejadian tersebut sehingga munculah kerugian Troughput Fee Angkutan sejumlah 6 (enam) Ritase dengan rincian 950.000 Kg dikali Rp. 818,- dikali 6 ritase apabila dijumlah sebesar Rp.4.662.600.000,- (Empat Miliar Enam Ratus Enam Puluh Dua Juta Enam Ratus Ribu Rupiah);

4. Menyatakan Sah dan Berharga Sita Jaminan (Conservatoir Beslag) Rumah milik Terbanding yang beralamat di Jl. Simpang Gusti Raya No.8B RT/RW. 033/003, Kel. Alalak Utara, Kec. Banjarmasin Utara, Kota Banjarmasin, Prov. Kalimantan Selatan;
5. Menghukum Terbanding untuk membayar uang paksa (dwangsom) setiap kali keterlambatan melaksanakan Putusan ini perhari sebesar Rp.1.000.000,- (Satu Juta Rupiah) untuk setiap keterlambatan, bilamana Terbanding lalai dalam menjalankan Putusan;
6. Menghukum Terbanding membayar seluruh biaya perkara yang timbul atas perkara ini;
7. Menyatakan putusan ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu (Uitvoerbaar Bij Voorraad) meskipun ada bantahan (Verset), Banding atau Kasasi;
8. Menghukum Terbanding untuk melaksanakan putusan sepenuhnya;

Apabila Majelis Hakim yang memutus perkara ini berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (Ex Aquo Et Bono).

Menimbang bahwa, terhadap Memori Banding dari Pemanding-semula Penggugat tersebut, Terbanding semula Tergugat tidak mengajukan Kontra Memori;

Menimbang, bahwa Pengadilan Tinggi sebagai lembaga peradilan judex factie mempunyai tugas dan fungsi memeriksa ulang perkara secara keseluruhan (vide yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor 492 K/Sip/1970), maka Majelis Hakim Tingkat Banding akan memeriksa ulang perkara ini secara keseluruhan;

Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim tingkat banding membaca dan mempelajari dengan seksama berkas perkara yang bersangkutan, yang berupa : turunan resmi putusan Pengadilan tingkat pertama, Berita Acara Pemeriksaan Persidangan Pengadilan Tingkat Pertama, Memori Banding, berikut alat-alat bukti yang diajukan dalam perkara tersebut, maka Majelis Hakim Tingkat Banding memberikan pertimbangan sebagai berikut :

Halaman 32 dari 35 halaman Putusan Nomor 45/PDT/2020/PT.BJM

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Menimbang, bahwa Majelis Hakim tingkat banding dapat menyetujui dan membenarkan putusan pengadilan tingkat pertama tersebut, karena Majelis Hakim tingkat pertama telah memberikan pertimbangan hukum dengan tepat dan benar, baik mengenai penilaian terhadap fakta hukumnya maupun mengenai penerapan hukumnya;

Menimbang, bahwa dari alasan-alasan keberatan Pembanding semula Penggugat sebagaimana termuat dalam Memori Bandingnya tersebut, Majelis Hakim Tingkat Banding tidak menemukan hal-hal baru yang bernilai hukum cukup yang dapat dijadikan dasar hukum untuk membatalkan, atau untuk memperbaiki putusan Pengadilan Tingkat Pertama tersebut. Lebih dari itu, Majelis Hakim Tingkat Banding juga tidak menemukan adanya pelanggaran hukum ataupun kesalahan penerapan hukum dalam putusan Majelis Hakim Tingkat Pertama tersebut. Oleh karena itu, alasan-alasan keberatan dalam memori banding tersebut haruslah dikesampingkan;

Menimbang, bahwa oleh karena pertimbangan hukum Majelis Hakim tingkat pertama tersebut dinilai sudah tepat dan benar, maka pertimbangan hukum tersebut diambil alih dan dijadikan dasar pertimbangan hukum oleh Majelis Hakim Tingkat Banding dalam memutus perkara ini dalam Tingkat Banding;

Menimbang, bahwa atas dasar pertimbangan di atas, maka putusan Pengadilan Negeri Banjarmasin Nomor 11/Pdt.G/2020/PN.Bjm tanggal 19 Mei 2020 yang dimintakan banding tersebut beralasan menurut hukum untuk dikuatkan;

Menimbang, bahwa oleh karena Pembanding semula Penggugat di pihak yang kalah, baik dalam Peradilan Tingkat Pertama maupun dalam Peradilan Tingkat Banding, maka Pembanding semula Penggugat dihukum untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam kedua tingkat peradilan;

Memperhatikan Pasal 162 RBg, Pasal - pasal dalam Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Juncto Peraturan Pemerintah RI Nomor 9 Tahun 2019 dan peraturan-peraturan lain yang bersangkutan;

MENGADILI:

1. Menerima permohonan banding dari Pembanding semula Penggugat;
2. menguatkan putusan Pengadilan Negeri Banjarmasin Nomor 11/Pdt.G/2020/PN Bjm tanggal 19 Mei 2020 yang dimohonkan banding tersebut;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Menghukum Pembanding semula Penggugat untuk membayar biaya perkara yang dalam kedua tingkat peradilan yang dalam tingkat banding yang ditetapkan sejumlah Rp150.000,00 (seratus lima puluh ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Tinggi Banjarmasin pada hari Selasa tanggal 21 Juli 2020, oleh kami : Mohamad Kadarisman, S.H., Hakim Tinggi Pengadilan Tinggi Banjarmasin selaku Hakim Ketua Majelis, Abdul Siboro, S.H., M.H. dan Setyaningsih Wijaya, S.H., M.H. masing - masing Hakim Tinggi Pengadilan Tinggi Banjarmasin sebagai Hakim Anggota yang berdasarkan Penetapan Ketua Pengadilan Tinggi Banjarmasin Nomor 11/PDT/2020/PT.BJM., tanggal 30 Juni 2020 dan putusan tersebut diucapkan pada hari dan tanggal itu juga, oleh Hakim Ketua dalam persidangan yang terbuka untuk umum dengan dihadiri para Hakim Anggota tersebut dibantu Siti Jamilah, S.H.Panitera Pengganti, tanpa dihadiri oleh kedua belah pihak yang berperkara.

Hakim-Hakim Anggota,

Hakim Ketua,

ttd

ttd

1. Abdul Siboro, S.H.,M.H.

Mohamad Kadarisman, S.H.

ttd

2. Setyaningsih, S.H.,M.H.

Panitera Pengganti,

ttd

Siti Jamilah, S.H.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

Perincian ongkos perkara :

- | | |
|--------------------------|----------------|
| 1. Meterai putusan | Rp. 6.000,00 |
| 2. Redaksi putusan | Rp. 5.000,00 |
| 3. Pemberkasan | Rp. 139.000,00 |
| Jumlah | Rp. 150.000,00 |
- (seratus lima puluh ribu Rupiah)