



**PUTUSAN**

**Nomor : 415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr.**

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang memeriksa, mengadili dan memutus perkara perdata pada tingkat pertama, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara:

**PT. ASURANSI FPG INDONESIA**, beralamat di Chase Plaza Tower 4<sup>th</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav. 21, Jakarta – 12920, Indonesia, dalam jabatan dan kedudukannya selaku Direktur diwakili oleh Dadi Adriana, dalam hal ini memberikan kuasa kepada 1. Ifwanto Davis Ir., Dipl Fin Serv (Loss Adj.), ANZIIF (Snr Assoc.), ACLA., CIP., FIFAA., S.H., M.H., 2. Ryan Amalbean, S.H., M.H. 3. Rois Basuki, S.H. Para Advokat yang berkantor pada kantor hukum IFWANTO DAVIS & AMALBEAN, beralamat di Golden Plaza Fatmawati Blok A No. 26, 3<sup>rd</sup> Floor, Jl. RS Fatmawati No. 15, Gandaria Selatan, Cilandak, Jakarta Selatan – 12420, Indonesia, Berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 1 (satu) Juli 2019, Selanjutnya disebut sebagai PENGGUGAT;

Lawan:

1. **PT. PELAYARAN TEMPURAN EMAS, TBK** (atau dikenal sebagai Temas Line), terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tanjung Priok, Jakarta Utara – 14360, selanjutnya disebut sebagai TERGUGAT I;
2. **LA ODE ALIFATHA**, terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tanjung Priok, Jakarta Utara – 14360, selanjutnya disebut sebagai TERGUGAT II;

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan;

Setelah membaca dan mempelajari bukti-bukti surat yang diajukan kedua belah pihak yang berperkara;

Setelah mendengar saksi-saksi dan Ahli yang diajukan oleh kedua belah pihak yang berperkara;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara;

**TENTANG DUDUK PERKARA**

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatan tanggal 05 Juli 2019 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Utara pada tanggal 05 Juli 2019, telah mengajukan gugatan sebagai berikut:



A. DALAM POKOK PERKARA

I. KEDUDUKAN HUKUM/*LEGAL STANDING* PENGGUGAT UNTUK MELAKUKAN PENUNTUTAN TERHADAP TERGUGAT I DAN TERGUGAT II DIJAMIN DALAM PASAL 284 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG TENTANG HAK SUBROGASI DAN DIBUKTIKAN PULA DENGAN ADANYA *CLAIM DISCHARGE AND RECEIPT*/ SURAT PENYELESAIAN KLAIM DAN PERNYATAAN PELEPASAN TUNTUTAN TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) MEI 2018 (“SURAT PENGALIHAN HAK/SURAT PERNYATAAN SUBROGASI”)

I.1. Bahwa Penggugat adalah suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang usaha perasuransian, dimana secara umum Penggugat menjalankan usaha jasa pertanggungan risiko selaku Penanggung yang memberikan penggantian kepada Tertanggung terhadap hal-hal yang disebabkan karena KERUGIAN, KERUSAKAN ATAU KEHILANGAN KEUNTUNGAN YANG DIDERITA OLEH TERTANGGUNG terhadap suatu peristiwa atau resiko berdasarkan Perjanjian Asuransi/Polis Asuransi antara Penggugat selaku Penanggung dengan Tertanggung berdasarkan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (UU 40/2014).

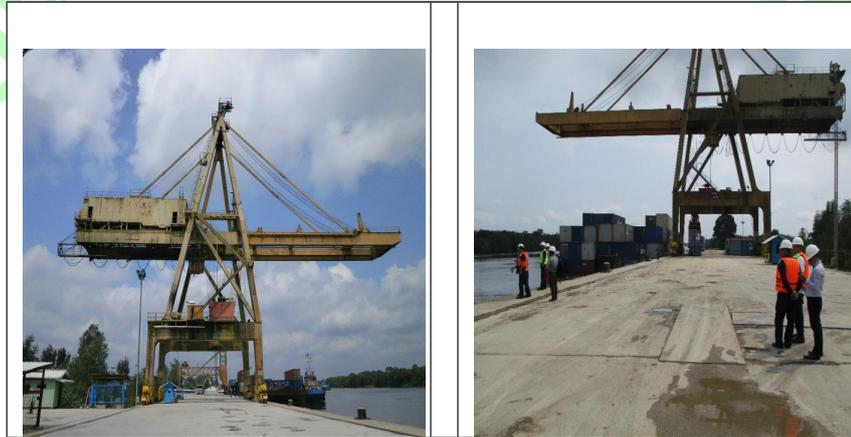
I.2. Berdasarkan polis *CONTRACTORS PLANT AND MACHINERY INSURANCE POLICY* NO. FPG. 29.1008.16.00112 dengan periode polis tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2016 sampai dengan tanggal 30 Agustus 2017 (“Polis Asuransi”) yang diterbitkan oleh PT. Asuransi FPG Indonesia selaku Penggugat menutup objek pertanggungan/menjamin barang milik dari PT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER (PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat), berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 (“Objek Pertanggungan”) dengan jumlah nilai pertanggungan (*sum insured*) sebesar Rp.31.590.000.000,- (tiga puluh satu miliar lima ratus sembilan puluh juta Rupiah).

I.3. Objek pertanggungan tersebut berlokasi di Pelabuhan Buatan, Kab. Siak, Riau, sebagai suatu mesin/alat berdemensi sangat besar, OBJEK PERTANGGUNGAN DIGUNAKAN UNTUK MELAKUKAN BONGKAR MUAT barang-barang *cargo* dan/atau muatan dalam *container* dari dermaga ke kapal laut maupun sebaliknya dari kapal laut ke dermaga. Karena fungsi dan



kegunaannya, objek pertanggung diletakkan di posisi tertentu pada bagian *private jetty*/dermaga milik Tertanggung dari Penggugat (gambar 1), denah dari Pelabuhan Buatan (Gambar 2).

Gambar 1 :



Gambar 2 :



- I.4. Bahwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, KAPAL MV. UMBUL MAS MILIK DARI TERGUGAT I MENABRAK *private jetty* dan objek pertanggung milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatan, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dimana hal tersebut mengakibatkan objek pertanggung rusak/hancur sebagian. Insiden tersebut mengakibatkan KERUSAKAN PADA OBJEK PERTANGGUNGAN MILIK



TERTANGGUNG DARI PENGGUGAT, sehingga menimbulkan *financial loss* (total nilai klaim) seluruhnya sebesar Rp.39.800.000.000,- (tiga puluh sembilan miliar delapan ratus juta Rupiah).

- I.5. Secara berturut-turut tertanggung dari Penggugat mengajukan TUNTUTAN PEMBAYARAN GANTI RUGI kepada Tergugat I sebagai pemilik dari MV. Umbul Mas terkait dengan rusaknya objek pertanggungungan melalui masing-masing Surat No. 29/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Surat Lanjutan dan Permintaan Pertanggungjawaban tertanggal 20 (dua puluh) September 2017 dan diikuti dengan Surat No. 30/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Penyampaian Klaim Kerugian tertanggal 22 (dua puluh dua) September 2017, namun yang mengejutkan adalah TIDAK ADA REALISASI PEMBAYARAN GANTI KERUGIAN yang dilakukan oleh Tergugat I.
- I.6. Dikarenakan TIDAK ADANYA ITIKAD BAIK yang ditunjukkan oleh Tergugat I sebagai pemilik Kapal MV. Umbul Mas, oleh karenanya Penggugat selaku Penanggung dari (PT. RAPP/ Tertanggung dari Penggugat) berdasarkan Polis Asuransi tersebut diatas TELAH MELAKUKAN PEMBAYARAN ATAS SELURUH KLAIM KERUGIAN berdasarkan kondisi polis kepada (PT. RAPP/ Tertanggung dari Penggugat) dengan total pembayaran klaim sebesar Rp. 10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) (*Net of deductible*) besarnya resiko sendiri yang harus ditanggung oleh Tertanggung).
- I.7. Bahwa dengan demikian berdasarkan PASAL 284 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG (KUHD), PENGGUGAT MEMPUNYAI HAK SUBROGASI UNTUK MENUNTUT KERUGIAN KEPADA TERGUGAT I, seperti dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 284*

*Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan penerbitan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan*



*yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”*

- I.8. Hak yang dimiliki oleh Penggugat tersebut TIDAK HANYA DIJAMIN dalam Pasal 284 KUHD, tetapi DIBUKTIKAN PULA DENGAN ADANYA Claim Discharge and Receipt (Surat Penyelesaian Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan/ Surat Pengalihan Hak/ Surat Pernyataan Subrogasi) tertanggal 25 (dua puluh lima) Mei 2018 dari PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat kepada Penggugat sebagai Penanggung, hal ini sesuai juga dengan Pasal 678 KUHD sebagaimana sebagai berikut :

*“Pasal 678*

*Apabila pelepasan hak milik itu telah dilakukan menurut ketentuan-ketentuan undang-undang, maka barang-barang yang dipertanggungkan menjadi miliknya si penanggung semenjak hari diberitahukannya pelepasan hak milik tadi; dengan tak mengurangi bagian si tertanggung, dalam hal yang tersebut dalam ayat kedua pasal yang lalu.”*

- I.9. Hak subrogasi merupakan hak Penggugat sebagai perusahaan asuransi/Penanggung yang demi hukum timbul pada saat setelah Penggugat membayar klaim ganti rugi kepada Tertanggung dari Penggugat yang mengalami kerugian ATAS PERBUATAN MELANGGAR HUKUM yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II. Prinsip hukum subrogasi yang diatur di dalam Pasal 284 KUHD adalah hak Penggugat selaku Penanggung, dimana PENGGUGAT SECARA HUKUM MENGGANTIKAN KEDUDUKAN HUKUMPT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER (PT. RAPP) selaku Tertanggung untuk MELAKUKAN PENUNTUTAN TERHADAP PARA TERGUGAT sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa kepentingan (*interest*) yang Penggugat pertanggungkan atas objek pertanggungkan.
- I.10. Subrogasi adalah salah satu prinsip dasar asuransi yang di dalam hukum asuransi disebutkan bahwa subrogasi merupakan pendukung/*corollary* dari prinsip *indemnity* yang artinya bahwa TERTANGGUNG (PT. RAPP) yang telah menerima ganti rugi dari Penanggung untuk kerugian yang sama TIDAK DAPAT MENUNTUT DAN MENERIMA PEMBAYARAN GANTI RUGI DARI



PIHAK KETIGA (Tergugat I dan Tergugat II), PENANGGUNG LAH (PENGGUGAT) YANG DAPAT BERTINDAK MENGGANTIKAN KEDUDUKAN HUKUM TERTANGGUNG UNTUK MENUNTUT PIHAK KETIGA (TERGUGAT I DAN TERGUGAT II) tersebut untuk bertanggung jawab terhadap perbuatan(KESALAHAN dan KELALAIAN) yang telah dilakukan oleh pihak ketiga (Tergugat I dan Tergugat II) dengan menabrak *jetty* dan/atau objek pertanggung jawaban milik Tertanggung Penggugat. Dalam hal ini pihak ketiga dimaksud adalah Tergugat I dan Tergugat II.

- I.11. Oleh karena itu, sebagai pemegang hak subrogasi, Penggugat mempunyai hubungan hukum dan mempunyai hak untuk menuntut ganti rugi terhadap perbuatan Tergugat I dan Tergugat II atas KELALAIAN DAN KESALAHAN RUSAKNYA OBJEK PERTANGGUNGAN. Artinya bahwa PENGGUGATMENGGANTIKAN KEDUDUKAN HUKUM DARI TERTANGGUNG untuk mengajukan tuntutan ganti rugi atas KELALAIAN dan KESALAHAN yang mengakibatkan rusaknya objek pertanggung jawaban yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II.
- I.12. Kedudukan hukum Penggugat/Penanggung yang menggantikan kedudukan hukum dari PT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER (PT. RAPP)/Tertanggung untuk melakukan penuntutan kepada Tergugat I dan Tergugat II yang telah melakukan kesalahan/kelalain tersebut adalah merupakan pelaksanaan/penggunaannya terhadap PRINSIP HUKUM SUBROGASI DALAM HUKUM PERASURANSIAN DI INDONESIA YANG DIJAMIN DAN DITEGASKAN PADA PASAL 284 KUHD.

DAN

DIBUKTIKAN PULA DENGAN ADANYA SURAT *CLAIM DISCHARGE AND RECEIPT*/ SURAT PENYELESAIAN KLAIM DAN PERNYATAAN PELEPASAN TUNTUTAN TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) MEI 2018 (“SURAT PENGALIHAN HAK/SURAT PERNYATAAN SUBROGASI”) DARI PT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER (PT. RAPP)/TERTANGGUNG KEPADA PENGGUGAT/PENANGGUNG.

- I.13. Ada beberapa prinsip hukum perasuransian sebagaimana telah kita diketahui bersama, diantaranya adalah *utmost good faith*/



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

itikad baik, *insurable interest*/ kepentingan yang dipertanggungjawabkan, *indemnity*/ganti rugi, *subrogation*/penggantian hak dan *contribution*/ kontribusi. PENYERAHAN HAK UNTUK MENUNTUT DAN MENERIMA PEMBAYARAN DARI TERGUGAT I yang dimiliki oleh Penggugat TIDAK HANYA DIJAMIN OLEH PASAL 284 KUHD, tetapi DIPERKUAT dan DIBUKTIKAN dengan adanya surat dari Tertanggung Penggugat yang dengan tegas MENGALIHKAN HAKNYA UNTUK MENUNTUT DAN MENERIMA PEMBAYARAN GANTI RUGI kepada Penggugat berdasarkan Surat Pengalihan Hak/ Subrogasi sesuai dengan Pasal 678 KUHD, sebagaimana dikutip sebagai berikut :

Claim Discharge and Receipt

Tanda Terima Pembayaran Klaim dan Pernyataan Pelepasan  
Tuntutan

Claim number / Nomor Klaim CI.29.1008.17.000061

Insured name/Nama Tertanggung PT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER

I / We acknowledge receipt from PT FPG Insurance ("the company") and co members (if any) the sum of	Saya / kami dengan ini menyatakan telah menerima dari PT Asuransi FPG Indonesia ('Penanggung') dan panel penanggung uang (jika ada) sejumlah
---	--

Amount In words SEPULUH MILYAR TIGA RATUS TIGA BELAS JUTA DUA  
RATUS TIGA

Terbilang PULUH TUJUH SERATUS DUA PULUH SATU RUPIAH

IDR / USD 10,313,237,121.00	
In full and final satisfaction of all claims in respect of the damage to item insured due to accident as detailed below.	sebagai penyelesaian penuh tanpa ada tuntutan lagi dikemudian hari atas klaim kerusakan barang yang dipertanggungjawabkan akibat kejadian sebagaimana tersebut dibawah ini.

In consideration of this payment I / we hereby subrogate our rights to the Company and I/we shall, at the expense of the Company, co-operate, do, and concur in doing, and permit to be done, all such acts and things as	Dengan menerima pembayaran ini saya / kami memberikan subrogasi atas hak-hak saya / kami kepada Penanggung dan atas biaya Penanggung, saya / kami bersedia bekerjasama, bertindak serta
---	---

Halaman 7 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

may be necessary of reasonably required by the Company for the purpose of enforcing any rights and remedies, or obtaining relief or indemnity from other parties to which the Company shall be or would be entitled or subrogated. I/we further confirm to accept that if provided for in the policy wording the sum Insured under the policy shall be reduced until next renewal by the amount paid.

I/We declare that there was no other Insurance covering the risk at the relevant time of the loss or damage

However, when in the future it is obvious that due to the policy provisions, and /or Insurance contract and/or prevailing rules and regulations, we have no right to accept claim settlement, we shall agree return the said claim settlement.

Policy number  
FPG.29.1008.16.00112  
Nomor Polis

menyetujui untuk bertindak, serta menyetujui untuk dilakukannya segala tindakan maupun hal-hal yang dipandang perlu atau mungkin diminta oleh Penanggung sehubungan dengan pelaksanaan hak-hak maupun pemulihan hak-haknya, atau memperoleh pembebasan ataupun ganti-rugi dari pihak lainnya bagi Penanggung sehubungan dengan hak-hak yang disubrogasikan tersebut, Dengan ini pula saya / kami menyetujui bahwa apabila diatur oleh ketentuan polis maka harga pertanggungan dalam polis akan dikurangi dengan jumlah yang telah dibayarkan ini hingga saat masa perpanjangan polis tiba.

Saya / Kami menyatakan pula bahwa tidak ada asuransi lalu saya menutup resiko ini pada saat kerugian atau kerusakan terjadi.

Namun demikian, apabila dikemudian hari terbukti bahwa berdasarkan ketentuan polis, dan/atau perjanjian asuransi dan/atau hukum dan perundang-undangan yang berlaku ternyata kami tidak berhak untuk menerima pembayaran kali ini, maka kami bersedia mengembalikan pembayaran klaim ini.

Date of occurrence 30/August /  
2017  
Tanggal kejadian



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Interest Insured :

Yang diasuransikan: HITACHI QUARY ORANG / CC – 01 / 1969

Nature of loss

Jenis IMPACT BY THIRD VESSEL

Kerugian

25 May 2018

Signature and Company

Date

chop (if applicable)

Tanggal

Tanda tangan dan stempel

(jika diperusahaan)

Note : CoInsurance member and share :

PT. Asuransi FPG Indonesia

Co members (If any)

PLEASE SIGN AND RETURN

SQI (Service Quality Index)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Please kindly tick the above table to Indicate our claim services

Thank you

PT. Asuransi FPG Indonesia

I.14. Dalam pengalihan hak/hak subrogasi, TIDAK MEMERLUKAN PERSETUJUAN DARI PIHAK KETIGA TERSEBUT, karena subrogasi merupakan HAK YANG SECARA HUKUM TIMBUL ketika Penggugat telah membayarkan klaimnya kepada Para Tertanggung (PT. RAPP). Hal ini sejalan dengan Doktrin Hukum Suharnoko, S.H.,M.H., dalam Bukunya berjudul *Doktrin Subrogasi, Novasi dan Cessie dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Nieuw Nederlands Burgerlijk Wetboek, Code Civil Perancis dan Common Law* yang pada intinya menyatakan: "SUBROGASI MENURUT UNDANG-UNDANG ARTINYA SUBROGASI TERJADI TANPA PERLU PERSETUJUAN ANTARA PIHAK KETIGA

Disclaimer



*DENGAN KREDITUR LAMA, MAUPUN ANTARA PIHAK KETIGA DENGAN DEBITUR”.*

- I.15. Diikuti pula dengan Doktrin Hukum H.M.N. Purwosutjipto, S.H., dalam bukunya berjudul Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hal. 377 – 388 menyatakan sebagaimana dikutip sebagai berikut :

*“Pasal 284 tersebut erat hubungannya dengan pasal 678 yang berbunyi sebagai berikut: “Apabila pelepasan hak milik itu telah dilakukan menurut undang-undang, maka benda pertanggung jawaban menjadi milik penanggung sejak hari pelepasan hak milik itu diberitahukan kepada penanggung, dengan tidak mengurangi bagian tertanggung terhadap bagian yang tidak dipertanggungjawabkan.” Disini ada subrogasi, di mana penanggung mengganti kedudukan tertanggung dalam hal hak untuk menuntut kepada pihak ketiga. Hak subrogasi ini berlaku secara otomatis. Tetapi meskipun demikian, untuk menghilangkan keragu-raguan bagi si penanggung, subrogasi itu dilaksanakan dengan memberikan surat subrogasi (letter of subrogation).”*

- I.16. Selanjutnya Doktrin Hukum Prof. DR. H. Man S. Sastrawidjaja, S.H., S.U., dalam bukunya berjudul Bunga Rampai Hukum Dagang, Hal. 58 menyatakan sebagaimana dikutip sebagai berikut: *“Bagaimana apabila peristiwa yang menimbulkan kerugian terjadi karena perbuatan pihak ketiga ? dalam asuransi kerugian mengenai hal ini berlaku subrogasi yang diatur dalam Pasal 284 KUHD. Dalam hal ini subrogasi adalah penggantian tempat tertanggung oleh penanggung yang telah memberikan ganti kerugian kepada tertanggung dalam melaksanakan haknya kepada pihak ketiga yang menyebabkan terjadinya peristiwa. Singkat kata, melalui subrogasi hak untuk menuntut pihak ketiga yang semula berada pada tertanggung menjadi beralih kepada penanggung. Akan tetapi, subrogasi ini berlaku secara terbatas, yaitu hanya dalam hal penanggung telah memberikan ganti kerugian sebesar yang diderita oleh tertanggung. Apabila penanggung hanya memberikan ganti kerugian sebagian saja, untuk sebagian lagi haknya tetap ada pada tertanggung.”*



I.17. Artinya dalam perkara *a quo*, PT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER (PT. RAPP) selaku Tertanggung SUDAH TIDAK MEMPUNYAI KEDUDUKAN HUKUM APAPUN dalam perkara *a quo*, khususnya mengenai kedudukannya untuk melakukan PENUNTUTAN GANTI KERUGIAN dan MENERIMA PEMBAYARAN GANTI RUGI dari Tergugat I, karena penggantian kedudukan hukum dari seluruh Tertanggung Penggugat telah dijamin dan sesuai dengan Pasal 284 KUHD tentang subrogasi dan dibuktikan pula dengan adanya SURAT PENGALIHAN HAK/ SURAT PERNYATAAN SUBROGASI dari Tertanggung kepada Penggugat selaku Penanggung, oleh karenanya secara hukum Penggugat mempunyai kedudukan hukum/ *legal standing* yang tepat dalam perkara ini untuk melakukan penuntutan ganti rugi dan menerima pembayaran ganti rugi dari Tergugat I.

II. KEDUDUKAN DAN TANGGUNG JAWAB HUKUM TERGUGAT I SELAKU PEMILIK KAPAL MV. UMBUL MAS TERKAIT INSIDEN PENABRAKAN PADA OBJEK PERTANGGUNGAN BERUPA HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969 AKIBAT KELALAIAN DAN KESALAHAN TERGUGAT I YANG MENYEBABKAN KERUGIAN BAGI PENGGUGAT;

II.1. Bahwa sebelum terjadinya insiden, Kapal Motor/*Motor Vessel* (MV). Umbul Mas milik Tergugat I yang pada saat itu di Nakhodai oleh Tergugat II berangkat dari Pelabuhan Indah Kiat Pulp and Paper (IKPP) menuju Sungai Pakning pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, hari Rabu sekitar Pukul 11.10 WIB dan Kapal MV. Umbul Mas yang hendak melewati Pelabuhan Buatan/*private jetty* atau dermagamilik dari PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat secara TIBA-TIBA SAJA MENABRAK JETTY/DERMAGA DI PELABUHAN BUATAN DAN BERAKIBAT PULA OBJEK PERTANGGUNGAN YANG BERADA DI JETTY/DERMAGA TERSEBUT RUSAK.

II.2. Insiden tersebut berdampak pula pada Kapal Tongkang/*Barge* "NAP 252" dan Kapal Tongkang/*Barge* "Marco Polo 128" yang pada saat itu sedang berlabuh/melakukan bongkar muat di dermaga sebelahnya. Ketika peristiwa tersebut terjadi, seketika itu juga operator pelabuhan melalui pengeras suara MEMERINTAHKAN NAKHODA Kapal MV. Umbul Mas (Tergugat II)



UNTUK BERHENTI, namun peringatan tersebut TIDAK DIPEDULIKAN SAMA SEKALI oleh Tergugat II, dimana Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I setelah kejadian penabrakan *jetty* dan objek pertanggungannya justru lari dari Pelabuhan Buatan/*private jetty* milik dari PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat.

II.3. Di saat itu juga, setelah larinya Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I dari tempat kejadian penabrakan, Manager Pelabuhan Buatan mengajukan SURAT *NOTE OF PROTEST* TERTANGGAL 30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2017 yang ditujukan kepada Tergugat I, Syahbandar setempat dan Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Riau, Resor Siak, Satuan Kepolisian Perairan dan Udara. Akhirnya Kapal MV. Umbul Mas BERHASIL DIKEJAR DAN DIBERHENTIKAN OLEH PIHAK KEPOLISIAN.

II.4. Tergugat I sebagai pemilik dari Kapal MV. Umbul Mas merupakan suatu perusahaan penyedia jasa pengangkutan/perusahaan jasa transportasi laut, dimana yang menjadi salah satu tanggung jawab hukumnya dalam pemberian jasanya adalah menanggung segala kerugian dan resiko yang timbul ketika melakukan pengoperasian kapal milik Tergugat I. Insiden ditabraknya objek pertanggungannya oleh Tergugat I jelas-jelas merupakan suatu KELALAIAN DAN KESALAHAN YANG DILAKUKAN SECARA NYATA, dimana pada akhirnya menimbulkan kerugian besar bagi Penggugat. Oleh karenanya Tergugat I mempunyai tanggung jawab hukum terhadap kerugian yang timbul dari tindakan kelalaian dan kesalahannya tersebut. Tanggung jawab Tergugat I ini sebagaimana diatur dalam Pasal 41 Ayat (1) huruf d Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU No. 17/2008) Jo. Pasal 181 Ayat (1) dan Ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan (PP No. 20/2010), seperti dikutip sebagai berikut :

Pasal 41 Ayat (1) huruf d UU No. 17/2008

*"Pasal 41*

*(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :*



- a. ...;
- b. ...;
- c. ...; atau
- d. *Kerugian pihak ketiga.*

Pasal 181 Ayat (1) dan Ayat (2) PP No. 20/2010

*"Pasal 181*

- (1) *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya.*
- (2) *Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap :*
  - a. *Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
  - b. *Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang di angkut;*
  - c. *Keterlambatan angkutan penumpang dan/ atau barang yang di angkut; atau*
  - d. *Kerugian pihak ketiga."*

II.5. Berdasarkan Surat Keterangan No.: SK/01/VIII/2017/Sat Pol Airud tertanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017 diperoleh keterangan bahwa Tergugat II selaku Nakhoda Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I kesulitan mengendalikan kapal/kesulitan melakukan olah gerak kapal. Hal ini mengindikasikan bahwa Kapal MV. Umbul Mas "mempunyai masalah", padahal Tergugat I MEMPUNYAI KEWAJIBAN dan TANGGUNG JAWAB HUKUM untuk memastikan kapalnya dalam keadaan laik laut (*sea worthy*) sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan (PP No. 51/2002), seperti dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 5*

- (1) *Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi :*
  - a. *Keselamatan kapal*
  - b. *Pengawakan kapal;*
  - c. *Manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal;*

Halaman 13 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



- d. Pemuatan; dan
- e. Status hukum kapal.

II.6. Kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik Penggugat sudah seharusnya menjadi tanggung jawab Tergugat I, hal tersebut jelas menimbulkan kerugian dan karena itu sudah seharusnya menjadi TANGGUNG JAWAB HUKUM TERGUGAT I UNTUK MELAKUKAN PEMBAYARAN GANTI RUGI ATAS KERUSAKAN/KERUGIAN YANG DITIMBULKAN TERSEBUT. Hal ini sebagaimana ditegaskan dan dikuatkan dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) seperti, dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 1365*

*Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut."*

II.7. Unsur Pertama (I) : Adanya Suatu Perbuatan

Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II adalah menabrak objek pertanggung jawaban secara tiba-tiba, padahal objek pertanggung jawaban tersebut tidak dalam posisi bergerak diatas perairan, dapat dibayangkan benda/barang yang sedang dalam kondisi "DIAM"/ TIDAK BERGERAK DITABRAK BEGITU SAJA oleh kapal milik Tergugat I. Perbuatan penabrakan yang dilakukan kepada Penggugat tersebut menjadi unsur pertama dalam perbuatan melawan hukum.

II.8. Unsur Kedua (II) : Perbuatan Melawan Hukum

Tentu saja perbuatan Para Tergugat yang menabrakan Kapal nya kepada objek pertanggung jawaban tersebut merupakan perbuatan melawan hukum, karena pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017 TIDAK ADA SUATU KEADAAN YANG MENGHARUSKAN Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I untuk menabrak objek pertanggung jawaban. Misalnya saat itu tidak ada cuaca buruk atau Kapal Tergugat I sedang menghindari bertabrakan dengan kapal lainnya, sehingga Kapal Penggugat yang terkena dampaknya. Jadi jelas perbuatan melawan hukum sesuai dengan unsur kedua ini pun telah terpenuhi.

II.9. Unsur Ketiga (III): Kesalahan Pihak Pelaku

Pelaku disini, sesuai dengan gugatan yang diajukan oleh Penggugat adalah Tergugat I sebagai pemilik dari Kapal MV.



Umbul Mas sedangkan Tergugat II adalah Nakhoda/Master dari Kapal tersebut sekaligus bertindak sebagai buruh/anak buah/karyawan dari Tergugat I. Tergugat II bertindak sebagai Nakhoda Kapal Umbul Mas dan mempunyai tanggung jawab selayaknya Nakhoda berdasarkan peraturan perundang-undangan, namun karena Tergugat II adalah karyawan/anak buah dari Tergugat I sebagai pemilik kapal, oleh karenanya unsur ketiga dari perbuatan melawan hukum ini juga telah terpenuhi.

II.10. Unsur Keempat (IV) : Hubungan Kausal Antara Perbuatan Dengan Kerugian

Sangat jelas dan terbukti bahwa penabrakan terhadap objek pertanggung jawaban berakibat adanya kerugian, selain objek pertanggung jawaban dalam kondisi rusak, masih banyak kerugian-kerugian yang diderita oleh Penggugat akibat dari kelalaian dan kesalahan yang dilakukan oleh Para Tergugat, kerugian tersebut akan dijelaskan dan diperinci kemudian oleh Penggugat dalam gugatan perkara *a quo*.

II.11. Oleh karenanya kelalaian yang menyebabkan kerugian yang dilakukan oleh Tergugat I TELAH MEMENUHI UNSUR-UNSUR PERBUATAN MELAWAN HUKUM SEBAGAIMANA PASAL 1365 KUH PERDATA, unsur-unsur perbuatan melawan hukum yang diatur sebagaimana Pasal 1365 KUH Perdata antara lain adanya suatu perbuatan, perbuatan tersebut melawan hukum, adanya kesalahan dari pihak pelaku dan adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.

III. TANGGUNG JAWAB TERGUGAT II SELAKU NAKHODA DALAM PENGOPERASIAN KAPAL MV. UMBUL MAS SEBELUM DAN PADA SAAT TERJADINYA INSIDEN PENABRAKAN TERHADAP OBJEK PERTANGGUNGAN OLEH KAPAL MV. UMBUL MAS MILIK TERGUGAT I

III.1. Tergugat II selaku Nakhoda mempunyai peran SEBAGAI PEJABAT TERTINGGI DALAM KAPAL MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang bertanggung jawab dalam segala pengoperasian kapal selama perjalanan dari Pelabuhan asal sampai dengan di Pelabuhan tujuan. Tanggung jawab tersebut tidak hanya sampai disana. Nakhoda bertanggung jawab pula terhadap KESELAMATAN KAPAL dan segala sesuatu didalamnya termasuk



menjaga/menghindari kerugian-kerugian bagi pihak ketiga pada SAAT PENGOPERASIAN KAPAL atau SELAMA PERJALANAN yang mungkin akan timbul atau akan terjadi.

Hal ini sebagaimana ditegaskan pada Pasal 341 KUHD seperti dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 341*

*Nahkoda memimpin kapal. Anak kapal adalah mereka yang Namanya tercantum dalam daftar anak-kapal (monsterrol)."*

- III.2. Disinilah peran penting Tergugat II sebagai Nakhoda, dimana Tergugat II berkewajiban untuk MEMASTIKAN kapal tersebut tidak mengalami kerusakan sebelum dilakukannya perjalanan. Apabila TERNYATA DITEMUKAN KERUSAKAN pada sebagian/ seluruh komponen kapal dan peralatan yang berada atau melekat dikapal tersebut yang berakibat akan menimbulkan atau mempunyai resiko untuk melakukan pelayaran, seharusnya Tergugat II MENOLAK UNTUK BERLAYAR, meskipun SUDAH ADA IJIN BERLAYAR dari syahbandar dan kapal sudah MEMPUNYAI SERTIFIKAT LAIK KAUT.

Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 138 Ayat (2) dan (3) UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 138*

*(2) Sebelum kapal berlayar, nahkoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar.*

*(3) Nahkoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2)."*

- III.3. Bahwa pada dasarnya keadaan laik laut dari Kapal MV. Umbul Mas tidak hanya menjadi tanggung jawab Tergugat II, tetapi menjadi TANGGUNG JAWAB UTAMA Tergugat I sebagai pemilik kapal, karena pemilik kapal (Tergugat I) DIANGGAP PALING BERTANGGUNG JAWAB, jika selama pelayaran menyebabkan kerugian bagi pemilik cargo/muatan atau pun kepada pihak ketiga yang mengalami kerugian, tanggung jawab ini sebagaimana diatur



dalam Pasal 128 Ayat (1) dan (2) UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut :

*“Pasal 128*

*(1) Nahkoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.*

*(2) Pemilik, operator kapal, dan nahkoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.”*

III.4. Tanggung jawab Tergugat II sebagai anak buah/karyawan dari Tergugat I yang DIWAJIBKAN UNTUK BERTINDAK DENGAN KEHATI-HATIAN pada saat melakukan pengoperasian Kapal MV. Umbul Mas AGAR TIDAK MENGAKIBATKAN KERUGIAN bagi pihak ketiga (Penggugat) ditegaskan pula dalam Pasal 342 KUHD seperti dikutip sebagai berikut :

*“Pasal 342*

*(1) Nakhoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.*

*(2) Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar.”*

III.5. Oleh karenanya terbukti insiden yang disebabkan karena kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat II selaku Nakhoda dari Tergugat I, karena faktanya objek pertanggungungan yang ditabrak Tergugat II merupakan benda tidak bergerak/diam ditempatnya, jadi kesalahan yang dilakukan tersebut merupakan bukti nyata.

IV. TERGUGAT I MENGAKUI SECARA TEGAS BAHWA KAPAL MV. UMBUL MAS TELAH MELAKUKAN PENABRAKAN TERHADAP OBJEK PERTANGGUNGAN PADA TANGGAL 30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2017 DAN ATAS INSIDEN TERSEBUT PULA TERGUGAT I MENYATAKAN BERSEDIA BERTANGGUNG JAWAB UNTUK MELAKUKAN PEMBAYARAN GANTI RUGI

IV.1. Melalui Surat Pernyataan tertanggal 31 (tiga puluh satu) Agustus, Tergugat I MENYATAKAN AKAN BERTANGGUNG JAWAB ATAS PERISTIWA TUBRUKAN YANG DITIMBULKAN OLEH KAPAL MV.



UMBUL MAS yang terjadi pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017 terhadap *private jetty/ jetty* No. 2 milik Tertanggung dari Penggugat. Selanjutnya melalui Surat No. 004/INS/SRT/TE-PKU/IX/17 Perihal Proposal Perbaikan *Jetty* No. 2 tertanggal 6 (enam) September 2017, Tergugat I mengajukan perbaikan terhadap bagian yang rusak dari *private jetty/ jetty* No. 2 milik Tertanggung dari Penggugat tersebut.

IV.2. Namun melalui Surat No. 28/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Jawaban Surat No: 004/INS/SRT/TE-PKU/IX/17 tertanggal 12 (dua belas) September 2017 dan Surat No. 29/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Surat Lanjutan dan Permintaan Pertanggungjawaban tertanggal 20 (dua puluh) September 2017, Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP) menjelaskan secara rinci bahwa akibat penabrakan yang dilakukan oleh Kapal MV. Umbul Mas oleh Tergugat I, kerusakan tidak hanya terjadi pada *private jetty/ jetty* No. 2, tetapi KERUSAKAN TERDAPAT PULA PADA *jetty central, jetty* No. 1, *container crane* (Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969/ objek pertanggungangan) dan kerusakan-kerusakan lainnya akibat insiden tersebut.

IV.3. Berdasarkan *correspondence* (surat menyurat) yang diajukan oleh Tergugat I, pada intinya Tergugat I menyatakan akan bertanggung jawab untuk melakukan pembayaran ganti rugi atas insiden yang menyebabkan kerugian bagi Tertanggung dari Penggugat dan berdasarkan BERITA ACARA PEMERIKSAAN BERSAMA TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) OKTOBER 2017, Tergugat I menyetujui akibat dari tubrukan yang dilakukan oleh Kapal MV. Umbul Mas terdapat beberapa kerusakan diantaranya adalah sebagai berikut :

- 10 tiang pancang dengan kondisi retak
- 1 kepala tiang pancang (*pile cap*) dengan kondisi retak
- Keretakan pada lantai *jetty*, setidaknya di area seluas 4x4 Meter
- Struktur beton bagian depan *jetty* rusak di beberapa tempat di area sepanjang 60 Meter
- Hilang dan rusaknya tidak kurang dari 29 *fender*



- *Cross beam crane* merk Hitachi dengan code CC01 (Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969/ objek pertanggung) dalam kondisi bengkok
- Baut *cross beam crane* merk Hitachi dengan kode CC01 (Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969/ objek pertanggung) terputus

IV.4. Namun pengakuan atas penabrakan yang dilakukan oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I dan "JANJI" untuk melakukan pembayaran ganti rugi atas kerusakan yang ditimbulkan dari peristiwa tersebut tidaklah cukup menurut Penggugat. Sampai dengan PT. RAPP (Tertanggung dari Penggugat) MENGALIHKAN KEDUDUKAN HUKUMNYA untuk melakukan penuntutan ganti rugi dan menerima pembayaran ganti rugi kepada Penggugat (hak subrogasi berdasarkan Pasal 284 KUHD), pembayaran ganti rugi atas kerusakan tersebut TIDAK TEREALISASI SAMPAI DENGAN DIAJUKANNYA GUGATAN PERKARA A QUO.

IV.5. HAL INI TERBUKTI dari salah satu surat yang diajukan oleh Tergugat I kepada Penggugat diantaranya dalam Surat No. 001/LGL/SRT-INS/TE-JKT/II/19 Perihal Tanggapan Somasi I dan Somasi II tertanggal 4 (empat) Januari 2019 dan Surat No. 002/LGL/SRT-INS/TE-HO/III/19 Perihal Tanggapan Surat Somasi Terakhir tertanggal 21 (dua puluh satu) Maret 2019 menyatakan pada intinya Tergugat I tidak berusaha lepas/lari dari tanggung jawab dan akan menyelesaikan klaim ini dengan segera.

IV.6. Melihat alur argumetasi Tergugat I yang BERUSAHA MENUNDANUNDA KEWAJIBAN hukumnya untuk melakukan pembayaran ganti rugi kepada Penggugat, maka tidak lah berlebihan apabila Penggugat menganggap terdapat ITIKAD BURUK yang ditunjukkan Tergugat I untuk lepas dari tanggung jawab hukumnya kepada Penggugat. Seharusnya sebagai perusahaan publik yang dikontrol dan diawasi oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dapat menjaga nama baik dan reputasi dimasyarakat agar supaya prinsip prinsip pratek bisnis yang sehat sebagaimana yang harus dijalani dari tujuan *Good Corporate Government* yang harus dijalankan oleh perusahaan sekaliber Tergugat I telah dilanggar oleh Tergugat



I sendiri dengan TIDAK MENUNJUKKAN TANGGUNG JAWAB ATAS PERISTIWA INI yang berakibat juga pemilik kepentingan (*stake holder*) akan dirugikan dengan citra yang dibuat oleh Tergugat I, yang hanya bisa berjanji tapi merealisasikan atas janji untuk mengganti kerugian TIDAK PERNAH DILAKSANAKAN.

V. TANGGUNG JAWAB HUKUM TERGUGAT I SELAKU MAJIKAN UNTUK MELAKUKAN PEMBAYARAN GANTI RUGI KEPADA PENGGUGAT ATAS TINDAKAN KESALAHAN DAN KELALAIAN YANG DILAKUKAN OLEH TERGUGAT II SEBAGAI KARYAWAN/ NAKHODA/VESSEL OF THE MASTER KAPAL MV. UMBUL MAS MILIK TERGUGAT I BERDASARKAN PASAL 1367 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA (KUH PERDATA);

V.1. Dapat dipastikan secara hukum bahwa Tergugat II sebagai Nakhoda Kapal MV. Umbul Mas MERUPAKAN KARYAWAN dari Tergugat I yang BEKERJA MEMIMPIN KAPAL atas nama Tergugat I. Sebagai informasi bahwa sebelum tanggal 1 (satu) April 1938 berdasarkan S. 1934-241, Nakhoda berkedudukan sebagai mitra dengan pemilik kapal/pengusaha kapal, dimana Nakhoda pada saat itu TIDAK BERKEDUDUKAN SEBAGAI KARYAWAN dari pemilik kapal/pengusaha kapal, tetapi berdasarkan S. 1938 – 1 dan 2 pada saat tanggal 1 (satu) April 1938 Nakhoda berkedudukan sebagai KARYAWAN/ ANAK BUAH DARI PEMILIK KAPAL/PENGUSAHA KAPAL, dimana pemilik kapal/pengusaha kapal sebagai pemberi kerja (majikan) sedangkan Nakhoda sendiri berkedudukan sebagai orang yang menerima/melakukan pekerjaan (karyawan/buruh).

V.2. Artinya segala tindakan perbuatan melawan hukum apapun yang dilakukan oleh Tergugat II sebagai karyawan/buruh, SUDAH MENJADI TANGUNG JAWAB HUKUM dari Tergugat I sebagai majikan, hal ini sesuai dengan Doktrin Hukum dari Ahli hukum *Dorhout Mees, Kort Begrip, 1953, p. 366-367*, pada intinya menyatakan bahwa “KETIADAAN PRESTASI BURUH JUGA MENJADI TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA KAPAL”.

V.3. Sebagaimana telah Penggugat jelaskan sebelumnya bahwa Tergugat I merupakan pemilik dari Kapal MV. Umbul Mas sedangkan Tergugat II adalah Nakhoda dari kapal tersebut, artinya SEBAGAI PEMILIK KAPAL, seharusnya Tergugat I dapat



memastikan kapalnya tidak melakukan tindakan yang dapat merugikan pihak ketiga (Penggugat) pada saat menjalankan/ mengoperasikan kapalnya tersebut disaat berlayar dengan begitu tujuan pelayaran untuk menjaga keselamatan dan keutuhan atas kapal dapat terwujud. Seharusnya pula Tergugat I menerapkan kepada seluruh awak kapal/ karyawannya untuk selalu bertindak hati-hati (*duty of care*) dan menerapkan *standart operational procedure (SOP)* pada saat sebelum dan selama perjalanan atau sesudah kapal berlayar atau sampai ditempat tujuan.

Dengan demikian Tanggung jawab Tergugat I atas TINDAKAN KESALAHAN dan KELALAIAN yang dilakukan oleh Tergugat II selaku Nahkoda/ Kapten kapal MV. Umbul Mas dari Tergugat I tersebut sudah ditegaskan dan diatur pada Pasal 1367 KUH Perdata sebagaimana dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 1367*

*Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya."*

V.4. Padahal sudah jelas bahwa keselamatan dan keamanan dalam pelayaran menjadi tanggung jawab seluruh pihak-pihak yang terkait atas seluruh aktifitasnya di wilayah perairan Indonesia. Artinya semua pihak yang terlibat harus memastikan keselamatan dan keamanan selama pelayaran untuk mencegah terjadinya insiden atau kejadian yang berakibat merugikan bagi pihak lainnya. Hal ini berkorelasi dengan penabrakan yang dilakukan Tergugat I. Andai saja Tergugat I TIDAK MEMENTINGKAN KEUNTUNGAN DALAM BISNISNYA, maka kerugian tidak akan terjadi pada Penggugat. Kewajiban untuk tetap menjaga keselamatan dan keamanan dalam pelayaran sudah secara tegas dijelaskan dalam Pasal 116 Ayat (1) UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut

*"Pasal 116*

**(1) Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim."**



V.5. Dengan demikian atas kesalahan dan kelalaian tersebut, TERBUKTI SECARA SAH DAN MEYAKINKAN bahwa tepat apabila Tergugat I dan Tergugat II dinyatakan telah melakukan perbuatan melawan hukum atas tindakannya yang mengakibatkan kerugian secara nyata. Seluruh kerugian materiil yang timbul akibat perbuatan dari Tergugat II, kerugian immateriil, pembayaran uang paksa (*dwangsom*) dalam gugatan *a quo* tidak berlebihan apabila seluruhnya dibayar oleh Tergugat I sebagai majikan dari Tergugat II berdasarkan Pasal 1367 KUH Perdata.

V.6. Padahal keselamatan dalam pengoperasian kapal menjadi tujuan utama sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 124 Ayat (1) UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 124*

*(1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal."*

V.7. Dari rangkaian kelalaian dan kesalahan dari Para Tergugat tersebut di atas, sangat beralasan bagi Penggugat untuk meminta pertanggung jawaban Tergugat I untuk membayar ganti rugi yang ditimbulkan.

## B. KERUGIAN MATERIIL DAN IMMATERIIL

### Kerugian Materiil

1. Sebagaimana telah Penggugat jelaskan diatas, kerugian nyata akibat dari rusaknya objek pertanggung jawaban berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 yang diakibatkan kelalaian dan kesalahan dari Para Tergugat, menyebabkan kerugian materiil bagi Tertanggung dari Penggugat. Sebagaimana telah Penggugat jelaskan diatas pula, sebagai Penanggung, Penggugat telah membayarkan klaim ganti rugi tersebut kepada Tertanggung Penggugat, sehingga Penggugat mempunyai hak subrogasi dari Tertanggung untuk menuntut pembayaran ganti rugi kepada Tergugat I BERDASARKAN PASAL 284 KUHD dan dibuktikan pula dengan adanya *Claim Discharge and Receipt* (Surat Penyelesaian Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan/ Surat Pengalihan Hak/ Surat Pernyataan Subrogasi) tertanggal 25 (dua puluh lima) Mei 2018.



Perincian kerugian materiil yang sudah dibayar Penggugat didasarkan kepada perhitungan sebagai berikut :

<i>Container crane structure with span 17,6 M with fix arm boom as per description</i>	:	Rp.25.000.000.000,-
Berat objek pertanggung 600 MT/ 600.000 Kg		
Harga per Kg adalah Rp. 41.667		
<i>Wheel set with description :</i>		
<i>8 set driven wheel include flange mounting and accessories</i>	:	Rp. 2.000.000.000,-
<i>16 set non-driven include flange mounting and accessories</i>	:	Rp. 4.000.000.000,-
<i>Delivery to site by vessel</i>	:	Rp. 1.600.000.000,-
<i>Loading &amp; unloading from wharf-vessel-wharf</i>	:	Rp. 1.700.000.000,-
<i>Installation</i>	:	Rp. 800.000.000,-
<i>Alignment structure</i>		Rp. 700.000.000,-
<i>Shift existing crane component to new structure : crab and hoist component, engine, electrical component, cabling system, operator control, motor &amp; drive.</i>	:	Rp. 4.000.000.000,-
		Rp.39.800.000.000,-

Bahwa nilai kerugian nyata yang dialami oleh Tertanggung dari Pengggat (PT. RAPP) dari total nilai klaim tersebut diatas sesuai dengan hasil perhitungan Penilai Kerugian (*loss adjuster*) yang ditunjuk oleh pihak asuransi untuk meng-evaluasi nilai klaim tersebut. Polis asuransi yang dimiliki atau dibeli pihak Tertanggung dari Pengggat (PT. RAPP), memiliki kondisi dan ketentuan tersendiri yang diatur dan tertulis didalam polis tersebut, sebagaimana yang diatur juga pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Maka hasil perhitungan jumlah nilai kerugian yang akan diterima/dibayarkan oleh Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP) adalah sebesar Rp.39.800.000.000,- menjadi sebesar Rp. 11.459.152.357,- dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Sum Insured} \times \text{Loss} = \text{Rp.31.590.000.000,-} \times \text{Rp.16.066.311.990,-} = \text{Rp.11.459.152.357,-}$$

NRV Rp.44.290.779,975,-

Keterangan : *Sum Insured* (Jumlah Nilai Pertanggunganan berdasarkan polis CPM)



NRV (harga baru dari objek pertanggungan pada saat insiden)

Bahwa mengingat Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP) juga mempunyai *Polis Property All Risk Policy* No. PVF 1600680 dengan perusahaan asuransi lain (Penggugat tidak bertindak sebagai Penanggung), maka berlakulah prinsip hukum asuransi, yaitu kontribusi sebagaimana diatur berdasarkan Pasal 277 Ayat (2) KUHD, maka nilai kerugian Tertanggung (PT. RAPP) berdasarkan perhitungan tersebut diatas adalah sebesar Rp.11.459.152.357,-, hal ini seperti dikutip sebagai berikut :

“Pasal 277

(2) Apabila dalam pertanggungan yang pertama itu tidak dipertanggungkan harga sepenuhnya, maka para penanggung yang berikut bertanggung jawab untuk harga yang selebihnya, menurut tertib waktu ditutupnya pertanggungan pertanggungan yang berikut itu”

Oleh karenanya perhitungan Penggugat adalah sebagai berikut :

Nilai Kerugian	: Rp. 11.459.152.357,-
Less - Resiko Sendiri ( <i>Deductible</i> )	: Rp. 1.145.915.236,- -
Total	: Rp. 10.313.237.121,-

- Hanya untuk diketahui saja, Adapun sisa nilai klaim kerugian diatas/ dari selisih sebesar Rp.11.459.152.237,- berdasarkan Pasal 277 KUHD menjadi bagian dari pembayaran yang didasari *Polis Property All Risk Policy* No. PVF 1600680 (tidak termasuk dalam perkara *a quo*) bukan menjadi bagian pembayaran klaim yang dilakukan Penggugat terhadap Tertanggung (PT. RAPP).
- Dengan demikian nilai total yang telah dibayarkan oleh Penggugat selaku Penanggung kepada Tertanggung seluruhnya adalah sebesar Rp.10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) (sesuai pula dengan *Claim Discharge and Receipt/ Surat Penyelesaian Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan* tertanggal 25 (dua puluh lima) mei 2018 (“Surat Pengalihan Hak/Surat Pernyataan Subrogasi”)), sehingga berdasarkan Pasal 1367 KUH Perdata Penggugat menuntut agar Tergugat I membayar ganti rugi akibat KERUGIAN MATERIIL sesuai dengan nilai total pembayaran sebagaimana Penggugat bayarkan kepada Tertanggung Penggugat adalah sebesar Rp.10.313.237.121,- (SEPULUH MILIAR TIGA RATUS TIGA BELAS JUTA DUA RATUS TIGA



PULUH TUJUH RIBU SERATUS DUA PULUH SATU RUPIAH) secara tunai dan sekaligus kepada Penggugat.

Kerugian Immateriil

1. Bahwa akibat dari tindakan tidak kooperatif nya Tergugat I untuk segera merespon tuntutan pembayaran ganti rugi yang dilakukan oleh Penggugat mengakibatkan Penggugat harus mengeluarkan biaya tambahan untuk menggunakan jasa hukum dari Advokat untuk melakukan tuntutan yang dimulai sejak mengirimkan teguran secara tertulis terhadap Tergugat I sampai dengan tuntutan melalui Lembaga Peradilan, dimana biaya yang harus dikeluarkan oleh Penggugat untuk membayar biaya jasa hukum untuk menangani perkara *a quo* tersebut adalah sebesar Rp.255.500.000 (dua ratus lima puluh lima juta lima ratus ribu Rupiah).
2. Bahwa Penggugat juga telah kehilangan waktu, tenaga dan pikiran dalam mengurus perkara *a quo* dari sejak terjadinya perbuatan melawan hukum berupa kelalaian dan kesalahan yang dilakukan oleh Para Tergugat dimana kapal MV. Umbul Mas menabrak *jetty*/ objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat sehingga menimbulkan kerugian.
3. Maka Penggugat berpendapat layak apabila Penggugat menuntut pembayaran ganti rugi immateriil kepada Tergugat I sebagaimana alasan pada Point No. 1 dan 2 tersebut diatas sebesar Rp.18.255.500.000 (delapan belas miliar dua ratus lima puluh lima juta lima ratus ribu Rupiah).
4. Bahwa tuntutan kerugian Immateriil yang Penggugat sebutkan di atas tersebut bukan tanpa alasan dan perhitungan secara aktual, karena Penggugat sangat yakin dapat membuktikan secara rinci dan detail bahwa faktanya kerugian Immateriil tersebut benar-benar di alami oleh Penggugat dan dapat di pertanggungjawabkan kebenarannya.

C. PERMOHONAN SITA JAMINAN

Bahwa untuk menjamin agar gugatan *a quo* tidak sia-sia (*illusoir*) di kemudian hari, apabila putusan telah berkekuatan hukum tetap, maka sangatlah beralasan untuk meletakkan Sita Jaminan (*conservatoir beslag*) atas benda-benda milik Tergugat I baik bergerak maupun tidak bergerak, baik yang telah ada maupun yang akan ada dikemudian hari antara lain sebagai berikut :



- Seluruh inventaris/barang-barang milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang berada dan terletak (dikenal dilingkungan setempat) di PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tj. Priok, Jakarta Utara – 14360 atau lokasi lainnya di Indonesia, beserta seluruh inventaris yang berada di dalamnya.
- Tanah dan bangunan milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang berada dan terletak (dikenal dilingkungan setempat) beralamat di Jl. Yos SudarsoKav. 33, Sunter Jaya, Tj. Priok, Jakarta Utara – 14360.
- Seluruh Kapal milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk yang terdaftar (Tergugat I);
- Seluruh tabungan dan deposito atas nama PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I).
- Harta kekayaan milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang akan diperinci lebih lanjut.

**D. PERMOHONAN SERTA MERTA DAN PEMBAYARAN UANG PAKSA (DWANGSOM)**

1. Bahwa guna memastikan dilaksakannya dengan segera putusan perkara *a quo*, apalagi ada indikasi Tergugat I hendak lari dari tanggung jawab dan kewajiban hukumnya kepada Penggugat, maka sepatasnya menurut hukum, PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dihukum untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) kepada Penggugat **SEBESAR Rp.58.000.000,- (LIMA PULUH DELAPAN JUTA RUPIAH)** setiap hari secara terus menerus setiap kali PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) melanggar isi putusan ini sebagian atau seluruhnya terhitung sejak dijatuhkannya putusan dalam perkara *a quo* sampai dengan tanggal dilaksanakannya putusan perkara *a quo* oleh PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I).
2. Bahwa gugatan ini diajukan berdasarkan bukti-bukti yang sah dan menurut aturan hukum yang berlaku dapat diterima sebagai bukti serta tidak dapat dibantah kebenarannya oleh PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I), sehingga kerugian materiil dan kerugian immateriil yang diderita oleh Penggugat dapat segera kembali dan dipulihkan, maka sesuai dengan ketentuan Pasal 180 HIR, Penggugat mohon kepada Majelis Hakim perkara *a quo* menyatakan putusan yang dijatuhkan



dalam perkara *a quo* dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum lain terhadapnya (*uitvoerbaar bij voorraad*).

3. Bahwa adil menurut Penggugat, apabila Tergugat I dan Tergugat II dihukum untuk membayar seluruh biaya perkara yang timbul.
4. Adil pula menurut Penggugat, apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara menghukum agar Tergugat II untuk tunduk, taat dan patuh terhadap Putusan dalam perkara *a quo*.

#### E. DALAM PROVISI

1. Bahwa sebelum putusan dalam perkara ini bersifat final dan berkekuatan hukum mengikat, maka sangat dikhawatirkan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) akan melakukan perbuatan yang berakibat mempersulit eksekusi putusan dalam perkara ini dan juga akan berakibat lebih lanjut yang dapat menimbulkan kerugian lebih besar secara materiil bagi Penggugat, oleh karenanya Penggugat mohon kepada Majelis Hakim perkara *a quo* berkenan mengeluarkan Putusan Provisi yang melarang menggunakan, memperjualbelikan, mengalihkan, memindahkan kepemilikan, mengagunkan dan melakukan perikatan dengan pihak ketiga atas seluruh atau sebagian saham-saham pada PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk tidak melakukan tindakan operasional/tindakan/kegiatan dalam jenis apapun terkait dengan bidang usaha PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) terhitung sejak tanggal diajukannya gugatan *a quo* sampai Putusan yang berkekuatan hukum tetap.
2. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk membayar denda sebesar Rp.80.000.000,- (delapan puluh juta Rupiah) per hari kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat) untuk setiap kali Tergugat I lalai atau melanggar sebagian atau seluruhnya terhadap isi Putusan Provisi ini.

BERDASARKAN URAIAN-URAIAN TERSEBUT DIATAS, MAKA PENGGUGAT MOHON KEPADA MAJELIS HAKIM PENGADILAN NEGERI JAKARTA UTARA YANG TERHORMAT, YANG MEMERIKSA DAN MENGADILI PERKARA A QUO BERKENAN UNTUK MEMUTUSKAN SEBAGAI BERIKUT:

#### DALAM PROVISI

1. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) agar selama perkara *a quo* masih berjalan dan selama putusan dalam perkara ini belum berkekuatan hukum tetap dilarang untuk menggunakan,



memperjualbelikan, mengalihkan, memindahkan kepemilikan, mengagunkan dan melakukan perikatan dengan pihak ketiga atas seluruh atau sebagian saham-saham pada PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk tidak melakukan tindakan operasional/tindakan/kegiatan dalam jenis apapun terkait dengan bidang usaha PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) terhitung sejak tanggal diajukannya gugatan *a quo* sampai Putusan yang berkekuatan hukum tetap.

2. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk membayar denda sebesar Rp.80.000.000,- (delapan puluh juta Rupiah) per hari kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat) untuk setiap kali Tergugat I lalai atau melanggar sebagian atau seluruhnya terhadap isi Putusan Provisi ini.

#### DALAM POKOK PERKARA

1. Menerima gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Sita Jaminan yang diletakkan sah dan berharga;
3. Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) telah melakukan perbuatan melawan hukum;
4. Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) dinyatakan untuk bertanggung jawab atas perbuatan dan membayar kerugian yang timbul sebagai akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh La Ode Alifatha (Tergugat II) selaku karyawan/Nahkoda kapal MV. Umbul Mas dari PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I);
5. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk melakukan pembayaran atas kerugian materiil sebesar Rp.10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) secara tunai dan sekaligus kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat);
6. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk melakukan pembayaran atas kerugian immateriil sebesar Rp.18.255.500.000 (delapan belas miliar dua ratus lima puluh lima juta lima ratus ribu Rupiah) secara tunai dan sekaligus kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat);
7. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) kepada PT. Asuransi FPG Indonesia



(Penggugat) sebesar Rp.58.000.000,- (lima puluh delapan juta rupiah) setiap hari secara terus menerus setiap kali PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) melanggar isi putusan ini sebagian atau seluruhnya terhitung sejak dijatuhkannya putusan dalam perkara *a quo* sampai dengan tanggal dilaksanakannya putusan perkara *a quo* oleh PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I);

8. Menghukum La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk tunduk, taat dan patuh pada putusan perkara *a quo*;
9. Menyatakan putusan dalam perkara *a quo* dapat dilaksanakan dan dijalankan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum lain terhadapnya (*uitvoerbaar bij voorraad*);
10. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk membayar seluruh biaya perkara yang timbul.

A t a u

Apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang memeriksa perkara *a quo* berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang telah ditentukan, untuk Penggugat hadir Kuasanya tersebut di atas, untuk Tergugat I dan Tergugat Ildiwakili oleh kuasanya yang bernama 1. Sahat Siahaan, S.H.,LL.M., 2. Desi Rutvikasari, S.H.,LL.M., 3. Adithya Lesmana, S.H.,LL.M.4. Rosevelt Riedel Lontoh, S.H., para advokat dari kantor Ali Budiardjo, Nugroho, Reksodiputro - Counsellors at Law, yang beralamat di Graha CIMB Niaga, Lantai 24, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 58, Jakarta 12190 berdasarkan Surat Kuasa Khusus masing-masing tanggal 30 Juli 2019 (terlampir);

Menimbang, bahwa Majelis Hakim telah mengupayakan perdamaian diantara para pihak melalui mediasi sebagaimana diatur dalam PERMA Nomor: 1 tahun 2016 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan Negeri dengan menunjuk Agus Darwanta, S.H. Hakim pada Pengadilan Negeri Jakarta Utara sebagai Mediator;

Menimbang, bahwa berdasarkan Laporan Mediator tertanggal 17 Oktober 2019 upaya perdamaian tersebut tidak berhasil, oleh karena itu pemeriksaan perkara dilanjutkan dengan pembacaan surat gugatan yang isinya tetap dipertahankan oleh Penggugat;

Menimbang, bahwa atas gugatan Penggugat tersebut di atas, Tergugat I dan Tergugat II pada tanggal 30 Oktober 2019 telah memberikan Jawaban secara tertulis pada pokoknya sebagai berikut :



- Bahwa Para Tergugat secara tegas menolak dan membantah seluruh dalil, alasan, dan argumentasi yang dikemukakan oleh Penggugat di dalam Gugatan kecuali yang diakui secara tegas kebenarannya oleh Para Tergugat dalam Jawaban *a quo*.
- Bahwa seluruh dalil, argumentasi, fakta, dan dasar hukum yang diuraikan oleh Para Tergugat dalam Bagian Eksepsi harus dianggap sebagai suatu kesatuan yang integral dan tidak terpisahkan (*mutatis mutandis*) dengan dalil, argumentasi, fakta, dan dasar hukum yang diuraikan oleh Para Tergugat dalam Bagian Pokok Perkara.

Adapun Jawaban Para Tergugat terhadap Gugatan Penggugat adalah sebagai berikut:

## A. DALAM EKSEPSI

### I. PENGUGAT TIDAK MEMILIKI LEGAL STANDING UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN A-QUO (*DISQUALIFICATEIRE EXCEPTIE*)

1. Bahwa merujuk pada kaidah Hukum Acara Perdata yang berlaku di Indonesia, suatu gugatan harus diajukan oleh pihak yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau orang yang berhak untuk mengajukan gugatan terhadap obyek gugatan yang dipersengketakan di pengadilan. Kaidah ini sesuai dengan doktrin hukum yang dikemukakan oleh Sudikno Mertokusumo dalam buku "Hukum Acara Perdata Indonesia", Penerbit Liberty Yogyakarta, 2009, Hal. 52, yang kutipannya adalah sebagai berikut:

*"Bahwa suatu tuntutan hak harus mempunyai kepentingan hukum yang cukup, merupakan syarat utama untuk dapat diterimanya tuntutan hak itu oleh pengadilan guna diperiksa: point d'interest, point d'action. Ini tidak berarti bahwa tuntutan hak yang berkepentingan hukumnya pasti dikabulkan oleh pengadilan. Hal itu masih tergantung pada pembuktian. Baru kalau tuntutan hak itu terbukti didasarkan atas suatu hak, pasti akan dikabulkan. Mahkamah Agung dalam putusannya tanggal 7 Juli 1971 No. 294 K/Sip/1971 mensyaratkan bahwa gugatan harus diajukan oleh orang yang mempunyai hubungan hukum."*

(penegasan ditambahkan)



2. Bahwa selanjutnya penggugat harus memenuhi syarat dan formalitas tertentu untuk memiliki *legal standing* di pengadilan. Apabila syarat dan formalitas tersebut tidak terpenuhi, maka gugatan akan dinyatakan mengandung cacat formil. Adapun doktrin hukum ini dikemukakan oleh M. Yahya Harahap dalam bukunya "*Hukum Acara Perdata*", Penerbit Sinar Grafika, 2005, Hal. 111, sebagai berikut:

*"Diskualifikasi in Person terjadi, apabila yang bertindak sebagai penggugat orang yang tidak memenuhi syarat (diskualifikasi), disebabkan penggugat dalam kondisi tidak mempunyai hak untuk menggugat perkara yang disengketakan dan tidak cakap melakukan tindakan hukum. Gugatan yang diajukan oleh orang yang tidak berhak atau tidak memiliki hak untuk itu, merupakan gugatan yang mengandung cacat formil error in persona dalam bentuk diskualifikasi in persona yaitu pihak yang bertindak sebagai penggugat adalah orang yang tidak punya syarat untuk itu."*

3. Bahwa untuk menyatakan Penggugat memiliki hak subrogasi, Penggugat kemudian menyertakan pula dokumen *Claim Discharge and Receipt*/Tanda Terima Pembayaran Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan pada halaman 8-9 Gugatan.

Mohon Perhatian Majelis Hakim Yang Mulia.

4. Bahwa PT Riau Andalan Pulp and Paper ("PT RAPP"), sebagai pihak bertanggung pada Polis asuransi *Contractors Plant and Machinery Insurance Policy* No. FPG 29.1008.16.00112, harus menandatangani *Claim Discharge and Receipt* sebagai bukti telah diberikannya hak subrogasi kepada Penggugat, dimana di dalam dokumen tersebut terdapat pernyataan dari PT RAPP sendiri yang secara tegas menyatakan bahwa PT RAPP TIDAK mempunyai perusahaan asuransi lain yang menutup risiko kerugian. Untuk lebih jelasnya kami kutip sebagai berikut:

I / We declare that there was no other insurance covering the risk at the relevant time of the loss or damage. *Saya / Kami menyatakan pula bahwa tidak ada asuransi lain yang menutup risiko ini pada saat kerugian atau kerusakan terjadi.*

5. Bahwa hal ini menimbulkan pertanyaan bagi Para Tergugat karena Penggugat juga mendalilkan bahwa RAPP juga mempunyai polis asuransi all risk No.PVF 1600680 yang ditutup dengan perusahaan asuransi lain.



Untuk menghindari keraguan, kami kutip pernyataan Penggugat pada halaman 23 Gugatan sebagai berikut:

*"Bahwa mengingat Tertanggung dari Pengggat [sic] (PT. RAPP) juga mempunyai Polis Property All Risk Policy No. PVF 1600680 dengan perusahaan asuransi lain (Penggugat tidak bertindak sebagai Penanggung), maka berlakulah prinsip hukum asuransi, yaitu kontribusi sebagaimana diatur berdasarkan Pasal 277 Ayat (2) KUHD maka nilai kerugian Tertanggung (PT. RAPP) berdasarkan perhitungan tersebut diatas"*

6. Bahwa Para Tergugat mengetahui bahwa perusahaan asuransi yang lain yang dimaksud oleh Penggugat adalah PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk, yang telah menyampaikan pemberitahuan kepada Para Tergugat bahwa PT RAPP juga telah memperoleh ganti rugi atas dugaan benturan tersebut berdasarkan Polis *Property All Risk Policy No. PVF 1600680* dengan perusahaan asuransi PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia, dimana nilai ganti rugi yang diberikan oleh PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia adalah senilai USD 3.000.000 (kurang lebih senilai Rp.40.000.000.000) untuk kerusakan *dermagajetty* dan *quay crane CC-01* berdasarkan *Subrogation Receipt Claim* Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018.



**SUBROGATION RECEIPT**  
Claim Ref. SQF1700845

Received from the PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk and Co-Insurers, the sum of **USD. 3,000,000** in full settlement of our claim under our Property All Risks/Machinery Breakdown & Business Interruption Insurance No. PVF 1600680 issued by the said Company, for property claim stated below.

In consideration of this payment, we hereby guarantee that we are the persons entitled to enforce the terms of any of the applicable laws; and we agree that the said Company is subrogated to all of our rights of recovery on account of any and all such loss or damage from the carriers and from any other persons or corporation (including municipal or sovereign corporation) vessels that may be liable therefore and we agree to assist the said Company in effecting such recovery. We further agree to execute any documents which may be necessary to enable the said Company to proceed in accordance herewith, including any and all pleadings and releases which the said Company may request us to execute; and we agree that any moneys collected from any such carrier, vessel, person or corporation, whether received in the first instance by the undersigned or by the said Company, shall be the property of the said Company.

The payment recited for herein is accepted with the understanding that said payment shall not inure to the benefit of any carrier under the provisions of any contract of carriage or otherwise; that in making the payment the said Company does not waive any rights by subrogation or otherwise against any carrier or bailee; and that the acceptance of this receipt shall not prejudice or take away any rights or remedies which the said Company would otherwise have by virtue of such payment.

Executed at Jakarta, Indonesia, 25 May 2018

**P.T. RIU ANDALAN PULP & PAPER**  
**PEKAN BARU-RIAU**

Kok Bun Hai

Description of Interest referred to above:

Nature of Claim : Damage to jetty #1 & 2, and CC-01  
Cause of loss : Vessel impact MV Umbul Mas  
Date of loss : 30 Agustus 2018  
Claim Ref No : SQF1700845  
Policy No. : PVF 1600680

**Yang terjemahannya adalah sebagai berikut**

**TANDA TERIMA SUBROGASI**

Klaim Ref. SQF1700845

Telah diterima dari PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk dan para Ko-asuransi, jumlah sebesar USD 3.000.000 dalam penyelesaian penuh klaim kami berdasarkan Seluruh Risiko Kerusakan Properti/Mesin & Asuransi Gangguan Bisnis (*Property All Risks/Machinery Breakdown & Business Interruption Insurance*) No. PVF 1600680 yang dikeluarkan oleh Perusahaan tersebut, untuk klaim atas properti sebagaimana dimaksud di bawah ini.



Dengan mempertimbangkan pembayaran ini, kami dengan ini menjamin bahwa kami adalah orang-orang yang berhak untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan dari setiap hukum yang berlaku; dan kami setuju bahwa Perusahaan tersebut telah menerima subrogasi atas seluruh hak-hak atas pemulihan dalam hal setiap dan seluruh kehilangan atau kerugian pengangkut dan setiap orang atau perseroan (termasuk daerah atau perusahaan asing) sebagai pemilik kapal-kapal yang mungkin bertanggung jawab dan kami setuju untuk membantu Perusahaan tersebut dalam melaksanakan pengembalian. Lebih lanjut, kami setuju untuk menandatangani setiap dokumen-dokumen yang diperlukan supaya Perusahaan tersebut dapat melaksanakan pemulihan, termasuk setiap dan seluruh permohonan dan pelepasan yang dimohonkan oleh Perusahaan untuk ditandatangani oleh kami; dan kami setuju bahwa setiap uang yang didapat dari setiap pengangkut, kapal, orang atau perseroan, baik yang menerima di awal oleh pihak yang menandatangani atau oleh Perusahaan; akan menjadi properti dari Perusahaan ini.

Pembayaran yang disebutkan di sini diterima dengan pengertian bahwa pembayaran tersebut tidak akan menghapuskan keuntungan dari setiap pengangkut berdasarkan ketentuan-ketentuan kontrak pengangkutan atau lainnya; bahwa dalam melakukan pembayaran Perusahaan tidak akan mengesampingkan hak-hak melalui subrogasi atau lainnya terhadap setiap pengangkut atau penerima jaminan; dan bahwa penerimaan atas tanda terima ini tidak akan dipandang atau menghapuskan setiap hak-hak atau pemulihan-pemulihan di mana Perusahaan tidak akan memiliki hak tersebut melalui pembayaran tersebut.

Ditandatangani di Jakarta, Indonesia, 25 Mei 2018

[tanda tangan dan cap]

Kok Bun Hai



Keterangan terkait kepentingan telah disebutkan di atas:

Jenis Klaim : Kerusakan atas jetty #1 & 2, dan CC-01;

Penyebab Kerugian : Akibat Kapal MV. Umbul Mas;

Tanggal Kerugian : 30 Agustus 2018;

No. Ref. Klaim : SQF 1700845;

No. Polis : PVF 1600680.

7. Bahwa dengan adanya dokumen *Subrogation Receipt* tersebut dapat diduga bahwa PT RAPP telah menutup dua (2) pertanggung jawaban terhadap objek yang sama untuk jangka waktu yang sama, dan kemudian mengajukan dua (2) kali klaim terhadap dua (2) perusahaan asuransi yang berbedaterhadap objek yang sama (*dubbele verzekering*). Berdasarkan Pasal 252 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), klaim ganda menyebabkan pertanggung jawaban asuransi yang kedua BATAL. Untuk lebih jelasnya, kami kutip sebagai berikut:

*"Kecuali dalam hal yang diperbolehkan oleh ketentuan undang-undang, maka tidak boleh diadakan pertanggung jawaban kedua untuk jangka waktu yang sama, dan untuk bahaya yang sama atas benda yang telah dipertanggung jawaban untuk sepenuh harga, atas ancaman batal bagi pertanggung jawaban kedua itu"*

*(garis bawah ditambahkan)*

8. Bahwa karena nilai kerugian telah ditutup SEPENUHNYA oleh asuransi lain yaitu, PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia, maka pertanggung jawaban Penggugat dengan PT RAPP adalah BATAL maka Penggugat tidak memiliki hak untuk mengajukan ganti rugi kepada Para Tergugat.
9. Bahwa berdasarkan uraian di atas, karena pertanggung jawaban Penggugat dengan PT RAPP adalah BATAL berdasarkan Pasal 252 KUHD, maka jelas Penggugat tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) pada perkara *a quo*. Oleh karena itu, sangat beralasan dan sesuai hukum apabila Gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

II. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (*PLURIUM LITISCONSORTIUM*)



10. Bahwa Penggugat tidak mengikutsertakan pihak-pihak lain yang sangat relevan dan berkepentingan dalam Gugatan *a quo* untuk membuat terang dan jelas perkara *a quo*, oleh karenanya Gugatan Penggugat *a quo* layak untuk dinyatakan tidak dapat diterima;
11. Bahwa dengan tidak mengikutsertakan pihak-pihak yang sangat relevan yang akan diuraikan dibawah ini telah membuktikan bahwa Gugatan *a quo* yang diajukan oleh Penggugat dapat dikualifikasikan sebagai gugatan kurang pihak (*plurium litis consortium*), karenanya sudah sepatutnya ditolak atau setidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (*niet onvankelijik verklaard*) oleh Majelis Hakim Yang Mulia. Adapun penjelasan Para Tergugat terkait Gugatan Penggugat yang kurang pihak akan dielaborasi lebih lanjut di bawah ini.

**12. PENGGUGAT TIDAK MENGIKUTSERTAKAN PT RAPP DALAM GUGATAN A-QUO**

13. Bahwa Penggugat dalam posita Gugatannya telah mendalilkan bahwa Penggugat menerima pengalihan hak dari PT RAPP hal mana dapat dilihat pada posita Gugatan butir 1.2, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 1.12, (halaman 3-7 Gugatan Penggugat);
14. Bahwa Penggugat pada intinya menyatakan telah menerima Surat Pengalihan Hak/Surat Pernyataan Subrogasi dari PT RAPP (meskipun secara nyata Penggugat tidak memiliki *legal standing* untuk mengajukan gugatan *a quo*), oleh karenanya posisi atau kedudukan PT RAPP dalam perkara *a-quo* menjadi sangat relevan dan penting untuk menjelaskan kedudukan para pihak asuransi, sehingga harus ditarik sebagai pihak dalam perkara *aquo*;
15. Bahwa selain itu, sesuai ketentuan Pasal 284 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut "KUHD") kedudukan Penggugat sebagai Penanggung yang telah menyelesaikan pembayaran ganti rugi dan Penerima Subrogasi, hanya berhak untuk menggantikan Tertanggung (in casu PT RAPP) dalam menuntut pihak ketiga yang menimbulkan kerugian dan/atau kerusakan. Untuk jelasnya, kami kutip ketentuan Pasal 284 KUHD sebagai berikut:  
*"Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan penerbitan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung*



*jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”*

16. Jadi dengan adanya prinsip Subrogasi, Tertanggung hanya berhak atas ganti rugi (indemnitas), tetapi tidak lebih dari itu, dan pihak Penanggung berhak mengambil alih setiap keuntungan (profit) yang diperoleh Tertanggung dari suatu kerugian yang dijamin polis, dan prinsip ini memperbolehkan pihak penanggung melakukan tuntutan kepada pihak ketiga yang bertanggung jawab atas kerugian yang dijamin polis dalam usaha Penanggung untuk meminimalisir atau memperkecil kerugian yang terjadi, dengan catatan bahwa tuntutan itu dilakukan Penanggung atas nama Tertanggung;
17. Bahwa tanpa mengikutsertakan PT RAPP dalam perkara *a-quo* telah membuat Gugatan yang diajukan oleh Penggugat sepatutnya dinyatakan cacat hukum karena kurang pihak sehingga layak untuk dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijik verklaard*);
18. Bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Agung No. 151 K/Sip/1975 tanggal 13 Mei 1975, orang yang ikut menjadi pihak dan menandatangani perjanjian harus ditarik sebagai pihak. Adapun Putusan Mahkamah Agung No. 151 K/Sip/1975 tanggal 13 Mei 1975 kami kutip bunyinya sebagai berikut:  
*“Agar tidak cacat hukum yaitu kurang pihak (plurium litis consortium) maka orang yang ikut menjadi pihak dan menandatangani perjanjian harus ikut ditarik sebagai Tergugat”;*

(penegasan ditambahkan)

19. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka jelas Gugatan Penggugat pada perkara *a quo* kurang pihak (*plurium litis consortium*). Oleh karena itu, sangat beralasan dan sesuai hukum apabila Gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijik verklaard*);

#### II.2 PENGUGAT TIDAK MENGIKUTSERTAKAN PERUSAHAAN ASURANSI LAIN (PT ASURANSI TUGU PRATAMA INDONESIA, TBK) DALAM GUGATAN AQUO

20. Bahwa pengakuan di hadapan hakim merupakan bukti yang sempurna dan tidak terbantahkan, sesuai dengan Pasal 1925 Kitab Undang Undang Hukum Perdata. Jika Penggugat mengakui sendiri di dalam



gugatannya, maka sudah jelas pengakuan tersebut merupakan bukti yang sempurna.

21. Bahwa seperti yang telah diuraikan di bagian I di atas, Penggugat mengakui secara jelas bahwa PT RAPP juga mempunyai polis asuransi *all risk* No.PVF 1600680 yang ditutup dengan perusahaan asuransi lain. Perusahaan asuransi yang lain yang dimaksud oleh Penggugat adalah PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk, dimana nilai ganti rugi yang diberikan oleh PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia adalah senilai USD 3.000.000 (±Rp. 40.000.000.000) untuk kerusakan dermaga/jetty dan crane CC-01 berdasarkan Subrogation Receipt Claim Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018.
22. Bahwa penggantian rugi yang diberikan PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia menyebabkan PT Asuransi Tugu Pratama juga seharusnya berhak atas subrogasi dari PT RAPP. Namun demikian, dokumen *Claim Discharge and Receipt/Tanda Terima Pembayaran Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan* pada halaman 8-9 Gugatan terdapat pernyataan bahwa PT RAPP tidak mempunyai perusahaan asuransi lain yang menutup risiko kerugian. Untuk lebih jelasnya kami kutip sebagai berikut:

I / We declare that there was no other insurance covering the risk at the relevant time of the loss or damage.

Saya / Kami menyatakan pula bahwa tidak ada asuransi lain yang menutup risiko ini pada saat kerugian atau kerusakan terjadi.

23. Bahwa tidak diikutsertakannya PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia menyebabkan ketidakjelasan dalam permasalahan ini karena perlu dijelaskan duduk perkaranya, apakah PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia juga mendapatkan hak subrogasi dari PT RAPP atau tidak. Sehingga untuk menjelaskan kesimpang siuran perkara *a quo*, maka sudah jelas PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia perlu diikutsertakan sebagai pihak dalam perkara *a quo* agar perkara ini dapat menjadi terang sepenuhnya.
24. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka jelas Gugatan Penggugat pada perkara *a quo* kurang pihak (*plurium litis consortium*). Oleh karena itu, sangat beralasan dan sesuai hukum apabila Gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);



II.3. PENGGUGAT TIDAK MENGIKUTSERTAKAN PERUSAHAAN LOSS ADJUSTER (PT ATLAS ADJUSTING INDONESIA) DALAM GUGATAN A-QUO

25. Bahwa pada halaman 23 Gugatan, Penggugat menyatakan bahwa kerugian yang dialami oleh Penggugat (*quad non*) berdasarkan hasil perhitungan penilai kerugian (*loss adjuster*) yang ditunjuk oleh pihak asuransi untuk mengevaluasi nilai klaim. Untuk menghindari keraguan kami kutip sebagaimana dibawah ini:

“Bahwa nilai kerugian nyata yang dialami oleh Tertanggung dari Pengggat [*sic*] (PT. RAPP) dari total nilai klaim tersebut diatas sesuai dengan hasil perhitungan Penilai Kerugian (*loss adjuster*) yang ditunjuk oleh pihak asuransi untuk meng-evaluasi nilai klaim tersebut. Polis asuransi yang dimiliki atau dibeli pihak Tertanggung dari Pengggat [*sic*]”

26. Bahwa kedudukan *loss adjuster* dalam hal ini (PT Atlas Adjusting Indonesia) menjadi sangat penting untuk mendukung argumentasi Penggugat bahwa kerugian yang dialami oleh PT RAPP benar didukung oleh bukti-bukti yang sah dan telah dinilai oleh perusahaan penilai kerugian yang independen dan imparsial (*quod non*).

Mohon Perhatian Majelis Hakim Yang Mulia.

27. Bahwa berdasarkan Surat No.: 599/AAI-REC FPG/VII/2018 tertanggal 12 Juli 2018 yang dikeluarkan oleh PT Atlas Adjusting Indonesia, Kami memahami bahwa ternyata Managing Director dari PT Atlas Adjusting Indonesia adalah juga salah satu kuasa hukum Penggugat. Oleh karenanya, penilaian kerugian yang diklaim oleh Penggugat berdasarkan penilaian yang bias dan dapat mengandung konflik kepentingan. Bagaimana mungkin, perusahaan yang ditunjuk oleh Penggugat untuk menilai kerugian kemudian menjadi kuasa hukum Penggugat? Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 2 ayat 3 PERATURAN OTORITAS JASA KEUANGAN NOMOR 70/POJK.05/2016 TENTANG PENYELENGGARAAN USAHA PERUSAHAAN PIALANG ASURANSI, PERUSAHAAN PIALANG REASURANSI, DAN PERUSAHAAN PENILAI KERUGIAN ASURANSI yang menyatakan sebagai berikut:

“Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi hanya dapat menyelenggarakan Usaha Penilai Kerugian Asuransi.”



28. Bahwa apabila *loss adjuster* bertindak pula sebagai kuasa hukum Penggugat, maka sangat patut dipertanyakan independensi dari kuasa hukum Penggugat yang ternyata juga bertindak selaku *loss adjuster* termasuk hasil penilaian yang dikeluarkan oleh PT Atlas Adjusting Indonesia yang ditandatangani oleh kuasa hukum;
29. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, dengan tidak mengikutsertakan PT RAPP, PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia dan PT Atlas Adjusting Indonesia dalam perkara *a quo* maka jelas Gugatan Penggugat pada perkara *a quo* kurang pihak (*plurium litis consortium*). Oleh karena itu, sangat beralasan dan sesuai hukum apabila Gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

III. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK JELAS ATAU KABUR (*OBSCUUR LIBEL*)

30. Bahwa sesuai dengan kaidah Hukum Acara Perdata yang berlaku di Indonesia, suatu gugatan harus berisi uraian dalil yang jelas, lengkap, dan sesuai dengan fakta yang sebenarnya, karena gugatan tersebut akan menjadi rujukan dan dasar bagi majelis hakim dalam memutus dan menetapkan apakah hal-hal yang dimohonkan oleh penggugat dalam gugatannya tersebut dapat dikabulkan atau tidak. Apabila dapat dibuktikan oleh tergugat bahwa gugatan yang diajukan oleh penggugat tidak jelas dan kabur (*obscuur*), maka gugatan penggugat tersebut haruslah dianggap tidak memenuhi syarat formil, sehingga sudah selayaknya dan sesuai hukum apabila majelis hakim yang memeriksa perkara perdata tersebut menolak dan/atau setidaknya menyatakan bahwa gugatan penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
31. Bahwa dalam Perkara Perdata *a quo*, JELAS TERBUKTI bahwa Gugatan Penggugat telah disusun dengan tidak jelas dan kabur (*obscuur*) karena alasan-alasan sebagai berikut:
  - III.1 PENGGUGAT SECARA TIDAK JELAS MENDALILKAN TERGUGAT I MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM
32. Bahwa Para Tergugat menolak dengan tegas argumentasi Penggugat butir II.7 halaman 14 Gugatan yang kami kutip secara langsung sebagai berikut:



*"II. 7 Unsur Pertama (I) : Adanya Suatu Perbuatan*

*Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II adalah menabrak objek pertanggungungan secara tiba-tiba, padahal objek pertanggungungan tersebut tidak dalam posisi bergerak diatas perairan, dapat dibayangkan benda/barang yang sedang dalam kondisi "DIAM"/TIDAK BERGERAK DITABRAK BEGITU SAJA oleh kapal milik Tergugat I. Perbuatan penabrakan yang dilakukan kepada Penggugat tersebut menjadi unsur pertama dalam perbuatan melawan hukum."*

33. Bahwa argumentasi jelas merupakan argumentasi yang TIDAK JELAS dan KABUR karena Penggugat telah secara tidak jelas merumuskan argumentasi bahwa "Perbuatan Tergugat I dan Tergugat adalah menabrak objek pertanggungungan secara tiba-tiba...";
34. Bahwa Tergugat I adalah subjek hukum yang berbentuk badan hukum (*rechts persoon*), TIDAK mungkin melakukan perbuatan nyata menabrak objek pertanggungungan milik PT RAPP. Dengan demikian, argumentasi posita Penggugat di atas secara sederhana dapat dikualifikasikan sebagai gugatan tidak jelas dan kabur, karena Penggugat tidak dapat membedakan subjek hukum mana yang melakukan perbuatan melawan hukum.
35. Berdasarkan argumentasi di atas, maka layak dan patut apabila Gugatan yang diajukan oleh Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

III.2 PENGGUGAT TELAH MENCAMPURADUKAN GUGATAN WANPRESTASI DENGAN GUGATAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM

36. Bahwa pada halaman 14 Gugatan, Penggugat secara sederhana menyatakan bahwa Para Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum. Untuk menghindari keraguan kami kutip halaman 14 Gugatan Penggugat sebagai berikut;

*"II. 7 Unsur Pertama (I) : Adanya Suatu Perbuatan*

*Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II adalah menabrak objek pertanggungungan secara tiba-tiba, padahal objek pertanggungungan tersebut tidak dalam posisi bergerak diatas perairan, dapat dibayangkan benda/barang yang sedang dalam kondisi "DIAM"/TIDAK BERGERAK DITABRAK BEGITU SAJA oleh kapal milik Tergugat I. Perbuatan penabrakan yang dilakukan*



kepada Penggugat tersebut menjadi unsur pertama dalam perbuatan melawan hukum.”

**II. 8 Unsur Kedua (II) : Perbuatan Melawan Hukum**

Tentu saja perbuatan Para Tergugat yang menabrakan Kapal nya kepada objek pertanggung jawaban tersebut merupakan perbuatan melawan hukum, karena pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017 TIDAK ADA SUATU KEADAAN YANG MENGHARUSKAN Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I untuk menabrak objek pertanggung jawaban. Misalnya saat itu tidak ada cuaca buruk atau Kapal Tergugat I sedang menghindari bertabrakan dengan kapal lainnya, sehingga Kapal Penggugat yang terkena dampaknya. Jadi jelas perbuatan melawan hukum sesuai dengan unsur kedua ini pun telah terpenuhi.

**II. 9 Unsur Kedua (II) : Kesalahan Pihak Pelaku**

Pelaku disini, sesuai dengan gugatan yang diajukan oleh Penggugat adalah Tergugat I sebagai pemilik dari Kapal MV. Umbul Mas sedangkan Tergugat II adalah Nakhoda/Master dari Kapal tersebut sekaligus bertindak sebagai buruh/ anak buah/karyawan dari Tergugat I. Tergugat II bertindak sebagai Nakhoda Kapal Umbul Mas dan mempunyai tanggung jawab selayaknya Nakhoda berdasarkan peraturan perundang-undangan, namun karena Tergugat II adalah karyawan/ anak buah dari Tergugat I sebagai pemilik kapal, oleh karenanya unsur ketiga dari perbuatan melawan hukum ini juga telah terpenuhi.

**II.10 Unsur Keempat (II) : Hubungan Kausal Antara Perbuatan Dengan Kerugian**

Sangat jelas dan terbukti bahwa penabrakan terhadap objek pertanggung jawaban berakibat adanya kerugian, selain objek pertanggung jawaban dalam kondisi rusak, masih banyak kerugian-kerugian yang diderita oleh Penggugat akibat dari kelalaian dan kesalahan yang dilakukan Para Tergugat, kerugian tersebut akan dijelaskan dan diperinci kemudian oleh Penggugat dalam gugatan perkara a quo.



37. Namun demikian, pada halaman 14 posita Gugatan, Penggugat mendalilkan bahwa Tergugat I telah berjanji untuk melakukan pembayaran ganti rugi. Untuk menghindari keraguan kami kutip butir IV.4 halaman 14 sebagai berikut:

“IV.4. Namun pengakuan atas penabrakan yang dilakukan oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I dan “JANJI” untuk melakukan pembayaran ganti rugi atas kerusakan yang ditimbulkan dari peristiwa tersebut tidaklah cukup menurut Penggugat. Sampai dengan PT. RAPP (Tertanggung dari Penggugat) MENGALIHKAN KEDUDUKAN HUKUMNYA untuk melakukan penuntutan ganti rugi dan menerima pembayaran ganti rugi kepada Penggugat (hak subrogasi berdasarkan Pasal 284 KUHD), pembayaran ganti rugi atas kerusakan tersebut TIDAK TEREALISASI SAMPAI DENGAN DIAJUKANNYA GUGATAN PERKARA A QUO.”

38. Bahwa dengan adanya frasa janji pada posita Gugatan, telah menunjukkan bahwa Penggugat tidak konsisten dan telah mencampuradukkan dasar gugatan perbuatan melawan hukum dengan gugatan cedera janji (apabila benar Tergugat I telah berjanji untuk melakukan pembayaran ganti rugi kepada Penggugat *quod non*);
39. Bahwa dengan mencampuradukkan dasar gugatan perbuatan melawan hukum dengan cedera janji telah membuat Gugatan yang diajukan oleh Penggugat kabur (*obscur libel*) sehingga layak untuk ditolak atau setidak-tidaknya dinyatakan tidak dapat diterima oleh Yang Mulia Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo*.

III.3 TUNTUTAN KERUGIAN IMATERIIL YANG DIAJUKAN OLEH PENGGUGAT TIDAK JELAS ATAU KABUR SERTA TIDAK DIDUKUNG OLEH POSITA

40. Bahwa Penggugat dalam Gugatannya menyatakan bahwa Penggugat telah menderita kerugian imateriil sebesar Rp.18.255.500.000 (delapan belas miliar dua ratus dua puluh lima ribu lima ratus ribu rupiah) (*vide* butir 3 halaman 25 Gugatan Penggugat);
41. Bahwa kerugian imateriil yang tuntutan oleh Penggugat TIDAK disertai dengan perincian yang jelas dan telah dibuat tanpa dasar;



42. Bahwa sesuai dengan Hukum Acara Perdata yang berlaku Indonesia, apabila Penggugat menuntut agar dibayarkan sejumlah uang sebagai ganti rugi maka jumlah yang dituntut tersebut harus disertai dengan perincian yang jelas yang dapat dibuktikan kebenarannya secara hukum. Hal ini sesuai dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung Republik Indonesia sebagai berikut:
- Putusan MARI No. 1720 K/Pdt/1986 tanggal 18 Agustus 1988 yang menyatakan bahwa pada intinya "*setiap tuntutan ganti rugi harus disertai perincian kerugian dalam bentuk apa yang menjadi dasar tuntutanannya. Tanpa perincian dimaksud, maka tuntutan ganti rugi tersebut harus dinyatakan tidak dapat diterima karena maksud tuntutan tersebut tidak jelas/tidak sempurna*";
  - Putusan MARI No. 550 K/Sip/1979 tanggal 8 Mei 1980 yang menyatakan bahwa "*tuntutan ganti rugi tanpa perincian yang pasti harus dinyatakan tidak dapat diterima, karena tuntutan itu tidak jelas atau tidak sempurna*"; dan
  - Putusan MARI No. 19 K/Sip/1983 yang menyatakan bahwa untuk kerugian materil, bentuk dan jumlah kerugian tersebut harus rinci;
43. Bahwa oleh karena jumlah tuntutan kerugian imateril yang diajukan oleh Penggugat tidak didukung oleh perincian yang jelas dan tidak dapat dibuktikan, oleh karena itu, tuntutan kerugian imateril Penggugat menjadi tidak jelas dan kabur. Maka, Gugatan *a quo* menjadi tidak jelas dan kabur (*obscuur*) oleh karenanya sudah sepatutnya Gugatan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima untuk seluruhnya (*niet ontvankeljik verklaard*).
- III.4 PERMOHONAN SITA JAMINAN (*CONSERVATOIR BESLAG*) YANG DIAJUKAN OLEH PENGGUGAT TIDAK JELAS DAN KABUR (*OBSCUUR*)
44. Bahwa Penggugat telah mengajukan permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) tanpa menguraikan dasar hukum dan alasan yang jelas;
45. Bahwa Penggugat dalam Posita Gugatannya tidak mampu menguraikan secara definitif dan menyertakan bukti-bukti yang mendukung permohonan sita jaminannya (*conservatoir beslag*) sebagaimana dipersyaratkan dalam Pasal 227 Ayat (1) HIR;



46. Bahwa selain itu, Penggugat dalam Posita Gugatannya juga tidak menjelaskan dan menguraikan mengenai dasar hukum dari dimohonkannya Sita Jaminan (Conservatoir Beslag) oleh Penggugat;
47. Bahwa dengan tidak diuraikannya dasar hukum serta bukti-bukti yang mendukung permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) dalam Posita Gugatan Penggugat, maka permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) telah diajukan secara tidak jelas dan kabur (*obscuur*). Hal ini sesuai dengan doktrin hukum yang dikemukakan oleh mantan Hakim Agung M. Yahya Harahap, S.H., dalam bukunya Hukum Acara Perdata tentang Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan, Cetakan kedelapan, Tahun 2008, Penerbit Sinar Grafika, Halaman 58 yang menyatakan sebagai berikut:
- “Berdasarkan pengamatan dan pengalaman praktik pengadilan, kedua teori diatas digabung, tidak dipisah secara kaku dan sempit. Penggabungan kedua isi teori itu dalam perumusan gugatan, untuk menghindari terjadinya perumusan dalil gugatan yang kabur atau obscuur libel (gugatan yang gelap)*

*Sehubungan dengan itu, fundamentum petendi, yang dianggap lengkap memenuhi syarat, memuat dua unsur:*

1) Dasar Hukum (Rechtelijke Grond)

*Memuat penegasan atau penjelasan mengenai hubungan hukum antara:*

- Penggugat dengan materi dan atau objek yang disengketakan, dan*
- antara penggugat dengan Tergugat berkaitan dengan materi atau objek sengketa.*

2) Dasar Fakta (Feitelijke Grond)

*Memuat penjelasan pernyataan mengenai:*

- Fakta atau peristiwa yang berkaitan langsung dengan atau di sekitar hubungan hukum yang terjadi antara penggugat dengan materi atau objek perkara maupun dengan pihak tergugat,*



- atau penjelasan fakta-fakta yang langsung berkaitan dengan dasar hukum atau hubungan hukum yang didalilkan penggugat.

Berdasarkan penjelasan di atas, posita yang dianggap terhindar dan cacat obscur libel, adalah surat gugatan yang jelas sekaligus memuat penjelasan dan penegasan dasar hukum (*rechtelijke grond*) yang menjadi dasar hubungan hukum serta dasar fakta atau peristiwa (*feitelijke grond*) yang terjadi di sekitar hubungan hukum dimaksud.”

[penebalan dan garis bawah ditambahkan]

48. Bahwa selain itu, Penggugat juga tidak menyebutkan secara jelas dan rinci objek yang dimohonkan untuk diletakkan sita jaminan sebagaimana terlihat dari dalil Penggugat pada Butir Halaman 25-26 Gugatan Penggugat sebagai berikut:

*Bahwa untuk menjamin agar gugatan a quo tidak sia sia (illusoir) di kemudian hari apabila putusan telah berkekuatan hukum tetap, maka sangatlah beralasan untuk meletakkan Sita Jaminan (conservatoir beslag), atas benda-benda milik Tergugat I baik bergerak maupun tidak bergerak, baik yang telah ada maupun yang akan ada dikemudian hari antara lain sebagai berikut:*

- seluruh inventaris/ barang-barang milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang berada dan terletak (dikenal dilingkungan setempat) di PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tj. Priok, Jakarta Utara -14360 atau lokasi lainnya di Indonesia, beserta seluruh inventaris yang berada di dalamnya
- Tanah dan bangunan milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang berada dan terletak (dikenal dilingkungan setempat) yang terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tj. Priok, Jakarta Utara -14360.
- Seluruh Kapal milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk yang terdaftar (Tergugat I)



- *Seluruh tabungan dan deposito atas nama PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I)*
- *Harta kekayaan milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang akan diperinci lebih lanjut*

49. Bahwa sesuai kaidah Hukum Acara Perdata yang berlaku, dalam hal permohonan sita jaminan, Penggugat wajib menguraikan barang objek sita secara jelas dan rinci dengan menyebut identitas yang melekat pada barang, dan tidak dibenarkan untuk menyebut secara umum. Permohonan sita jaminan yang tidak menyebutkan dengan jelas objek sita, merupakan permohonan yang tidak jelas dan kabur, dan sudah seharusnya ditolak. Hal ini sesuai dengan doktrin hukum yang dikemukakan oleh mantan Hakim Agung M. Yahya Harahap, S.H., dalam bukunya Hukum Acara Perdata tentang Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan, Cetakan kedelapan, Tahun 2008, Penerbit Sinar Grafika, Halaman 291 yang menyatakan sebagai berikut: “Selain dirinci dan disebut satu per satu barang milik tergugat yang hendak disita, rincian itu harus dibarengi dengan penyebutan identitas barang secara lengkap, meliputi:

- *jenis atau bentuk barang,*
- *letak dan batas-batasnya serta ukurannya dengan ketentuan, jika tanah yang bersertifikat, cukup menyebut nomor sertifikat hak yang tercantum di dalamnya,*
- *nama pemiliknya,*
- *taksiran harganya,*
- *jika mengenai rekening, disebut nomor rekeningnya, pemiliknya, dan bank tempat rekening berada maupun jumlahnya,*
- *jika saham, disebut nama pemegangnya, jumlahnya, dan tempatnya terdaftar.*

Permintaan sita yang tidak menyebut secara jelas identitasnya, dianggap merupakan permintaan yang kabur objeknya, sehingga tidak mungkin diletakkan sita. Terhadap permintaan yang seperti itu, cukup dasar alasan untuk menolaknya.

*Hakim atau pengadilan tidak dibebani kewajiban untuk mencari dan menemukan identitas barang yang hendak disita, karena hal itu semata-mata menjadi beban yang dipikulkan hukum kepada penggugat. Oleh*



*karena itu, tidak ada dasar alasan bagi penggugat meminta kepada hakim agar mencari dan menemukan identitas barang yang hendak disita, karena penyitaan itu adalah untuk kepentingan penggugat maka dia yang mesti menyebut identitasnya secara terang dan pasti.”*

[penebalan dan garis bawah ditambahkan]

50. Bahwa argumentasi di atas juga didukung oleh Surat Edaran Mahkamah Agung Republik Indonesia (SEMA RI) No. 05 Tahun 1975 tentang Sita Jaminan (*Conservatoir Beslag*) (“SEMA No. 05/1975”), dimana dalam Butir 1 (a) SEMA No. 05 Tahun 1975 tersebut Mahkamah Agung Republik Indonesia memerintahkan: *“agar para hakim berhati-hati sekali dalam menerapkan atau menggunakan lembaga sita jaminan (conservatoir beslag) dan sekali-kali jangan mengabaikan syarat-syarat yang diberikan oleh Undang-undang (Pasal 227 H.I.R/261 R.Bg)”*.
51. Bahwa Butir 1 (d) SEMA No. 05/1975 lebih jauh memerintahkan *“agar benda-benda yang disita nilainya diperkirakan tidak jauh melampaui nilai gugatan (nilai uang yang menjadi sengketa), jadi seimbang dengan yang digugat”*
52. Bahwa oleh karena Penggugat tidak menguraikan barang objek sita secara jelas dan rinci dan mengajukan sita jaminan terhadap hampir semua harta milik Tergugat I tanpa membandingkan dengan nilai gugatannya sendiri, maka hal ini semakin menguatkan bahwa permohonan sita jaminan yang diajukan oleh Penggugat sudah sepatutnya dikesampingkan dan tidak dipertimbangkan;
53. Bahwa dengan demikian, jelas bahwa permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) telah diajukan secara tidak jelas dan kabur (*obscuur*), karena diajukan tanpa disertai uraian mengenai dasar hukum yang mendasarinya serta bukti-bukti yang mendukung permohonan tersebut, serta identitas objek yang jelas, dan oleh karenanya Gugatan *a quo* menjadi tidak jelas dan kabur (*obscuur*) sehingga sudah sepatutnya dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankeljik verklaard*);

#### IV. GUGATAN PENGGUGAT PREMATUR (*EXCEPTIE DILATORIA*)

54. Bahwa Gugatan yang diajukan oleh Penggugat dapat dikualifikasikan sebagai Gugatan prematur oleh karena belum adapemeriksaan dan



putusan Mahkamah Pelayaran yang menentukan dan menetapkan kesalahan dari Tergugat II selaku Nakhoda Kapal atas peristiwa tubrukan kapal tersebut;

55. Bahwa ketentuan Pasal 2 ayat 1 jo ayat 2 Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang telah diamandemen dengan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 2004 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal ("PP 1/1998") menyatakan bahwa:

*"Pemeriksaan kecelakaan kapal dilakukan terhadap semua kecelakaan kapal yang terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia dan kecelakaan kapal berbendera Indonesia yang terjadi di luar wilayah perairan Indonesia."*

Dimana kecelakaan kapal di dalam Pasal 2 ayat 2 PP No. 1/1998 didefinisikan sebagai:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan;
- d. kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda;
- e. kapal kandas."

56. Bahwa kewenangan untuk melakukan pemeriksaan kecelaan kapal tertuang dalam Pasal 17 PP No. 1/1998 yang menyatakan bahwa:

*"Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dilaksanakan oleh Mahkamah Pelayaran."*

57. Bahwa selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 253 UU Pelayaran Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran ("UU Pelayaran"), dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal Mahkamah Pelayaran bertugas untuk:

- a. meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi



kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan

- b. merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal.

58. Bahwa pada butir III.5 halaman 17 Gugatan, Penggugat mendalilkan bahwa Tergugat II selaku Nakhoda telah melakukan kelalaian sehingga mengakibatkan insiden tubrukan kapal. Untuk menghindari keraguan, kami kutip pada butir III.5 halaman 17 Gugatan sebagai berikut:

*III.5. "Oleh karenanya terbukti insiden yang disebabkan karena kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat II selaku Nakhoda dari Tergugat I, karena faktanya objek pertanggung jawaban yang ditabrak Tergugat II merupakan benda tidak bergerak/ diam ditempatnya, jadi kesalahan yang dilakukan tersebut merupakan bukti nyata."*

59. Bahwa apabila mempelajari argumentasi Penggugat di atas maka secara langsung Penggugat menyatakan bahwa insiden tubrukan kapal ini disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan Tergugat selaku Nakhoda Kapal (*quod non*). Bahwa, meskipun argumentasi Penggugat tersebut dibantah kebenarannya, maka apabila kita mengikuti alur pemikiran Penggugat, maka sepatutnya Penggugat harus terlebih dahulu menunggu keputusan dari Mahkamah Pelayaran berkenaan dengan peristiwa kecelakaan kapal yang didalilkan oleh Penggugat;
60. Bahwa tanpa adanya putusan dari Mahkamah Pelayaran atas peristiwa kecelakaan kapal yang didalilkan oleh Penggugat maka, Penggugat TIDAK dapat secara serta-merta menentukan atau menyatakan bahwa peristiwa atau insiden tubrukan kapal tersebut adalah akibat kelalaian atau kesalahan Tergugat II selaku Nakhoda Kapal;
61. Bahwa dengan tidak adanya putusan Mahkamah Pelayaran yang menghukum atau memberi sanksi kepada Tergugat II selaku Nakhoda Kapal, maka Tergugat II TIDAK dapat dianggap melakukan kesalahan dan atau kelalaian atas peristiwa atau insiden tubrukan tersebut. Oleh karenanya Gugatan yang diajukan oleh Penggugat secara normative dapat dikualifikasikan sebagai gugatan yang premature, oleh karena kesalahan dari Tergugat II selaku Nakhoda kapal belum diputuskan atau



ditentukan oleh Mahkamah Pelayaran sesuai dengan ketentuan dalam PP 1/1998;

62. Bahwa berdasarkan uraian-uraian di atas, sangat beralasan dan sudah selayaknya jika Majelis Hakim yang memeriksa perkara perdata *a quo* menyatakan bahwa Gugatan Penggugat telah diajukan secara prematur. Oleh karena itu, Para Tergugat mohon agar Majelis Hakim yang memeriksa perkara *a quo* menerima dan mengabulkan dilatoria exceptie yang diajukan Para Tergugat dan sekaligus menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima untuk seluruhnya (*niet ontvankelijk verklaard*).

V. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK BERDASARKAN HUKUM  
(EXCEPTIE ONRECHTMATIG OF ONGEGROND)

63. Bahwa walaupun Penggugat telah secara keliru mengajukan Gugatan Perbuatan Melawan Hukum dalam perkara *a quo*, Gugatan Penggugat juga tidak disertai dengan uraian dan pembuktian terhadap pemenuhan unsur-unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata;
64. Bahwa berdasarkan doktrin hukum yang dikemukakan oleh R. Setiawan, S.H. dalam bukunya yang berjudul "Pokok-pokok Hukum Perikatan", cetakan kelima, penerbit Binacipta Bandung, tahun 1994, halaman 75, unsur-unsur perbuatan melawan hukum dalam Pasal 1365 KUHPerdata adalah sebagai berikut:
- adanya suatu perbuatan yang melanggar suatu hak hukum orang lain, atau bertentangan dengan kewajiban hukum si pembuat, atau bertentangan dengan kesusilaan atau kepatutan dalam pergaulan hidup dalam masyarakat perihal memperhatikan kepentingan orang lain;
  - adanya kesalahan pada diri si pembuat, yang dilakukan dengan sengaja atau tidak sengaja;
  - adanya kerugian pada diri penggugat; dan
  - adanya hubungan kausal (sebab akibat) antara kesalahan si pembuat dengan kerugian yang timbul;



65. Bahwa unsur-unsur perbuatan melawan hukum yang disebutkan di atas adalah bersifat kumulatif, sehingga dengan tidak dipenuhinya salah satu dari unsur tersebut maka perbuatan tersebut bukan merupakan perbuatan melawan hukum;
66. Bahwa di dalam Gugatannya, Penggugat sama sekali tidak menguraikan semua unsur perbuatan melawan hukum tersebut serta tidak membuktikan apakah perbuatan Tergugat I dan Tergugat II yang telah didalilkannya memenuhi semua unsur perbuatan melawan hukum tersebut;
67. Bahwa dengan tidak menguraikan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Para Tergugat dan unsur-unsur perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara yang dijadikan dasar Gugatan Penggugat, maka jelaslah bahwa Gugatan Penggugat tidak memiliki dasar hukum yang sah (*onrechtmatig of ongegrond*);
68. Bahwa selain itu, sebagaimana unsur kesalahan Tergugat II sebagaimana telah diuraikan di atas juga belum dapat dibuktikan oleh Penggugat oleh karena belum ada putusan Mahkamah Pelayaran yang menyatakan adanya kesalahan atau kelalaian dari Tergugat II selaku Nakhoda dari Kapal. Oleh karenanya seluruh unsur perbuatan melawan hukum tersebut tidak terbukti secara kumulatif;
69. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, JELAS TERBUKTI Gugatan Penggugat tidak memiliki dasar hukum yang sah (*onrechtmatig of ongegrond*). Oleh karenanya, maka sangat beralasan apabila Para Tergugat mohon agar kiranya Majelis Hakim Yang Mulia menerima dan mengabulkan *exceptie onrechtmatig of ongegronda quo*, dan oleh karenanya menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

Bahwa berdasarkan eksepsi-eksepsi yang kami sampaikan di atas yaitu:

1. PENGGUGAT TIDAK MEMILIKI *LEGAL STANDING* UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN *A QUO (DISQUALIFICATOIRE EXCEPTIE)*
2. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (*PLURIUM LITIS CONSORTIUM*)
3. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK JELAS ATAU KABUR (*OBSCUUR LIBEL*)
4. GUGATAN PENGGUGAT PREMATUR (*EXCEPTIE DILATORIA*)



5. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK BERDASARKAN HUKUM  
(EXCEPTIE ONRECHTMATIG OF ONGEGROND)

Para Tergugat mohon kiranya agar Yang Mulia Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* menolak seluruh Gugatan Penggugat atau setidaknya menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima untuk seluruhnya (*niet ontvankelijk verklaard*).

B. DALAM POKOK PERKARA

- Bahwa Para Tergugat mohon agar pernyataan-pernyataan dan dalil-dalil yang disampaikan pada bagian Jawaban dalam Eksepsi di atas dianggap sebagai satu kesatuan dan dalil yang tak terpisahkan (*mutatis mutandis*) dari bagian Jawaban dalam Pokok Perkara;
- Bahwa Para Tergugat menyatakan menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil Penggugat dalam Gugatan kecuali yang diakui secara tegas dan nyata oleh Para Tergugat;

I. TIDAK ADA PERBUATAN MELAWAN HUKUM (ONRECHTMATIGE DAAD)  
YANG TELAH DILAKUKAN OLEH PARATERGUGAT

70. Bahwa Para Tergugat menolak dengan tegas seluruh pernyataan Penggugat pada paragraf II.1 – II.11 pada halaman 11-15 Gugatan yang menyatakan bahwa Kapal milik Tergugat I secara tiba-tiba menabrak Jetty/Dermaga di Pelabuhan Buatan dan berakibat merusak objek pertanggungungan yang berada di jetty/dermaga tersebut dan sehingga Para Tergugat bertanggung jawab atas kerugian Penggugat;
71. Bahwa pernyataan Penggugat tidak menguraikan fakta yang sesungguhnya yang terjadi di lapangan dan hanya memberikan sebagian dari fakta yang terjadi. Bahwa pada faktanya pada tanggal 30 Agustus 2017, Kapal MV Umbul Mas milik Tergugat I melintas sungai Siak, akan tetapi ketika ingin mengambil tikungan ke kiri dekat pelabuhan Buatan, arus sungai Siak yang kencang secara tidak terduga menyebabkan badan kapal hanyut sehingga haluan Kapal mengarah ke arah kanan dan membentur dermaga milik PT RAPP;
72. Bahwa Tergugat II bersama dengan pandu Kapal yang bertugas yang berada di atas Kapal telah berusaha sekuat tenaga untuk mengembalikan posisi Kapal dengan cara menghentikan mesin dan mundur penuh disertai dengan melepaskan jangkar 1,5  $\frac{1}{2}$  segel dan



berupaya untuk berolah gerak untuk menghindari benturan dengan dermaga milik PT RAPP, namun benturan tidak dapat dihindari;

73. Bahwa Para Tergugat membantah dengan tegas tuduhan Penggugat pada paragraf II. 2 dan II. 3 yang menyatakan bahwa Kapal lari dari Pelabuhan Buatan setelah terjadinya benturan dengan dermaga PT RAPP. Faktanya adalah Tergugat II telah berkomunikasi dengan Operasional Dermaga RAPP setelah terjadinya benturan dan berhenti pada saat terjadinya benturan. Namun karena ada kapal lain yang akan sandar di Dermaga RAPP, maka Operasional Dermaga RAPP meminta Tergugat II untuk segera memberangkatkan kapalnya dari Dermaga RAPP;
74. Bahwa faktanya adalah, tidak ada pengejaran yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Resor Siak ataupun Kesyahbandaran setempat atas tubrukan tersebut dan juga tidak ada keterlibatan Kepolisian Resor Siak yang menahan Kapal atau menghentikan Kapal. Bahwa jika memang ada keterlibatan Kepolisian Resor Siak, maka sudah barang tentu pihak Kepolisian akan menahan Kapal beserta Tergugat II dan memprosesnya secara pidana. Bahwa hingga saat ini, Tergugat II dan Kapal tidak pernah ditangkap atau ditahan oleh pihak Kepolisian manapun atas benturan yang terjadi dengan dermaga PT RAPP;
75. Bahwa Para Tergugat menolak dengan tegas seluruh dalil Penggugat mengenai Perbuatan Melawan Hukum sebagaimana akan diuraikan sebagai berikut:
- A. Unsur-unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata TIDAK terbukti
76. Bahwa dalil Penggugat yang menyatakan bahwa Para Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) tidak memenuhi unsur-unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPerdata jo. Arrest Hoge Raad tanggal 31 Januari 1919 dalam perkara Lindenbaum v. Cohen serta berdasarkan doktrin hukum yang dikemukakan oleh R. Setiawan, S.H. dalam bukunya yang berjudul "Pokok-pokok Hukum Perikatan", cetakan kelima, penerbit Binacipta Bandung, tahun 1994, Halaman 75, yakni sebagai berikut:
- a. adanya suatu perbuatan yang melanggar suatu hak hukum orang lain, atau bertentangan dengan kewajiban hukum si pembuat, atau bertentangan dengan kesucilaan atau kepatutan dalam pergaulan



hidup dalam masyarakat perihal memperhatikan kepentingan orang lain;

- b. adanya kesalahan pada diri si pembuat, yang dilakukan dengan sengaja atau tidak sengaja;
- c. adanya kerugian pada diri penggugat; dan
- d. adanya hubungan kausal (sebab akibat) antara kesalahan si pembuat dengan kerugian yang timbul;

77. Bahwa unsur-unsur perbuatan melawan hukum yang disebutkan di atas bersifat kumulatif, sehingga dengan tidak dipenuhinya salah satu dari unsur tersebut maka perbuatan tersebut bukan merupakan perbuatan melawan hukum. Sedangkan dalam Gugatannya, uraian Penggugat mengenai unsur-unsur perbuatan melawan hukum dalam Gugatannya sama sekali tidak benar dan tepat, serta tidak membuktikan apakah perbuatan Para Tergugat yang telah didalilkannya memenuhi semua unsur perbuatan melawan hukum tersebut;

ALASAN PERTAMA: TIDAK ADANYA PERBUATAN YANG MELANGGAR HAK

78. Para Tergugat menolak dengan tegas pernyataan Penggugat pada paragraf IV.1 – paragraf IV.6 pada halaman 17-19 Gugatan yang menyatakan bahwa Tergugat I menyatakan akan bertanggung jawab untuk melakukan pembayaran ganti rugi kepada Penggugat dan Tergugat I menyepakati akibat dari tubrukan yang dilakukan oleh Kapal.

79. Bahwa Surat Pernyataan tertanggal 31 Agustus 2017 yang didalilkan oleh Penggugat sebagai pengakuan untuk bertanggungjawab adalah dasar atau argumen yang keliru. Surat Pernyataan tertanggal 31 Agustus 2017 tidak memiliki daya mengikat karena TIDAK DIBUAT DAN DITANDATANGANI OLEH PERWAKILAN TERGUGAT I YANG BERWENANG BERDASARKAN ANGGARAN DASAR DAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU, DALAM HAL INI YAITU UNDANG-UNDANG NO. 40 TAHUN 2007 TENTANG PERSEROAN TERBATAS (“UU PERSEROAN TERBATAS”);

80. Bahwa berdasarkan Pasal 98 ayat 1,2, dan 3 UU Perseroan Terbatas menyatakan sebagai berikut:

- (1) *Direksi mewakili Perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan;*



- (2) Dalam hal anggota Direksi terdiri lebih dari 1 (satu) orang, yang berwenang mewakili Perseroan adalah setiap anggota Direksi, kecuali ditentukan lain dalam anggaran dasar;
- (3) Kewenangan Direksi untuk mewakili Perseroan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah tidak terbatas dan tidak bersyarat, kecuali ditentukan lain dalam Undang-Undang ini, anggaran dasar, atau keputusan RUPS. “

81. Bahwa selanjutnya, dalam Pasal 14 ayat 1 Anggaran Dasar Tergugat I, sebagaimana dinyatakan dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Tergugat I No. 22 tertanggal 4 Desember 2015 yang dibuat di hadapan Herdimansyah Chaidirsyah, S.H., Notaris di Jakarta (“Anggaran Dasar Tergugat I”), mengatur sebagai berikut:

*“(1) Direksi berhak mewakili Perseroan di dalam dan di luar Pengadilan tentang segala hal dan dalam segala kejadian, mengikat Perseroan dengan pihak lain dan pihak lain dengan Perseroan, serta menjalankan segala tindakan, baik yang mengenai kepengurusan maupun kepemilikan, akan tetapi dengan pembatasan bahwa untuk...”*

82. Bahwa berdasarkan Pasal 14 ayat 5 a Anggaran Dasar Tergugat I juga mengatur bahwa Direktur Utama berhak dan berwenang bertindak untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan.

Mohon Perhatian Majelis Hakim Yang Mulia.

83. Bahwa berdasarkan UU Perseroan Terbatas dan Anggaran Dasar Tergugat I, maka YANG BERWENANG UNTUK MEWAKILI DAN MENANDATANGANI SURAT PERNYATAAN TERTANGGAL 31 AGUSTUS 2017 ADALAH DIREKTUR UTAMA TERGUGAT I, DAN BUKAN KEPALA CABANG TERGUGAT I.

84. Bahwa oleh karena itu, argumentasi Penggugat pada Halaman 17 Butir IV Gugatan Penggugat yang menyatakan bahwa Tergugat I mengakui secara tegas bahwa Kapal MV. Umbul Mas telah melakukan penabrakan terhadap jetty atau dermaga milik PT RAPP adalah argumentasi yang mengada-ada dan tidak berdasar, sehingga sudah sepatutnya ditolak atau dikesampingkan.

85. Bahwa Para Tergugat tidak pernah menyepakati adanya pembayaran ganti rugi kepada Penggugat dan tidak pernah menyetujui hasil pemeriksaan yang dirujuk oleh Penggugat. Bahwa dalam Berita Acara



Pemeriksaan Bersama tertanggal 25 Oktober 2017, perwakilan Tergugat I secara khusus menuliskan kalimat persyaratan sebagai berikut:  
"acknowledge as receipt only that joint inspections were conducted, we may not agree to the listed items 1 to 7 as outlined above"

dimana terjemahan bahasa Indonesianya adalah sebagai berikut:

"diakui hanya sebagai tanda terima bahwa pemeriksaan bersama telah dilangsungkan, kami dapat tidak menyetujui hal-hal yang tercantum dalam nomor 1 hingga 7 yang disampaikan di atas"

Demikian Berita Acara Pemeriksaan Bersama ini dibuat dan ditandatangani oleh Para Pihak dalam keadaan sadar dan tanpa paksaan pada hari dan tanggal tersebut pada bagian awal Berita Acara Pemeriksaan Bersama ini.

Diketahui oleh

PT Rian Andalan Pulp And Paper

Capt. Viswanath Vaidyanathan dan Jaolo Situmorang

PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk  
Acknowledge as receipt only that joint inspections were conducted, we may not agree to the listed items 1 to 7 as outlined above.  
Antoni Yuzendra

86. Bahwa persyaratan semacam ini sendiri juga ditulis juga oleh pihak perwakilan PT RAPP dengan menyatakan:

"acknowledge for presence only"

dimana terjemahan bahasa Indonesianya adalah sebagai berikut:

"diakui hanya sebagai kehadiran"

87. Bahwa dengan adanya kalimat persyaratan tersebut, Para Tergugat TIDAK PERNAH menyetujui hasil pemeriksaan bersama seperti yang didalilkan oleh Penggugat. Penggugat sendiri hingga sampai saat ini tidak pernah dapat mengajukan bukti konkret bahwa Objek Pertanggungungan, yaitu Quay Crane CC-01 merek Hitachi tersebut, ditubruk oleh Kapal milik Tergugat I;

88. Bahwa keraguan adanya tubrukan antara Kapal dengan Objek Pertanggungungan karena berdasarkan hasil survei yang dilakukan oleh perusahaan penilai kerugian yang ditunjuk oleh Tergugat I, yaitu PT Total Marine & Claims Services pada tanggal 2 September 2017, dimana dinyatakan bahwa Quay Crane CC-01 merek Hitachi yang masih beroperasi secara normal.



29. View the Container crane at RAPP Jetty No. 2 (two) still in operation.

Terjemahan bahasa Indonesianya adalah:

*"Foto Container crane pada RAPP Jetty No. 2 (dua) masih beroperasi"*

89. Bahwa ganti rugi yang dimintakan oleh Penggugat di dalam posita Gugatan juga tidak sesuai dengan kenyataan yang ada di lapangan. Pada halaman 22 Gugatan, salah satu komponen kerugian yang didalilkan oleh Penggugat adalah:

*"Container crane structure with span 17,6 M with fix arm boom as per description,*

*: Rp. 25.000.000.000,-*

*Berat objek pertanggung 600 MT/600.000 Kg, harga per Kg adalah Rp. 41.667*

Terjemahan bahasa Indonesianya:

*"Struktur dari crane untuk kontainer (container crane) dengan panjang 17,6 M dengan arm boom tetap sesuai dengan deskripsi*

*: Rp. 25.000.000.000,-*

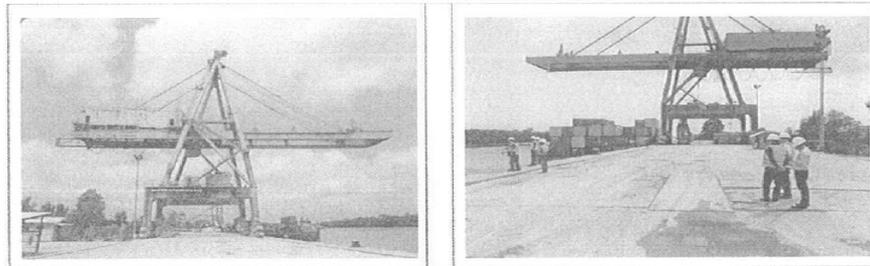
*Berat objek pertanggung 600 MT/600.000 Kg, harga per Kg adalah Rp. 41.667*

90. Bahwa Penggugat meminta ganti rugi untuk mengganti struktur crane tersebut padahal kenyataannya tidak ada indikasi sama sekali struktur



dari crane seperti yang didalilkan Penggugat. Hal ini terlihat dari foto yang disampaikan oleh Penggugat sendiri pada halaman 4 gugatannya, dimana foto tersebut tidak mengindikasikan adanya kerusakan sama sekali pada struktur crane tersebut.

Gambar 1 :



91. Bahwa keraguan tersebut juga dikonfirmasi dengan *Claim Discharge and Receipt/Tanda Terima* Pembayaran Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan yang disampaikan oleh Penggugat sendiri pada halaman 9 Gugatan, dimana tertulis bahwa:

- a. Yang diasuransikan adalah: Hitachi Quarry Orang / CC – 01 / 1969
- b. jenis kerugian adalah "*Impact by Third Vessel*" atau terjemahan Bahasa Indonesianya adalah "*benturan oleh Kapal Ketiga*".

Untuk lebih jelasnya kami kutip sebagai berikut

Interest Insured :

*Yang diasuransikan : HITACHI QUARY ORANG / CC – 01 / 1969*

Nature of loss

*Jenis  
Kerugian*

IMPACT BY THIRD VESSEL

92. Bahwa berdasarkan uraian di atas, patut diragukan kebenaran dalil-dalil Penggugat karena:

- a. Penggugat tidak dapat menunjukkan bahwa terdapat kerusakan yang terjadi pada struktur crane;
- b. Apabila memang terdapat kerusakan -*quod non*-, Penggugat tidak dapat menunjukkan terdapat kerusakan yang diakibatkan oleh Para Tergugat.

ALASAN KEDUA: TIDAK ADA KESALAHAN



93. Bahwa lebih lanjut, sesuai ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata, dalam suatu perbuatan melawan hukum disyaratkan adanya kesalahan atau schuld. Dengan demikian apabila Penggugat mendalilkan bahwa Para Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum maka Penggugat harus membuktikan adanya kesalahan yang dilakukan oleh Para Tergugat dalam perkara perdata *a quo*;
94. Bahwa Para Tergugat menolak dengan tegas dalil yang disampaikan Penggugat pada III.1-III.5 halaman 15-17 Gugatan yang menyatakan bahwa Tergugat II bertanggung jawab atas kerusakan objek pertanggungangan;
95. Bahwa Para Tergugat dengan ini *mensomeer* Penggugat untuk membuktikan dalil pada III.2 yang mendalilkan bahwa terjadinya kerusakan pada sebagian/seluruh komponen Kapal dan peralatan yang berada atau melekat di Kapal saat berlayar. Bahwa dalil tersebut adalah dalil yang tidak berdasar sama sekali karena Kapal memiliki semua sertifikat kelaiklautan yang diperlukan dan juga syahbandar Perawang telah mengeluarkan Surat Izin Berlayar pada tanggal 29 September 2017 dengan Nomor Registrasi PPK.27/5973/08/2017;



No. Registrasi : **PKP.77 / 5873 / 1.05 / 2017** ..... 817225



**REPUBLIK INDONESIA**  
*THE REPUBLIC OF INDONESIA*

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
*PORT CLEARANCE*

NO : **03 / 409 / VIII / 2017**  
Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1  
*Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)*

Nama kapal : **KM JUMRIH MAS** ..... Tonnase kotor : **6240** .....  
*Ship Name* ..... *Gross Tonnage* .....

Bendera Kebangsaan : **INDONESIA** ..... Nakhoda : **LA.ODE AUFATHA** .....  
*Nationality Flag* ..... *Master* .....

Nomor IMO : **9672357** ..... Nama Panggilan : **P.031** .....  
*IMO Number* ..... *Call Sign* .....

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **29.08.2017** Pukul **00** WS  
*In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time.....LT*

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008  
*That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008*

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk  
*The above mentioned vessel is hereby granted for*

Bertolak dari **PERAWANG** ..... Pada tanggal/jam **29.08.2017** ..... Pelabuhan tujuan **TANJUNGPRIK** .....  
*Departure from* ..... *on date/time* ..... *Port of Destination* .....

Jumlah awak kapal : **29 (DUA PULUH SEMPAT) ORANG** ..... Dengan muatan **SESUAI MANIFEST** .....  
*Number of Ship Crews* ..... *With cargoes* .....

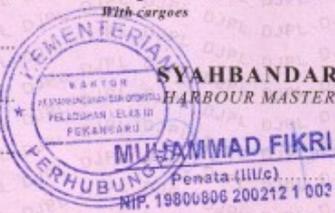
Tempat Diterbitkan : **PERANGBARI** .....  
*Place of issued* .....

Pada tanggal : **29 AGUSTUS 2017** .....  
*Date* .....

Jam : **12.00 WIB** .....  
*Time* .....

Perhatian :  
*Attention :*

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.  
*This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port.*
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.  
*Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.*
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.  
*This port clearance expired if any corrections or deletions.*



96. Bahwa di dalam Surat Izin Berlayar tersebut, Syahbandar Perawang telah menyatakan bahwa Kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 tahun 2008. Untuk jelasnya kami kutip penggalan dari Surat Izin Berlayar di atas sebagai berikut:

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008  
*That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008*



97. Bahwa ketentuan pasal 219 (3) jo. Pasal 117 (2) UU No. 17 tahun 2008 atau UU Pelayaran, mengatur bahwa Kapal harus memenuhi standar kelaiklautan sebelum berlayar. Untuk lebih jelasnya kami kutip sebagai berikut:

*“Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:*

1. *keselamatan kapal;*
2. *pencegahan pencemaran dari kapal;*
3. *pengawakan kapal;*
4. *garis muat kapal dan pemuatan;*
5. *kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;*
6. *status hukum kapal;*
7. *manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan*
8. *manajemen keamanan kapal. “*

98. Bahwa dengan dikeluarkannya Surat Izin Berlayar tersebut, maka Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Perawang telah melakukan pemeriksaan terhadap kelaiklautan Kapal dan dengan demikian terbukti tidak ada kerusakan yang dialami oleh Kapal selama berlayar;

99. Bahwa seperti yang telah diuraikan di atas, kejadian laratnya Kapal membentur dermaga PT RAPP disebabkan karena *force majeure* yang disebabkan oleh arus sungai Siak yang kencang secara tidak terduga menyebabkan badan kapal hanyut sehingga haluan Kapal mengarah ke arah kanan dan membentur dermaga milik PT RAPP;

100. Bahwa fakta-fakta tersebut di atas telah tertuang dalam Berita Acara Tubrukan tertanggal 30 September 2017 yang dibuat oleh Tergugat II dan juga ditandatangani oleh pandu yang saat itu bertugas di atas Kapal bernama Bapak Marlindo. Berita Acara Tubrukan ini akan kami sampaikan pada proses pembuktian yang akan datang;

101. Bahwa seorang petugas pandu berdasarkan Pasal 1 ayat 22 Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (“PP 05/2010”) bertugas membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan. Terlebih lagi, berdasarkan Pasal 112 ayat 1 (a)PP 05/2010,



disebutkan bahwa petugas pandu wajib memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan nahkoda atau pemimpin kapal serta membantu olah gerak kapal;

- 102.** Bahwa berdasarkan Pasal 110 ayat 2 PP 05/2010, petugas pandu diwajibkan harus memenuhi persyaratan antara lain:
- berijazah pelaut ahli nautika;
  - mempunyai pengalaman berlayar sebagai nahkoda paling sedikit tiga (3) tahun;
  - lulus pendidikan dan pelatihan pandu yang diselenggarakan oleh Pemerintah;
  - sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari rumah sakit Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri;
- 103.** Bahwa ketentuan-ketentuan mengenai petugas pandu dan pemanduan dalam PP 05/2010 dijabarkan secara khusus dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal ("Permenhub 57/2015");
- 104.** Bahwa berdasarkan Pasal 1 butir 4 Permenhub 57/2015, pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal;
- 105.** Bahwa selanjutnya dalam Pasal 25 (1) a Permenhub 57/2015, dalam melaksanakan tugasnya, pandu wajib memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan nahkoda atau pemimpin kapal serta membantu olah gerak kapal;
- 106.** Bahwa adanya fakta yang menunjukkan pandu yang bertugas di atas Kapal MV. Umbul Mas, yaitu Bapak Marlindo, turut menandatangani Berita Acara Tubrukan tertanggal 30 September 2017, maka dengan demikian Bapak Marlindo sebagai seorang Pandu yang berkompeten dan ahli di bidang nautika sesuai dengan ketentuan-ketentuan PP 05/2010 dan Permenhub 57/2015, telah mengakui:
- kejadian laratnya Kapal MV. Umbul Mas bukan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan navigasi dari Tergugat II;
  - bahwa seluruh tindakan-tindakan Tergugat II dalam melakukan olah gerak dan navigasi didasarkan pada instruksi Pandu.
- 107.** Bahwa untuk menghindari keraguan, kami kutip bagian-bagian instruksi dari Pandu kepada Tergugat II:



**BERITA ACARA TUBRUKAN**

Pada hari ini Rabu 30 Agustus 2017 KM. Umbul Mas keluar alur Sungai Siak mengalami kecelakaan/tubrukan di posisi dermaga RAPP Buatan, adapun kronologis sebagai berikut :

Jam 07.00 OHN persiapan mesin dan jam 08.46 LT lepas tali dari IKPP Perawang – Pekanbaru dan pada saat kapal mau memasuki tikung kiri RAPP Buatan posisi kapal masih di tengah – tengah sungai, posisi telegraph kapal masih dalam keadaan maju penuh kapal mengalami hisapan sungai dan jam 10.53.50 LT Pandu order untuk mengurangi kecepatan menjadi maju setengah. Dikarenakan kapal sudah terkena hisapan sungai maka pandu order kembali jam 10.54.02 LT kapal maju pelan dan lanjut maju pelan sekali jam 10.54.05 tetapi haluan kapal sudah kiri cिकार lalu 10.54.12 LT stop mesin dan jam 10.54.18 mundur penuh disertai Let Go jangkar kanan 1 ½ shackle di air kondisi kapal masih kanan cepat lalu Let Go jangkar kiri 1 shackle di air, tetapi kecelakaan tubrukan tidak dapat dihindari hingga haluan kanan kapal menabrak dermaga RAPP Buatan dan Gantry no 003, haluan kapal bergerak ke kiri hingga menabrak tongkang NAP 252 dan Marcopolo 128 yang sedang sandar di dermaga RAPP Buatan hingga putus tali tambat tongkang dan tongkang NAP 252 penyok bagian belakang ± 1 meter dan tongkang Marcopolo 128 penyok di bagian muatan tongkang berupa kontainer sejumlah 4 box . Adapun kerusakan pada KM. Umbul Mas bagian haluan kanan atas sobek ± 1,5M, ulup jangkar kanan penyok kedalam, Bulk Wolk kapal bagian atas sobek dan forecastle bagian dalam haluan bengkok +40% hingga kapal terpaksa sandar / tambat tali untuk perbaiki ulup jangkar kanan agar jangkar kanan dapat di Heave Up kembali.

Demikian berita acara ini kami buat agar dapat dipergunakan dengan sebaik – baiknya.

Pekanbaru, 30 Agustus 2017

Pandu

Bpk. Marlindo

Hormat Saya

Capt. Laode Alifatha

Nakhoda

108. Bahwa berdasarkan uraian-uraian di atas, maka Tergugat II telah bertindak sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku, yaitu mengikuti arahan Pandu dalam melakukan olah gerak navigasi Kapal pada saat menyusuri sungai Siak pada tanggal 30 Agustus 2017. Sehingga, kejadian laratnya Kapal membentur dermaga PT RAPP memang adalah kejadian luar biasa yang tidak dapat dihindari;
109. Bahwa karena adanya *force majeure*, maka Tergugat II tidak dapat mengendalikan Kapal dan tidak dapat disalahkan atas kejadian benturan



dengan dermaga tersebut. Bahwa hal ini juga tertuang dalam Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata:

*“Tidak ada penggantian biaya, kerugian dan bunga, bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya.”*

**110.** Bahwa meskipun insiden benturan terhadap dermaga tersebut sebenarnya diakibatkan oleh kejadian *force majeure* dan di luar kesalahan dari Para Tergugat, Tergugat I dan PT RAPP telah beritikad baik melalui perusahaan asuransi masing-masing telah mencapai kesepakatan untuk menyelesaikan ganti rugi terhadap dermaga sebesar USD138,515.59 berdasarkan dokumen Interim Receipt & Release tertanggal 18 Juni 2019;

**111.** Bahwa dengan demikian, maka tidak adanya unsur kesalahan seperti yang telah didalilkan oleh Penggugat di dalam Gugatannya;

**ALASAN KETIGA: KERUGIAN YANG DIALAMI OLEH PENGGUGAT TIDAK TERBUKTI DAN TIDAK BERDASAR HUKUM**

**112.** Bahwa sekalipun jika terjadi kerusakan pada *quay crane* CC01 merek Hitachi tersebut -*quod non*-, Penggugat tidak dapat menyatakan bahwa Penggugat menderita kerugian, karena Penggugat sendiri yang memberikan pembayaran secara sukarela kepada PT RAPP walaupun Penggugat mengetahui bahwa kerugian PT RAPP telah ditanggung seratus persen oleh asuransi lain;

**113.** Bahwa adalah fakta yang tidak terbantahkan bahwa PT RAPP telah mendapatkan ganti rugi dari PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia senilai USD3.000.000 (±Rp.40.000.000.000) untuk kerusakan dermaga/jetty dan crane CC-01 berdasarkan *Subrogation Receipt Claim* Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018. Dengan demikian, merujuk pada nilai ganti kerugian total yang didalilkan oleh Penggugat pada halaman 23 Gugatan Penggugat, yaitu sebesar Rp.39.800.000.000, maka seharusnya Penggugat tidak perlu lagi membayarkan nilai apapun kepada PT RAPP, karena nilai kerugian total tersebut telah dibayarkan oleh PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia.

**114.** Bahwa dengan adanya dokumen *Subrogation Receipt* tersebut, maka diduga secara kuat PT RAPP mengajukan klaim ganda (*dubbele*



verzekering) kepada Penggugat. Sesuai dengan Pasal 252 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), pertanggunganaan yang ditanggung oleh Penggugat kepada PT RAPP adalah batal. Untuk lebih jelasnya, kami kutip sebagai berikut

*"Kecuali dalam hal yang diperbolehkan oleh ketentuan undang-undang, makatidak boleh diadakan pertanggunganaan kedua untuk jangka waktu yang sama, dan untuk bahaya yang sama atas benda yang telah dipertanggunganaan untuk sepenuh harga, atas ancaman batal bagi pertanggunganaan kedua itu"*

*(garis bawah ditambahkan)*

**115.** Bahwa karena nilai ganti rugi yang ditanggung oleh PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia telah ditanggung seratus persen, yaitu senilai USD3.000.000 (kurang lebih Rp.40.000.000.000) untuk kerusakan dermaga/jetty dan crane CC-01, maka dengan demikian sudah jelas Pasal 277 KUHD yang didalilkan oleh Penggugat tidak berlaku dalam perkara *a quo*.

**116.** Bahwa dokumen *Claim Discharge and Receipt*/Tanda Terima Pembayaran Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan yang disampaikan oleh Penggugat sendiri pada halaman 8-9 Gugatan juga mengindikasikan bahwa PT RAPP tidak boleh mengajukan klaim asuransi berganda, dan pembayaran klaim asuransi yang dibayarkan Penggugat adalah akibat kecerobohan Penggugat sendiri yang mengabdikan permohonan PT RAPP tanpa melakukan pengecekan lebih lanjut. Untuk lebih jelasnya kami kutip sebagai berikut:

*".../We declare that there was no other Insurance covering the risk at the relevant time of the loss or damage*

*Saya/Kami menyatakan pula bahwa tidak ada asuransi lain yang menutup risiko ini pada saat kerugian atau kerusakan terjadi..."*

**117.** Bahwa karena nilai klaim yang diajukan oleh PT RAPP kepada Penggugat adalah klaim ganda (*dubbele* verzekering) yang melanggar ketentuan Pasal 252 KUHD, maka pertanggunganaan tersebut harus dinyatakan batal. Dengan demikian, Para Tergugat tidak memiliki kewajiban untuk mengganti rugi Penggugat karena pertanggunganaan antara Penggugat dan PT RAPP adalah batal.



ALASAN KEEMPAT: TIDAK ADA HUBUNGAN KAUSALITAS ANTARA PERBUATAN MELAWAN HUKUM YANG DIDALILKAN OLEH PENGGUGAT DAN KERUGIAN YANG DIDALILKAN PENGGUGAT

**118.** Bahwa sesuaidengan ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara, kewajiban untuk mengganti kerugian hanya timbul apabila terbukti adanya hubungan sebab akibat (kausalitas) antara perbuatan melawan hukum dan kerugian yang ditimbulkannya, serta terpenuhinya unsur-unsur lain dari perbuatan melawan hukum (yaitu, [i] adanya perbuatan melawan hukum; [ii] kesalahan [iii] kerugian). Ganti rugi tersebut wajib diberikan oleh pihak yang melakukan kesalahan sehingga mengakibatkan terjadinya perbuatan melawan hukum tersebut.

**119.** Bahwa dalam perkara perdata *a quo* tidak terdapat bukti bahwa Tergugat I telah melakukan kesalahan (*schuld*), sehingga tidak terbukti adanya perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*). Maka tidak terbukti pula adanya hubungan sebab akibat (kausalitas) antara kerugian yang dialami oleh Penggugat dengan perbuatan melawan hukum. Pentingnya adanya hubungan kausalitas tersebut juga dikemukakan oleh Prof. Dr. Rosa Agustina, S.H., M.H., dalam buku "Perbuatan Melawan Hukum", Cetakan ke-1, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003, halaman 91, sebagai berikut:

*"Ajaran kausalitas tidak hanya penting dalam hukum Pidana saja, melainkan juga dalam bidang perdata. Pentingnya ajaran kausalitas dalam bidang hukum pidana adalah untuk menentukan siapakah yang dapat dipertanggung jawabkan terhadap timbulnya suatu akibat (strafrechtelijke aansprakelijkheid) dan dalam bidang hukum perdata adalah untuk meneliti adakah hubungan kausal antara perbuatan melawan hukum dan kerugian yang ditimbulkan, sehingga sipelaku dapat dipertanggung jawabkan";*

**120.** Bahwa adanya hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan melawan hukum tersebut wajib dibuktikan sebagaimana pertimbangan Mahkamah Agung R.I. dalam Putusan Mahkamah Agung R.I. No. 1954/Pdt/1987, tanggal 31 Agustus 1992, sebagai berikut:

*"Dan Mahkamah Agung mengatakan, karena kerugian diakibatkan perbuatan tergugat yang melawan hukum tidak dibuktikan, maka gugatan Penggugat harus ditolak...";*



121. Bahwa seperti yang diuraikan pada Alasan Kesatu hingga Alasan Ketiga di atas, Penggugat belum dapat membuktikan bahwa:
- adanya kerugian;
  - kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Para Tergugat;
  - Penggugat berhak atas kompensasi kerugian tersebut.
122. Bahwa dengan demikian, Penggugat juga tidak dapat menguraikan hubungan kausalitas antara kerugian dan perbuatan yang dilakukan oleh Para Tergugat. Maka secara hukum, unsur-unsur perbuatan melawan hukum yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata tidak terbukti;
123. Bahwa berdasarkan uraian di atas, unsur-unsur perbuatan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata yang dijadikan dasar Gugatan Penggugat tidak dapat dibuktikan oleh Penggugat sendiri. Dengan demikian, hal ini semakin menguatkan bahwa tidak ada perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang telah dilakukan oleh Para Tergugat terhadap Penggugat;
124. Bahwa oleh karena unsur-unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata tidak terbukti, maka sangat beralasan dan sudah sepatutnya apabila Majelis Hakim pada perkara perdata *a quo* menyatakan bahwa Gugatan Penggugat ditolak untuk seluruhnya.

II. TUNTUTAN GANTI KERUGIAN MATERIIL DAN IMATERIIL PENGGUGAT  
TIDAK BERDASARKAN HUKUM

- A. TUNTUTAN KERUGIAN YANG DIAJUKAN PENGGUGAT TIDAK DIURAIKAN SECARA RINCI DAN TIDAK DISERTAI BUKTI
125. Bahwa Para Tergugat secara tegas menolak dalil Gugatan Penggugat yang pada pokoknya menyatakan bahwa Penggugat telah menderita kerugian, baik secara materiil maupun immateriil, dan bahwa Para Tergugat wajib bertanggung jawab sepenuhnya dan membayar seluruh kerugian tersebut;
126. Bahwa sesungguhnya tidak ada kerugian yang diderita oleh Penggugat karena sebagaimana telah diuraikan pada bagian-bagian sebelumnya dari Jawaban *a quo*, memang tidak ada perbuatan hukum (*onrechtmatige daad*) yang dilakukan oleh Para Tergugat;
127. Bahwa oleh karena pada faktanya Para Tergugat tidak terbukti melakukan perbuatan melawan hukum, maka tuntutan kerugian yang didalilkan oleh Penggugat pada Butir 15 Halaman 22-25 Gugatan, layak



untuk dikesampingkan atau ditolak oleh Majelis Hakim Pemeriksa Perkara;

**128.** Bahwa lebih lanjut, tuntutan ganti rugi materil tersebut tidak disertai dengan bukti-bukti yang konkrit, oleh karenanya tuntutan yang tidak disertai dengan bukti-bukti dan juga tidak dirinci secara konkrit haruslah ditolak. Hal ini didukung oleh Putusan MARI sebagai berikut:

(i) Putusan MARI tertanggal 28 Mei 1984, No. 588 K/Sip/1983, yang antara lain berbunyi:

*“Bahwa tentang tuntutan PENGGUGAT asal sub 5 yaitu mengenai tuntutan ganti rugi karena tidak disertai bukti-bukti maka harus ditolak.”;*

(ii) Putusan MARI tertanggal 31 September 1983, No. 19 K/Sip/1983, yang antara lain berbunyi:

*“Menimbang bahwa oleh karena gugatan ganti rugi tersebut tidak diperinci dan lagi pula belum diperiksa oleh judex facti, maka gugatan ganti rugi tersebut dinyatakan tidak dapat diterima.”;*

(iii) Putusan MARI tertanggal 8 Mei 1980, No. 550 K/Sip/1979, yang antara lain berbunyi:

*“Bahwa petitum ke 4 s/d 6 dari PENGGUGAT asal tentang ganti rugi harus dinyatakan tidak dapat diterima oleh karena kerugian-kerugian yang diminta tidak diadakan perincian.”;*

(iv) Putusan MARI tanggal 18 Agustus 1988, No. 1720 K/Pdt/1986, yang di antaranya berbunyi:

*“Setiap tuntutan ganti rugi harus disertai perincian kerugian dalam bentuk apa yang menjadi dasar tuntutannya. Tanpa perincian dimaksud maka tuntutan ganti rugi tersebut harus dinyatakan tidak dapat diterima karena tuntutan tersebut tidak jelas/tidak sempurna.”;*

**129.** Bahwa selain kerugian materil, tuntutan ganti rugi atas kerugian immateril juga harus dirinci dan dibuktikan oleh Penggugat. Hal ini sesuai dengan pendapat MARI dalam Putusan Peninjauan Kembali MARI No. 650/PK/Pdt/1994 atas Putusan Kasasi MARI No. 2263



K/Pdt./1991, dimana MARI membatalkan ganti rugi immateriil yang dikabulkan sebelumnya karena besarnya tuntutan ganti rugi immateriil tersebut tidak dibuktikan sehingga putusan kasasi dianggap kurang pertimbangan (*onvoldoende gemotiveerd*). Selain itu menurut MARI, berdasarkan Pasal 1370, Pasal 1371, dan Pasal 1372 KUHPerdara, ganti rugi immateriil hanya dapat diberikan dalam hal-hal tertentu saja seperti kematian, luka berat dan penghinaan.

B. PENGGUGAT HARUS MEMBUKTIKAN ADANYA HUBUNGAN KAUSALITAS ANTARA APA YANG DIDALILKAN OLEH PENGGUGAT SEBAGAI KERUGIAN DAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM (SEANDAINYAPUN BENAR -QUOD NON- MEMANG ADA KERUGIAN DAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM YANG TELAH DILAKUKAN OLEH PARA TERGUGAT)

130. Bahwa sesuai ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara, kewajiban untuk mengganti kerugian hanya timbul apabila terbukti adanya hubungan sebab akibat (kausalitas) antara perbuatan melawan hukum dan kerugian yang ditimbulkannya. Ganti rugi tersebut wajib diberikan oleh pihak yang melakukan kesalahan sehingga mengakibatkan terjadinya perbuatan melawan hukum tersebut;

131. Bahwa dalam perkara perdata *a quo* tidak terdapat bukti bahwa Para Tergugat telah melakukan kesalahan (*schuld*) sehingga tidak terbukti adanya perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang dilakukan oleh Para Tergugat. Oleh karena tidak terbukti adanya perbuatan melawan hukum yang telah dilakukan oleh Para Tergugat, maka tidak terbukti pula adanya hubungan sebab akibat (kausalitas) antara kerugian yang dialami oleh Penggugat dengan perbuatan melawan hukum. Pentingnya adanya hubungan kausalitas tersebut juga dikemukakan oleh Prof. Dr. Rosa Agustina, S.H., M.H., dalam buku "Perbuatan Melawan Hukum", Cetakan ke-1, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003, halaman 66, sebagai berikut:

*"Ajaran kausalitas tidak hanya penting dalam hukum Pidana saja, melainkan juga dalam bidang perdata. Pentingnya ajaran kausalitas dalam bidang hukum pidana adalah untuk menentukan siapakah yang dapat dipertanggung jawabkan terhadap timbulnya suatu akibat (strafrechtelijke aansprakelijkheid) dan dalam bidang hukum perdata adalah untuk meneliti adakah hubungan kausal antara*



*perbuatan melawan hukum dan kerugian yang ditimbulkan, sehingga sipelaku dapat dipertanggung jawabkan”;*  
[penebalan dan garis bawah ditambahkan]

- 132.** Bahwa adanya hubungan sebab akibat antara kerugian dan perbuatan melawan hukum tersebut wajib dibuktikan sebagaimana pertimbangan MARI dalam Putusan MARI No. 1954/Pdt/1987 tanggal 31 Agustus 1992, sebagai berikut:

*“Dan Mahkamah Agung mengatakan, karena kerugian diakibatkan perbuatan tergugat yang melawan hukum tidak dibuktikan, maka gugatan Penggugat harus ditolak...”;*

- 133.** Bahwa lebih lanjut, Penggugat dalam Gugatannya juga tidak menguraikan argumentasi yuridis maupun bukti-bukti yang sah akan adanya hubungan sebab akibat (kausalitas) antara perbuatan melawan hukum (seandainya pun benar *-quod non-* ada perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Para Tergugat) dengan kerugian yang ditimbulkan (seandainya pun benar *-quod non-* ada kerugian immateriil);

- 134.** Bahwa biaya/ongkos bantuan hukum atau jasa advokat tidak dapat dikategorikan sebagai kerugian berdasarkan Pasal 379 *Het Herziene Indonesisch Reglement* (HIR). Untuk lebih jelasnya kami kutip sebagai berikut:

*“Upah dan pengganti kerugian bagi pengacara, penasihat atau pembela dan wakil, tidak dapat dimasukkan dalam biaya yang diputuskan, tetapi selalu harus ditanggung oleh pihak, yang menyuruh orang yang sedemikian itu membantunya atau mewakilinya.”*

- 135.** Bahwa, terlebih lagi beberapa Putusan Mahkamah Agung telah memutuskan bahwa honor jasa advokat tidak dapat dimintakan sebagai ganti rugi:

- a. Putusan MARI Nomor : 218 K / Pdt / 1952 tanggal 2 Februari 1956, yang di antaranya berbunyi:

*“Tidak ada suatu peraturan dalam HIR mengharuskan seorang yang berperkara meminta bantuan dari seorang pengacara sehingga ongkos pengacara tidak dapat dibebankan kepada pihak lawan”.*



- b. Putusan MARI Nomor : 635 K / Sip / 1973 tanggal 4 Juli 1974, yang antara lain berbunyi:

*“Bahwa mengenai honorarium Advokat tidak ada sesuatu peraturan dalam HIR yang mengharuskan seorang berperkara ini minta bantuan dari seorang pengacara, maka upah tersebut tidak dapat dibebankan kepada pihak lawan, oleh sebab mana gugatan tersebut harus ditolak”;*

136. Bahwa terlebih lagi tuntutan kerugian imateriil yang diajukan oleh Penggugat seharusnya ditolak oleh karena gugatan Penggugat TIDAK berkaitan dengan peristiwa kematian, luka berat dan penghinaan. Hal ini sesuai dengan putusan Mahkamah Agung No. 650/PK/Pdt/1994 memberikan pedoman tentang tuntutan kerugian imateriil sebagai berikut:

*“BERDASARKAN PASAL 1370, 1371, 1372 KUHPERDATA, GANTI KERUGIAN IMMATERIL HANYA DAPAT DIBERIKAN DALAM HAL-HAL TERTENTU SAJA SEPERTI PERKARA KEMATIAN, LUKA BERAT DAN PENGHINAAN”.*

137. Bahwa berdasarkan hal-hal yang diuraikan di atas maka TIDAK TERBUKTI adanya hubungan sebab-akibat (kausalitas) antara kerugian yang diklaim oleh Penggugat dengan perbuatan melawan hukum yang didalilkan telah dilakukan oleh Para Tergugat, karena memang tidak ada bukti bahwa Para Tergugattelah melakukan perbuatan melawan hukum sebagaimana didalilkan dan dituduhkan oleh Penggugat. Oleh karena itu, maka sudah sepatutnya apabila Gugatan Penggugat ditolak untuk seluruhnya atau setidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

**III. PERMOHONAN SITA JAMINAN (CONSERVATOIRBESLAG) ATAS ASET TERGUGAT I TIDAK MEMPUNYAI DASAR HUKUM DAN HARUS DITOLAK SELURUHNYA**

138. Bahwa Tergugat I MENOLAK SECARA TEGAS permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) yang diajukan oleh Penggugat karena permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) tersebut tidak sesuai dengan kaidah dan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, sebagaimana diuraikan sebagai berikut:



a. Penggugat Tidak Menguraikan Secara Rinci Aset Para Tergugat yang Hendak Disita

139. Bahwa dalam permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*)-nya, Penggugat tidak memberikan uraian yang jelas dan lengkap mengenai aset Para Tergugat mana yang dimohonkan sita jaminan (*conservatoir beslag*) oleh Penggugat. Penggugat di dalam Gugatannya hanya menyatakan:

*“Bahwa untuk menjamin agar gugatan a quo tidak sia sia (illusoir) di kemudian hari apabila putusan telah berkekuatan hukum tetap, maka sangatlah beralasan untuk meletakkan Sita Jaminan (conservatoir beslag), atas benda-benda milik Tergugat I baik bergerak maupun tidak bergerak, baik yang telah ada maupun yang akan ada dikemudian hari antara lain sebagai berikut:*

- *seluruh inventaris/ barang-barang milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang berada dan terletak (dikenal dilingkungan setempat) di PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tj. Priok, Jakarta Utara -14360 atau lokasi lainnya di Indonesia, beserta seluruh inventaris yang berada di dalamnya*
- *Tanah dan bangunan milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang berada dan terletak (dikenal dilingkungan setempat) yang terakhir diketahui beralamat di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Tj. Priok, Jakarta Utara -14360.*
- *Seluruh Kapal milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk yang terdaftar (Tergugat I)*
- *Seluruh tabungan dan deposito atas nama PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I)*
- *Harta kekayaan milik PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) yang akan diperinci lebih lanjut ”*

140. Hal ini jelas tidak sesuai dengan kaidah Hukum Acara Perdata Indonesia, yang pada pokoknya mengatur bahwa penggugat dibebankan kewajiban



untuk menyebutkan secara jelas dan satu per satu barang objek yang hendak disita;

- 141.** Argumentasi Tergugat I di atas sejalan dengan doktrin hukum M. Yahya Harahap dalam bukunya "*Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan*", Cetakan Kesepuluh, Penerbit Sinar Grafika, 2010, Hal. 291, yang menyatakan sebagai berikut:

*"Permintaan sita yang diajukan secara umum terhadap semua atau sebagian harta kekayaan tergugat, dianggap tidak memenuhi syarat. Meskipun Pasal 1131 KUHPerdata menegaskan, segala harta kekayaan debitur menjadi tanggungan untuk membayar utangnya; tidak berarti permohonan sita semata-mata dilakukan secara umum tanpa menyebut satu per satu barang apa yang hendak disita. Permintaan sita yang demikian tidak terang, sebab tidak diketahui persis apa saja harta kekayaan tergugat, sehingga tidak jelas barang apa dan mana yang hendak disita."*

- 142.** Oleh karena Penggugat hanya menyebutkan jenis harta dan tidak merinci satu per satu barang atau aset mana yang hendak disita, JELAS TERBUKTI bahwa permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) yang diajukan oleh Penggugat tidak memenuhi syarat dan tidak berdasarkan hukum.

b. Permohonan Sita Jaminan (Conservatoir Beslag) Penggugat Tidak Memenuhi Persyaratan

- 143.** Penggugat tidak dapat menunjukkan bukti-bukti maupun fakta-fakta yang memenuhi syarat-syarat sebagai alasan permohonan sita jaminan sebagaimana diatur dalam Pasal 261 RBg, yakni sebagai berikut:

- Ada persangkaan yang beralasan;
- Tergugat akan menggelapkan barang-barangnya;
- Dengan maksud menjauhkan barang-barang itu dari kepentingan Penggugat;
- Sebelum putusan berkekuatan hukum tetap;

- 144.** Bahwa menurut mantan Hakim Agung M. Yahya Harahap, S.H., dalam bukunya "*Permasalahan dan Penerapan Sita Jaminan Conservatoir Beslag*", Cet. II. Penerbit Pustaka, Bandung: 1990, pada halaman 37, beliau berpendapat bahwa:



*“Persangkaan yang harus diwujudkan dan diketemukan hakim ditinjau dari segi yuridis adalah persangkaan yang benar-benar didukung oleh fakta atau petunjuk-petunjuk, agar alasan pengabulan sita tidak didasarkan pada penilaian subjektif. Untuk mendapatkan fakta atau petunjuk-petunjuk, hakim membebarkannya kepada pihak penggugat”;*

[penegasan ditambahkan]

- 145.** Bahwa untuk memutuskan mengenai masalah sita jaminan, Majelis Hakim Yang Terhormat pada perkara perdata a quo harus sangat memperhatikan alasan-alasan yang menjadi dasar permohonan sita jaminan tersebut. Hal ini diatur dalam SEMA No. 5/1975, dimana dalam Butir 1 SEMA No. 5/1975 tersebut Mahkamah Agung Republik Indonesia memerintahkan: *“agar para hakim berhati-hati sekali dalam menerapkan atau menggunakan lembaga sita jaminan (conservatoir beslag) dan sekali-kali jangan mengabaikan syarat-syarat yang diberikan oleh Undang-undang (Pasal 227 H.I.R/261 R.Bg)”*. Hal tersebut juga dikemukakan oleh M. Yahya Harahap, S.H. dalam bukunya *“Permasalahan dan Penerapan Sita Jaminan Conservatoir Beslag*”, Cet. II. Penerbit Pustaka, Bandung: 1990, pada Halaman 34 s/d 35 yang untuk jelasnya kami kutip sebagai berikut:

*“Oleh karena itu agar penderitaan dan penghukuman yang belum berdasar kesalahan itu jangan sampai keliru di belakang hari, hakim yang bersangkutan harus berhati-hati dan cermat. Jangan sampai terjadi, sita yang sudah diletakkan atas harta TERGUGAT, tapi pada saat putusan dijatuhkan, ternyata hakim yang bersangkutan menolak gugat PENGGUGAT.*

*Seperti yang dikatakan, alasan permohonan sita jaminan nampaknya sangat sederhana, tapi dari keadaan yang sederhana tadi dituntut kewaspadaan dan kecermatan. Alasan dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut:*

- *ada persangkaan yang beralasan,*
- *TERGUGAT akan menggelapkan barang-barangnya.*
- *dengan maksud menjauhkan barang-barang itu dari kepentingan PENGGUGAT.*



- sebelum putusan berkekuatan hukum yang tetap.

*Itulah beberapa unsur yang harus dipenuhi alasan pengabulan sita jaminan (conservatoir beslag) oleh hakim.”;*

146. Bahwa Penggugat tidak dapat membuktikan bahwa ada alasan yang cukup untuk menyita harta milik Tergugat I dan bahwa Tergugat I akan bermaksud menggelapkan harta milik Tergugat I sendiri;

147. Bahwa Tergugat I adalah perusahaan terbuka yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia yang memiliki tanggung jawab kepada publik atas segala tindakannya. Dengan demikian tidaklah beralasan jika Tergugat I disangka akan menggelapkan hartanya sendiri. Terlebih lagi Penggugat tidak menguraikan bahwa harta milik Tergugat I memiliki perbandingan atas nilai gugatan yang Penggugat ajukan sendiri.

c. Permohonan Sita Jaminan (Conservatoir Beslag) Penggugat tidak dapat dibenarkan

148. Bahwa Butir 1 (d) SEMA No. 05/1975 lebih jauh memerintahkan “*agar benda-benda yang disita nilainya diperkirakan tidak jauh melampaui nilai gugatan (nilai uang yang menjadi sengketa), jadi seimbang dengan yang digugat*”;

149. Bahwa dalam permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*)-nya, Penggugat memohon sita terhadap hampir seluruh harta kekayaan milik Tergugat I tanpa adanya pertimbangan apakah nilai gugatan sebanding dengan harta kekayaan yang dimintakan untuk disita.

150. Bahwa aset-aset milik Tergugat I yang dimintakan sita jaminan tentu memiliki nilai ekonomis yang melebihi nilai gugatan yang diajukan oleh Penggugat. Karenanya sudah selayaknya permohonan sita jaminan ini harus ditolak karena permohonan sita jaminan tidak sebanding dengan nilai gugatan yang dimintakan oleh Penggugat.

151. Bahwa berdasarkan uraian di atas, **JELAS TERBUKTI** bahwa Penggugat gagal dalam menguraikan aset-aset Para Tergugat mana yang hendak disita maupun dalam membuktikan bahwa seluruh persyaratan sita jaminan (*conservatoir beslag*) telah terpenuhi. Oleh karenanya, sudah selayaknya dan sesuai hukum apabila Yang Mulia Majelis Hakim Yang



Terhormat pada Perkara Perdata *a quo* menolak permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) yang diajukan oleh Penggugat tersebut.

\*\*\*

**IV. PERMOHONAN PENGENAAN UANG PAKSA (DWANGSOM)  
PENGUGAT TIDAK BERALASAN UNTUK DIKABULKAN**

- 152.** Bahwa Para Tergugat menolak dengan tegas tuntutan Penggugat dalam halaman 26 Gugatana *quo* dimana Penggugat memohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Utara untuk menghukum Para Tergugat membayar uang paksa (*dwangsom*) sebesar Rp. 58.000.000,- setiap hari terhitung sejak dijatuhkannya putusan perkara *a quo*;
- 153.** Bahwa tuntutan Penggugat ini jelas tidak berdasarkan hukum karena berdasarkan ketentuan Hukum Acara Perdata yang berlaku di Indonesia, ditentukan bahwa lembaga uang paksa (*dwangsom*) hanya dapat dijatuhkan terhadap putusan dengan sifat *condemnatoir* yang bukan merupakan putusan pembayaran sejumlah uang.
- 154.** Bahwa Pasal 606a Rv mengatur bahwa suatu putusan Hakim, selain putusan mengenai hukuman untuk membayar sejumlah uang, dapat ditentukan untuk menyerahkan sejumlah uang yang besarnya ditetapkan dalam keputusan Hakim, yang dinamakan uang paksa. Dengan demikian, untuk tuntutan yang berupa pembayaran sejumlah uang, tidak dapat dikenakan uang paksa (*dwangsom*). Untuk lebih jelasnya kami kutip isi ketentuan Pasal 606a Rv sebagai berikut:

*"Sepanjang suatu keputusan Hakim mengandung hukuman untuk sesuatu yang lain daripada membayar sejumlah uang, maka dapat ditentukan, bahwa sepanjang atau setiap kali ter hukum tidak memenuhi hukuman tersebut, olehnya harus diserahkan sejumlah uang yang besarnya ditetapkan dalam keputusan Hakim, dan uang tersebut dinamakan uang paksa";*

[penegasan ditambahkan]

- 155.** Bahwa hal tersebut di atas juga dipertegas dalam Putusan MARI sebagai berikut:
- a. Putusan MARI No. 791 K/Sip/1972 tanggal 26 Pebruari 1973, yang menyatakan sebagai berikut:



*“Uang paksa (dwangsom) tidak berlaku terhadap tindakan untuk membayar uang”.*

[penebalan ditambahkan]

- b. Putusan MARI No. 496 K/Sip/ 1971 tanggal 1 September 1971 dan Putusan MARI No. 307 K/Sip/1976 tanggal 7 Desember 1976, yang menegaskan bahwa uang paksa (*dwangsom*) hanya dapat dikenakan terhadap perbuatan yang harus dilakukan oleh Tergugat yang tidak berupa pembayaran sejumlah uang;

156. Bahwa dalam perkara *a quo*, jelas bahwa Penggugat menuntut pembayaran sejumlah uang. Hal ini terlihat jelas, diantaranya, dari Butir 3, 4, 5 dan 6 Petitum Gugatan Penggugat yang menuntut dilakukannya pembayaran sejumlah uang sebagai penggantian kerugian materiil dan immaterial. Oleh karena itu, sesuai ketentuan Pasal 606a dan Putusan Mahkamah Agung sebagaimana dikutip di atas, terhadap perkara *a quo* tidak dapat dijatuhkan hukuman pembayaran uang paksa (*dwangsom*);

157. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah disampaikan di atas, jelas terbukti bahwa permohonan Penggugat agar Para Tergugat dihukum untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) tidak sesuai dengan ketentuan kaidah Hukum Acara Perdata yang berlaku di Indonesia. Oleh karena itu, sudah selayaknya dan seharusnya permohonan pengenaan uang paksa (*dwangsom*) Penggugat ditolak oleh Majelis Hakim pada perkara perdata *a quo*.

**V. TUNTUTAN PUTUSAN SERTA MERTA PENGGUGAT (*UITVOERBAAR BIJ VOORAD*) HARUS DITOLAK**

158. Para Tergugat menolak dengan tegas tuntutan putusan serta merta yang diminta oleh Penggugat di dalam posita dan petitum Gugatannya karena sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa Gugatan Penggugat tidak mempunyai dasar hukum.

159. Bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Agung dalam Putusan No. 1043 K/1971 tanggal 3 Desember 1974, putusan hakim baru dapat dilakukan setelah putusan tersebut berkekuatan hukum tetap.

160. Bahwa permohonan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorad*) hanya dapat dikabulkan apabila syarat-syarat sebagaimana ditentukan dalam



Pasal 191 ayat (1) Rbg dan 54 Rv dapat dipenuhi yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 191 ayat (1) Rbg:

*“pengadilan negeri dapat memerintahkan pelaksanaan putusannya meskipun ada perlawanan atau banding jika ada bukti yang otentik atau ada surat yang ditulis dengan tangan yang menurut ketentuan-ketentuan yang berlaku mempunyai kekuatan pembuktian, atau karena sebelumnya sudah ada keputusan yang mempunyai kekuatan hukum yang pasti, begitu juga jika ada suatu tuntutan sebagian yang dikabulkan atau juga mengenai sengketa tentang hak besit.”*

Pasal 54 Rv:

*“Pelaksanaan sementara putusan-putusan hakim meskipun ada banding atau perlawanan dapat diperintahkan bila:*

- 1. Putusan didasarkan atas suatu alas hak otentik;*
- 2. Putusan didasarkan atas surat di bawah tangan yang diakui oleh pihak terhadap siapa dapat dipakai sebagai dasar, atau yang dianggap diakui menurut hukum, juga dianggap diakui jika perkara diputus tanpa kehadiran tergugat (verstek);*
- 3. Dalam hal telah ada penghukuman dengan keputusan hakim yang mendahuluinya yang terhadapnya tidak dapat diajukan perlawanan atau tidak dapat dimintakan banding”*

**161.** Disamping itu, permohonan Penggugat TIDAK memenuhi Pasal 191 ayat 1 Rbg dan Surat Edaran Mahkamah Agung No. 3 tahun 2000 tentang Putusan Serta Merta (Uitvoerbaar Bij Voorraad) dan Provisionil (“SEMA No. 3/2000”), yang mensyaratkan sebagai berikut:

- Gugatan didasarkan pada bukti autentik atau surat tulisan tangan (*handschrift*) yang tidak dibantah kebenaran tentang isi dan tanda tangannya, yang menurut undang-undang tidak mempunyai kekuatan bukti;
- Gugatantentang Hutang-Piutang yang jumlahnya sudah pasti dan tidak dibantah;



- c. Gugatan tentang sewa-menyewa tanah, rumah, gudang dan lain-lain, dimana hubungan sewa-menyewa sudah habis/lampau, atau Penyewa terbukti melalaikan kewajibannya sebagai Penyewa yang beritikad baik;
- d. Pokok gugatan mengenai tuntutan pembagian harta perkawinan (gono-gini) setelah mengenai gugatan cerai mempunyai kekuatan hukum tetap;
- e. Dikabulkannya gugatan provisionil, dengan pertimbangan hukum yang tegas dan jelas serta memenuhi Pasal 332 RV;
- f. Gugatan berdasarkan Putusan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap (inkracht van gewijsde) dan mempunyai hubungan dengan pokok gugatan yang diajukan;
- g. Pokok sengketa mengenai *bezistrecht*.

**162.** Bahwa dari bukti-bukti yang diajukan oleh Penggugat TIDAK terdapat satu pun yang memenuhi kriteria sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 191 ayat 1 RBg dan Surat Edaran Ketua Mahkamah Agung R.I. No.3 Tahun 2000 tanggal 21 Juli 2000 sebagaimana tersebut di atas;

**163.** Bahwa berdasarkan uraian-uraian, fakta-fakta dan dasar-dasar hukum di atas, maka jelas bahwa permohonan Penggugat sehubungan dengan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorad*) adalah bertentangan dengan ketentuan-ketentuan hukum dan Putusan Mahkamah Agung. Oleh karena itu, Tergugat I mohon agar Majelis Hakim Yang Terhormat menolak permohonan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorad*) yang diajukan Penggugat;

#### VI. TUNTUTAN PROVISIONIL PENGGUGAT HARUSLAH DITOLAK

**164.** Para Tergugat menolak dengan tegas tuntutan putusan provisionil yang dimohonkan oleh Penggugat di dalam posita dan petitum Gugatannya karena sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa Gugatan Penggugat tidak mempunyai dasar hukum;

**165.** Bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Agung dalam Putusan No. 1043 K/1971 tanggal 3 Desember 1974, putusan hakim baru dapat dilakukan setelah putusan tersebut berkekuatan hukum tetap;



166. Bahwa permohonan putusan provisionil hanya dapat dikabulkan apabila syarat-syarat sebagaimana ditentukan dalam Pasal 180 ayat 1 HIR dan Pasal 1 huruf d SEMA No. 3/2000, yang mensyaratkan sebagai berikut:

*“Untuk melaksanakan Putusan Serta Merta dan Putusan Provisionil, Ketua Pengadilan Negeri dan Ketua Pengadilan Agama meminta persetujuan ke Pengadilan Tinggi dan Pengadilan Tinggi Agama tanpa disertai dokumen surat-surat pendukung”.*

167. Bahwa dari bukti-bukti yang diajukan oleh Penggugat TIDAK terdapat satu pun alas hak yang otentik atau suatu surat yang menurut peraturan dapat diterima sebagai bukti yang memenuhi kriteria sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 180 ayat 1 HIR dan Pasal 1 huruf d SEMA No.3/2000 sebagaimana tersebut di atas;

168. Bahwa berdasarkan uraian-uraian, fakta-fakta dan dasar-dasar hukum di atas, maka jelas bahwa permohonan Penggugat sehubungan dengan putusan provisionil adalah bertentangan dengan ketentuan-ketentuan hukum dan Putusan Mahkamah Agung. Oleh karena itu, Tergugat I mohon agar Majelis Hakim Yang Terhormat menolak permohonan putusan provisionil yang diajukan Penggugat.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan pada Bagian Eksepsi dan Bagian Pokok Perkara di atas, kami mohon Yang Mulia Majelis Hakim PN Jakarta Utara yang memeriksa dan mengadili perkara perdata *a quo* untuk memutuskan hal-hal sebagai berikut

#### DALAM EKSEPSI

1. Menerima dan mengabulkan eksepsi Tergugat I & Tergugat II untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

#### DALAM POKOK PERKARA

##### PRIMAIR:

1. Menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Tergugat I & Tergugat II tidak melakukan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) terhadap Penggugat;
3. Menolak untuk seluruhnya tuntutan ganti rugi (baik material maupun immaterial) yang diajukan oleh Penggugat;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

4. Menolak permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) yang diajukan oleh Penggugat;
5. Menolak tuntutan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorrad*) dan permohonan putusan provisional yang diajukan oleh Penggugat; dan
6. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara.

## SUBSIDAIR:

Apabila Yang Mulia Majelis Hakim berpendapat lain, maka demi keadilan dan peradilan yang baik, kami mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Menimbang, bahwa terhadap Eksepsi dan Jawaban dari Tergugat I dan Tergugat II tersebut di atas, Penggugat telah mengajukan Replik secara tertulis tertanggal 14 November 2019, dan atas Replik Penggugat tersebut Tergugat I dan Tergugat II telah mengajukan Duplik secara tertulis tertanggal 28 November 2019, sebagaimana telah termuat dalam berita acara persidangan dan untuk menyingkat uraian dalam putusan ini maka haruslah dianggap telah termasuk dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari putusan ini;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil gugatannya, Penggugat telah mengajukan alat bukti surat berupa fotocopy yang telah diberi materai secukupnya dan telah diberi tanda bukti yaitu berupa:

- BUKTI P – 1.1 : POLIS ASURANSI *CONTRACTOR PLANT, MACHINERY AND EQUIPMENT NO.:*  
FPG.29.1008.16.00112 PERIODE 30 (TIGA PULUH)  
AGUSTUS 2019 SAMPAI DENGAN 30 (TIGA  
PULUH) AGUSTUS 2017 YANG DI TERBITKAN  
OLEH PT ASURANSI FPG INDONESIA SELAKU  
PENANGGUNG;
- BUKTI P – 1.2 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAH POLIS  
ASURANSI *CONTRACTOR PLANT, MACHINERY  
AND EQUIPMENT NO.:* FPG.29.1008.16.00112  
PERIODE 30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2019  
SAMPAI DENGAN 30 (TIGA PULUH) AGUSTUS  
2017 YANG DI TERBITKAN OLEH PT ASURANSI  
FPG INDONESIA;
- BUKTI P – 2.1 : *FINAL REPORT CONTRACTOR'S PLANT AND*

Halaman **82** dari **146** Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



- MACHINERY CLAIM* DARI PT ATLAS ADJUSTING INDONESIA SELAKU PERUSAHAAN *LOSS ADJUSTER* YANG DITUNJUK OLEH PENGGUGAT SEBAGAI PIHAK INDEPENDEN DALAM PENYELESAIAN KLAIM ASURANSI TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) MEI 2018;
- BUKTI P – 2.2 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAH FINAL REPORT *CONTRACTOR'S PLANT AND MACHINERY CLAIM* DARI PERUSAHAAN *LOSS ADJUSTER* PT ATLAS ADJUSTING INDONESIA TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) MEI 2018;
- BUKTI P – 3.1 : *APPLICATION FOR FUNDS TRANSFER/ KWITANSI/* BUKTI PEMBAYARAN KLAIM DARI PENGGUGAT SELAKU PENANGGUNG KEPADA PT RIAU ANDALAN PULP AND PAPER SELAKU TERTANGGUNG TERTANGGAL 21 (DUA PULUH SATU) JUNI 2018
- BUKTI P – 3.2 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAH *APPLICATION FOR FUNDS TRANSFER/ KWITANSI/* BUKTI PEMBAYARAN KLAIM DARI PENGGUGAT (PENANGGUNG) KEPADA TERTANGGUNG TERTANGGAL 21 (DUA PULUH SATU) JUNI 2018;
- BUKTI P – 3.3 : KONFIRMASI TRANSFER/ RTGS (BUKTI PEMBAYARAN KLAIM) TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) JUNI 2018 DARI PT ASURANSI ASTRA BUANA SELAKU *MEMBER* YANG DIKELUARKAN OLEH BANK PERMATA; TANDA TERIMA PEMBAYARAN KLAIM DAN PERNYATAAN PELEPASAN TUNTUTAN (*CLAIM DISCHARGE AND RECEIPT*) TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) MEI 2018;
- BUKTI P – 4 : SURAT KETERANGAN KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA DAERAH RIAU RESOR SIAK SATUAN KEPOLISIAN PERAIRAN DAN UDARA NOMOR. :SK/01/VIII/2017/SAT POL AIRUD TERTANGGAL 30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2017;
- BUKTI P – 5 : SURAT PERNYATAAN YANG DI BUAT DAN DI TANDA TANGANI OLEH ANTONI YUZENDRA TERTANGGAL 31 (TIGA PULUH SATU) AGUSTUS



- BUKTI P – 7 : 2017 DI PEKANBARU;  
: SURAT NO. :004/INS/SRT/TE-PKU/IX/17 PERIHAL  
PROPOSAL PERBAIKAN JETTY NO.2 YANG  
DIBUAT DAN DI TANDATANGANI OLEH ANTONI  
YUZENDRA TERTANGGAL 6 (ENAM) SEPTEMBER  
2017;
- BUKTI P – 8 : SURAT PERNYATAAN YANG DIBUAT DAN DI  
TANDATANGANI OLEH ANTONI YUZENDRA  
TERTANGGAL 30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2017 DI  
PEKANBARU;
- BUKTI P – 9.1 : *ALIGNMENT MEASURING REPORT*  
NO.301/INS/40583/2017 YANG DIKELUARKAN  
OLEH PT MHE-DEMAG INDONESIA
- BUKTI P – 9.2 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAAH  
*ALIGNMENT MEASURING REPORT*  
NO.301/INS/40583/2017 YANG DIKELUARKAN  
OLEH PT MHE-DEMAG INDONESIA
- BUKTI P – 10 : PERSETUJUAN PENAWARAN JASA HUKUM  
NO.:8011/001/PPJH/INS-REC.FPG/V2019/RB DARI  
KANTOR HUKUM IFWANTO DAVIS & AMALBEAN  
TERTANGGAL 22 (DUA PULUH DUA) MEI 2019.
- BUKTI P – 11.1 : POLIS ASURANSI *PROPERTY ALL RISK/*  
*MACHINERY BREAKDOWN & BUSINESS*  
*INTERUPTION INSURANCE* DARI PT ASURANSI  
TUGU PRATAMA INDONESIA PERIODE POLIS 31  
(TIGA PULUH SATU) DESEMBER 2016 SAMPAI  
DENGAN 30 (TIGA PULUH) JUNI 2018;
- BUKTI P – 11.2 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAAH POLIS  
*ASURANSI PROPERTY ALL RISK/ MACHINERY*  
*BREAKDOWN & BUSINESS INTERUPTION*  
*INSURANCE* DARI PT ASURANSI TUGU PRATAMA  
INDONESIA PERIODE POLIS 31 (TIGA PULUH  
SATU) DESEMBER 2016 SAMPAI DENGAN 30  
(TIGA PULUH) JUNI 2018;
- BUKTI P – 12.1 : *FINAL REPORT PROPERTY ALL RISK POLICY*  
DARI PERUSAHAAN *LOSS ADJUSTER* PT  
CUNNINGHAM LINDSEY INDONESIA  
TERTANGGAL 28 (DUA PULUH DELAPAN) MEI  
2018;
- BUKTI P – 12.2 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAAH *FINAL*



- REPORT PROPERTY ALL RISK POLICY YANG  
DIKELUARKAN OLEH PERUSAHAAN LOSS  
ADJUSTING PT CUNNINGHAM LINDSEY  
INDONESIA TERTANGGAL 28 (DUA PULUH  
DELAPAN) MEI 2018  
SUBROGATION RECEIPT CLAIM REF. SQF  
1700845 YANG DIKELUARKAN OLEH PT RIAU  
ANDALAN PULP & PAPER/ PT RAPP TERTANGGAL  
30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2018
- BUKTI P – 13.1 : TERJEMAHAN PENERJEMAH TERSUMPAH  
SUBROGATION RECEIPT CLAIM REF. SQF  
1700845 YANG DIKELUARKAN OLEH PT RIAU  
ANDALAN PULP & PAPER/ PT RAPP TERTANGGAL  
30 (TIGA PULUH) AGUSTUS 2018
- BUKTI P – 13.2 : FOTO KERUSAKAN KAPAL MV. UMBUL MAS  
SESAAT SETELAH MENUBRUK OBJEK  
PERTANGGUNGAN BERUPA JETTY DAN CRANE  
CC01;
- BUKTI P – 14 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – I (PERTAMA) ;
- BUKTI P – 15.1 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – II (KEDUA);
- BUKTI P – 15.2 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – III (KETIGA);
- BUKTI P – 15.3 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – IV (KEEMPAT);
- BUKTI P – 15.4 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – V (KELIMA);
- BUKTI P – 15.5 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – V (KELIMA);
- BUKTI P – 15.6 : FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE  
CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT  
NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK  
PERTANGGUNGAN”) – V (KELIMA);



- BUKTI P – 15.7 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – VI (KEENAM); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.8 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – VII (KETUJUJUH); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.9 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – VIII (KEDELAPAN); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.10 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – IX (KESEMBILAN); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.11 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – X (KESEPULUH); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.12 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – XI (KESEBELAS); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.13 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – XII (KEDUA BELAS); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 15.14 : NO. 3A69985: YEAR: 1969/ CRANE CC 01 (“OBJEK PERTANGGUNGAN”) – XIII (KETIGA BELAS); FOTO KERUSAKAN BERAT HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT
- BUKTI P – 16 : BERITA ACARA PEMERIKSAAN BERSAMA TERTANGGAL 25 (DUA PULUH LIMA) OKTOBER 2017;
- BUKTI P – 17 : SURAT REKOMENDASI K3 PESAWAT ANGKAT ANGKUT YANG DIKELUARKAN OLEH DINAS TENAGA KERJA DAN TRANSMIGRASI



- PEMERINTAH PROVINSI RIAU;
- BUKTI P – 18.1 : FOTO KERUSAKAN JETTY DI BUATAN PORT – I  
(PERTAMA);
- BUKTI P – 18.2 : FOTO KERUSAKAN JETTY DI BUATAN PORT – II  
(KEDUA);
- BUKTI P – 18.3 : FOTO KERUSAKAN JETTY DI BUATAN PORT – III  
(KETIGA);

Menimbang, bahwa bukti-bukti surat berupa fotocopy tersebut di atas telah diberi meterai secukupnya, dan setelah aslinya diperlihatkan dipersidangan ternyata isinya sesuai dengan surat aslinya kecuali bukti surat yang ditandai dengan P-1.1, P-3.1, P-5, sampai dengan P-8, P-9.1, P-11.1, P-13.1, P-16 dan P-17, adalah berupa fotocopy dari fotocopy;

Menimbang, bahwa terhadap surat-surat bukti yang diajukan oleh Penggugat tersebut di atas, Tergugat I dan tergugat II menyatakan akan menanggapi secara tertulis dalam Kesimpulan nanti;

Menimbang, bahwa disamping alat bukti surat tersebut di atas, Penggugat juga telah mengajukan 2 (dua) orang saksi fakta yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah pada pokoknya sebagai berikut:

1. HADI WIDYANTO.

- Bahwa Saksi menerangkan bahwa ia merupakan seorang *loss adjuster* yang saat ini menjabat sebagai General Manager pada PT Atlas Adjusting Indonesia, perusahaan penilai kerugian asuransi yang ditunjuk oleh Penggugat;
- Bahwa Saksi diberi tahu bahwa aset RAPP dalam bentuk dermaga dan *Crane (Crane CC01)* ditabrak oleh kapal milik Penggugat pada tanggal 30 Agustus 2017 pukul 11.10.;
- Bahwa Saksi datang ke tempat kejadian sebanyak dua kali untuk melakukan pemeriksaan. Pemeriksaan yang pertama dilakukan pada tanggal 7 September 2017 dimana Saksi hanya melihat kerusakan secara kasat mata. Saksi kemudian mencatat dan mengambil gambar kerusakan yang terjadi. Pada saat itu, RAPP belum mengajukan klaim apapun;
- Bahwa berdasarkan penilaian Saksi terhadap polis asuransi antara Penggugat dengan RAPP, Saksi mencatat bahwa kerusakan yang timbul dari peristiwa tabrakan merupakan jenis kerusakan yang ditanggung oleh polis asuransi, sehingga Penggugat (sebagai penanggung) harus membayarkan klaim kepada RAPP (sebagai



tertanggung). Lebih lanjut, Saksi menjelaskan bahwa PT Atlas Adjusting Indonesia hanya menangani klaim RAPP terkait dengan kerusakan *Crane*;

- Bahwa pada saat pemeriksaan pertama, Saksi tidak menyadari bahwa ada perusahaan asuransi lain yang juga melakukan penanggungan terhadap *Crane*. Namun demikian, Saksi kemudian mengetahui bahwa *crane* tersebut ditanggung oleh 2 (dua) polis asuransi dari 2 (dua) perusahaan asuransi yang berbeda, yaitu oleh Penggugat dan PT Tugu Pratama Indonesia;
- Bahwa klaim RAPP adalah sebesar Rp39.800.000.000 (tiga puluh Sembilan miliar delapan ratus juta rupiah) setelah itu, mereka menyesuaikan jumlah klaim tersebut menjadi Rp.22.500.000.000 000 (dua puluh dua miliar lima ratus juta rupiah). Sesuai dengan polis asuransi, jika biaya perbaikan *crane* lebih besar dari Rp. 22.000.000.000 (dua puluh dua miliar rupiah), kerusakan tersebut akan dianggap sebagai *total loss* (kerusakan total). Setelah beberapa pengurangan seperti risiko RAPP sendiri, PT Tugu Pratama Indonesia menyimpulkan bahwa Penggugat harus membayar sekitar Rp11.490.000.000 (sebelas miliar empat ratus sembilan puluh juta rupiah);
- Bahwa *Crane* RAPP sudah berusia kurang lebih 48 tahun. Oleh sebab itu, depresiasi atas nilai *crane* sehubungan dengan usia *crane* harus diperhitungkan dalam perhitungan nilai kerusakan dan pembayaran klaim asuransi;
- Bahwa pada pemeriksaan yang kedua, Saksi datang untuk melakukan pengukuran. Saksi melakukan survei bersama dengan pihak yang akan melakukan reparasi yaitu MHE Demag. Selanjutnya berdasarkan hasil survei tersebut dikeluarkan laporan analisa teknis dan biaya jasa terkait dengan perbaikan *crane*;
- Bahwa Pemeriksaan kedua dihadiri oleh:
  - a. Perwakilan Tergugat I;
  - b. PT Radita Utama Internusa dan Cunningham, perusahaan penilai kerugian asuransi, yang keduanya ditunjuk oleh PT Tugu Pratama Indonesia;
  - c. Seorang insinyur yang ditunjuk oleh Total Marine (Ny. Tina Chua);
  - d. Marsh sebagai broker asuransi.
- Bahwa saksi menyatakan bahwa ia sama sekali tidak memiliki kualifikasi teknis, dan hanya memiliki beberapa pelatihan teknis terkait *Crane*;



- Bahwa saksi menyatakan bahwa Saksi mengetahui bagaimana kondisi *crane* sebelum peristiwa tabrakan hanya berdasarkan pemeriksaan terhadap izin teknis terkait dengan *crane* yang dikeluarkan oleh Suku Dinas Ketenagakerjaan;
- Bahwa orang yang menandatangani laporan PT Atlas Adjusting Indonesia adalah Tn. Ifwanto Davis, yang merupakan Direktur Utama PT Atlas Adjusting Indonesia;
- Bahwa saksi mengetahui bahwa terdapat polis *co-insurance* sehubungan dengan *crane* antara Penggugat dan Astra Buana, keduanya masing-masing menanggung sebesar 50%;
- Bahwa saksi tidak menyangkal bahwa dalam laporannya, PT Atlas Adjusting Indonesia mengutip laporan yang dikeluarkan oleh Team Group (yang ditunjuk oleh PT Tugu Pratama Indonesia). Laporan Team Group tersebut menyatakan bahwa *alignment* pada *crane* tidak disebabkan oleh insiden tabrakan. Namun, Saksi menyangkal kebenaran atau keakuratan pernyataan itu dan Saksi menyatakan bahwa dia hanya mengutip laporan Team Group;
- Bahwa Saksi menyatakan bahwa mereka menggunakan formula tertentu untuk menentukan masa pakai sebuah *crane*. Biasanya, masa pakai dari *crane* yang digunakan di pelabuhan umum adalah 50 tahun, karena *crane* beroperasi 24 jam sehari. Namun dalam kasus ini, karena *crane* digunakan pada suatu dermaga privat dan dengan demikian tidak beroperasi selama 24 jam sehari, masa pakai *crane* bisa lebih dari 50 tahun, terutama karena *crane* yang ada juga telah diperbaharui. Oleh karena itu, nilai *crane* saat ini adalah sekitar Rp44 miliar (yaitu harga *crane* baru) dikurangi penyusutan adalah senilai Rp17 miliar. Rp.17 milyar adalah nilai sebenarnya dari *crane*.

Atas keterangan saksi tersebut, Kuasa Tergugat I dan Tergugat II menolak keterangan saksi tersebut dan menyatakan akan menanggapinya dalam kesimpulan;

## 2. MASTER SITINJAK.

- Bahwa saksi menerangkan bahwa saat ini ia merupakan seorang anggota Kepolisian Republik Indonesia yang bertugas di Kepolisian Resor Siak ("Polres Siak") sebagai Kepala Unit Bimbingan Masyarakat;



- Bahwa pada saat kejadian tabrakan antara Kapal Umbul Mas dengan dermaga RAPP, Saksi merupakan Komandan Kapal Dinas XIV-03;
- Bahwa di daerah Kabupaten Siak terdapat beberapa dermaga baik itu dermaga umum (pemerintah) maupun dermaga pribadi (swasta);
- Bahwa Saksi mengetahui bahwa PT Riau Andalan Pulp and Paper ("RAPP") yang bergerak di bidang pembuatan kertas, memiliki dermaga yang masuk ke dalam wilayah kerja Polres Siak, yang digunakan untuk kepentingan RAPP;
- Bahwa PT Riau Andalan Pulp and Paper ("RAPP") memiliki dermaga sendiri;
- Bahwa saksi tidak mengetahui apakah *crane* yang terdapat pada dermaga RAPP hanya digunakan untuk kepentingan RAPP;
- Bahwa saksi tidak melihat secara langsung kejadian tabrakan antara Kapal Umbul Mas dengan dermaga RAPP;
- Bahwa Saksi mengetahui kejadian tabrakan tersebut pada tanggal 30 Agustus 2017, berdasarkan laporan yang diberikan oleh anak buah Saksi yang sedang melakukan patroli di perairan sungai Siak. Saksi baru datang ke tempat kejadian setelah peristiwa tabrakan terjadi;
- Bahwa setelah peristiwa tabrakan, satu *speed boat* RAPP berisi 4 orang, termasuk di dalamnya anggota kepolisian, menghampiri kapal Umbul Mas yang kemudian disusul oleh Saksi dan anggota kepolisian lainnya. Di atas kapal Umbul Mas, Saksi melihat bahwa pihak kapal dan RAPP membicarakan tentang masalah ganti kerugian akibat ditabraknya dermaga milik RAPP;
- Bahwa berdasarkan pemeriksaan yang dilakukan oleh Saksi terhadap nahkoda kapal, dan dokumen-dokumen pendukung kapal, Saksi menyimpulkan bahwa tindakan kapal yang berlayar meninggalkan tempat kejadian bukanlah tindakan melarikan diri;
- Bahwa setelah melakukan pemeriksaan terhadap nahkoda dan dokumen-dokumen kapal, Saksi hanya bersifat pasif dan menunggu perundingan antara RAPP dan pihak kapal;
- Bahwa setelah memeriksa nahkoda kapal, Saksi mendatangi dermaga milik RAPP pada hari yang sama;



- Bahwa tujuan utama Saksi datang ke dermaga RAPP setelah melakukan pemeriksaan di atas kapal adalah untuk memastikan ada/tidaknya korban jiwa;
- Bahwa atas peristiwa tabrakan tersebut, pihak RAPP mengajukan laporan kepada Polres Siak. RAPP juga melaporkan bahwa kejadian terkait hanya menimbulkan kerugian material milik RAPP dan tidak menimbulkan korban jiwa;
- Bahwa laporan dari RAPP terkait peristiwa tabrakan kapal tidak ditindaklanjuti oleh Polres Siak (tidak ada proses hukum lebih lanjut);
- Bahwa Saksi tidak mengetahui persis alasan laporan tersebut tidak ditindaklanjuti, dan Saksi juga tidak mengetahui apakah terdapat perdamaian di antara para pihak yang terlibat tabrakan atau tidak;
- Bahwa setelah kejadian penabrakan, Saksi tidak melakukan pemanggilan kepada kapten kapal karena pihak RAPP menyatakan bahwa pada intinya insiden tabrakan tersebut sudah diselesaikan;
- Bahwa saksi tidak mengetahui kondisi arus bawah permukaan sungai Siak pada saat kejadian terjadi dan hanya mengetahui kondisi arus permukaan;
- Bahwa setelah Saksi dimutasi pada tahun 2018, Saksi tidak mengetahui apakah *crane* yang terdapat pada dermaga RAPP masih digunakan;
- Bahwa saksi melihat bahwa kapal Umbul Mas mengalami kerusakan di bagian sebelah kanan demikian juga dermaga milik RAPP mengalami kerusakan;

Atas keterangan saksi tersebut, Kuasa Tergugat I dan Tergugat II menolak keterangan saksi tersebut dan menyatakan akan menanggapi dalam kesimpulan;

Menimbang, bahwa selain mengajukan 2 (dua) orang saksi fakta tersebut di atas, Kuasa Penggugat juga mengajukan 2 (dua) orang Ahli yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah dipersidangan pada pokoknya sebagai berikut:

1. Ahli Capt. ALDRIN DALIMUNTE,

- Bahwa Ahli menerangkan bahwa ia merupakan mantan Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran pada Komite Nasional Keselamatan Transportasi, yang saat ini merupakan Dosen tidak



tetap pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran di Marunda. Ahli menerangkan bahwa ia memiliki keahlian di bidang nautika, dan sebelumnya sudah pernah bersaksi di pengadilan pada perkara lainnya sehubungan dengan tabrakan kapal yang melibatkan asuransi. Ahli tidak memiliki hubungan dengan para pihak dalam perkara ini;

- Bahwa secara umum alur pelayaran kapal dari dermaga di area sungai menuju ke laut dan sebaliknya (dari laut ke sungai) diatur dalam Peraturan Pencegahan Tubrukan Laut ("P2TL"), terkhususnya pada Aturan 9 tentang Aturan Pelayaran Sempit. Kriteria suatu alur pelayaran sempit ditentukan oleh pemerintah setempat yang diwakili oleh Syahbandar sebagai wakil dari Kementerian Perhubungan. Syahbandar kemudian akan membuat petunjuk pelaksanaan atau peraturan tertentu yang sehubungan dengan keluar-masuknya kapal pada dermaga dengan mengingat kondisi geografis setempat;
- Bahwa sebelum sebuah kapal melakukan pelayaran secara umum (termasuk juga di daerah sungai), nahkoda kapal harus melakukan "passage plan" yaitu membuat perencanaan pelayaran dari dermaga asal sampai dengan dermaga tujuan. Nahkoda bertanggungjawab untuk melakukan perhitungan/pertimbangan terhadap beberapa kriteria seperti:
  - Kondisi pasang-surut air (berdasarkan buku pasang-surut);
  - Panjang dan lebar dari kapal;
  - Keberadaan tempat-tempat sandar kapal/dermaga di sepanjang sungai;
  - Karakteristik/jenis kapal yang dapat berlayar di sungai tersebut;
  - Kondisi arus dan ombak, dst
- Bahwa kriteria-kriteria tersebut akan ditentukan berdasarkan kondisi geografis sungai oleh pemerintah setempat (syahbandar).
- Bahwa P2TL tidak mengatur secara spesifik batas kecepatan suatu kapal yang berlayar pada daerah perairan sempit. Semua akan bergantung dari jarak pandang, cuaca, arus dan ombak, keberadaan kapal-kapal lain, dst. Semua harus dipertimbangkan oleh nahkoda kapal.
- Bahwa untuk dapat menghindari sebuah tubrukan dapat dilakukan:
  - Perubahan haluan;



- Pengurangan kecepatan;
- Perubahan haluan dan pengurangan kecepatan.
- Bahwa Kapal yang sedang berlayar di daerah sungai dapat mengalami *drift* (perubahan haluan kapal) akibat arus dan ombak.
- Bahwa sebelum kapal dapat melakukan pelayaran dari suatu dermaga, syahbandar akan terlebih dahulu menerbitkan surat persetujuan berlayar.
- Bahwa berdasarkan Pasal 199 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU 17/2008”), keberadaan seorang Pandu (orang yang mendapatkan pendidikan mengetahui karakteristik perairan setempat dan bertugas memberikan saran kepada nahkoda) pada suatu kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab nahkoda. Nahkoda akan tetap bertanggung jawab terhadap kapal dalam hal terjadi kecelakaan.
- Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan UU 17/2008, terdapat dua tahap pemeriksaan kecelakaan kapal yaitu Pemeriksaan Permulaan yang dilakukan oleh syahbandar setempat/terdekat dengan lokasi kecelakaan dan Pemeriksaan Lanjutan yang dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran;
- Bahwa Ahli menjelaskan bahwa tidak ada batasan/kriteria baku terhadap suatu kecelakaan kapal yang membuatnya harus diteruskan ke Mahkamah Pelayaran. Lebih lanjut, Ahli juga menjelaskan bahwa perdamaian di antara para pihak tidak menutup kemungkinan bahwa proses pemeriksaan tetap bisa dilanjutkan ke Mahkamah Pelayaran.
- Bahwa tugas dari Mahkamah Pelayaran adalah untuk memeriksa dugaan pelanggaran kode etik atau profesionalisme dari nahkoda dalam menjalankan kapal pada saat terjadinya kecelakaan. Termasuk juga di dalamnya memeriksa penyebab kecelakaan tersebut.
- Bahwa ada banyak faktor yang perlu diperhitungkan untuk menentukan apakah tindakan seorang nahkoda untuk menghindari suatu tabrakan adalah benar atau salah. Menurunkan kecepatan dan menurunkan jangkar dapat dikatakan sebagai salah satu tindakan pencegahan terjadinya tabrakan kapal. Namun, hal-hal yang terjadi di lapangan bersifat “kasuistis” sehingga sulit untuk ditentukan dengan pasti



tanpa ada pemeriksaan secara mendetail yang dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran guna menentukan penyebab kecelakaan tersebut (unsur kesalahan). Ahli menambahkan bahwa sebelum dilakukan pemeriksaan oleh Mahkamah Pelayaran, tidak dapat ditentukan secara pasti apakah tindakan seorang nahkoda kapal dalam suatu kecelakaan benar atau salah.

- Bahwa Ahli tidak pernah berlayar di sungai Siak.
- Bahwa sanksi yang diberikan oleh Mahkamah Pelayaran bersifat sanksi administratif.

2. Ahli FRANS LAMURI.

- Bahwa Ahli menerangkan bahwa ia merupakan mantan Kepala Badan Mediasi dan Arbitrase Asuransi Indonesia, yang saat ini merupakan Komisaris independen dari PT Lippo General Insurance, Tbk. Ahli menerangkan bahwa ia memiliki keahlian di bidang asuransi. Ahli tidak memiliki hubungan dengan para pihak dalam perkara ini.
- Bahwa secara umum, dalam suatu kecelakaan, prinsip dasar asuransi merupakan janji untuk membayar kepada tertanggung berdasarkan syarat dan ketentuan yang diatur dalam polis asuransi. Setelah menerima pembayaran tersebut, tertanggung harus menandatangani surat pernyataan (*claim of discharge*) yang pada intinya menyatakan bahwa dengan menerima pembayaran dari pihak asuransi, tertanggung telah menerima haknya sesuai dengan polis asuransi dan tidak akan menuntut asuransi untuk pembayaran klaim yang sama.
- Bahwa dalam asuransi, tidak semua objek asuransi ditanggung dengan harga penuh (penggantian kerugian 100%). Tertanggung dapat menentukan besarnya nilai yang ditanggung berdasarkan kesepakatan polis, dan asuransi hanya wajib membayar kerugian nyata yang dialami oleh pihak tertanggung sesuai dengan batasan nilai pertanggungan dalam polis asuransi tersebut.
- Bahwa konsep subrogasi terdapat dalam Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Inti dari subrogasi dalam hubungan asuransi adalah berpindahnya hak untuk menuntut ganti rugi dari pihak tertanggung terhadap pihak ketiga yang menimbulkan kerugian, kepada pihak asuransi. Tujuan dari perpindahan hak tersebut adalah agar tertanggung yang telah mendapatkan klaim asuransi, tidak menuntut orang yang menimbulkan kerugian tersebut dan mendapatkan lebih banyak dari nilai kerugiannya.



- Bahwa pihak asuransi hanya boleh menuntut pihak ketiga maksimal sebesar apa yang dibayarkan ke pihak tertanggung. Asuransi tidak boleh mengambil untung (menuntut lebih dari yang dia bayarkan) dari peristiwa tersebut.
- Bahwa dalam prinsip subrogasi, pihak asuransi tidak memerlukan surat kuasa dari pihak tertanggung karena pihak asuransi tidak mewakili pihak tertanggung, melainkan menggantikan hak tertanggung.
- Bahwa suatu objek dapat ditanggung oleh dua atau lebih polis asuransi dari dua atau lebih perusahaan asuransi yang berbeda. Namun, Prinsip kontribusi dalam asuransi baru menjadi berlaku dalam hal:
  - a. objek pertanggunganan adalah sama;
  - b. penyebab kerugiannya adalah sama; dan
  - c. pada saat kecelakaan, setiap polis asuransi masih berlaku.
- Bahwa jika prinsip kontribusi berlaku, maka tertanggung dapat mengajukan klaim atas setiap polis asuransi. Tetapi, total nilai klaim yang diberikan oleh kedua asuransi tersebut tidak boleh melebihi nilai kerugian yang diderita oleh tertanggung. Karena pada padasarnya, tertanggung tidak boleh mendapatkan keuntungan dari kedua asuransi tersebut. Jika kedua asuransi memberikan pertanggunganan harga penuh, maka kedua asuransi akan membagi rata nilai kerugian.
- Bahwa untuk dapat menentukan apakah pihak ketiga yang diduga menyebabkan kerugian kepada tertanggung benar-benar merupakan pihak yang harus bertanggung jawab, diperlukan suatu pemeriksaan dan keputusan dari pengadilan. Karena hanya pengadilan yang dapat secara pasti menentukan *liability* dari pihak ketiga tersebut. Oleh sebab itu, semua pihak (termasuk pihak tertanggung) seharusnya terlibat dalam hal ini.
- Bahwa *Constructive total lost* dalam asuransi akan ditentukan berdasarkan kesepakatan yang tertuang dalam polis asuransi. Ahli menerangkan bahwa biasanya, jika biaya perbaikan mencapai 75% atau lebih, maka hal tersebut akan dianggap sebagai *constructive total lost*. Saat terjadi *Constructive total lost*, dan asuransi membayar harga penuh atas objek pertanggunganan tersebut, maka objek pertanggunganan menjadi milik pihak asuransi. Hal ini bertujuan agar tertanggung yang telah mendapatkan pembayaran klaim tidak menjual objek pertanggunganan dan mendapatkan keuntungan dari situ.



- Bahwa *Loss Adjuster* dalam asuransi memiliki tugas sebagai berikut:

- Melakukan penyelidikan apakah suatu peristiwa yang terjadi termasuk dalam peristiwa yang dijamin menurut polis;
- Menentukan besarnya nilai kerugian yang dialami tertanggung;
- Dalam melaksanakan tugas tersebut, *Loss Adjuster* bersifat independen.

- Bahwa dalam suatu asuransi, nilai klaim yang akan dibayarkan adalah nilai estimasi yang didapatkan dari penilaian *loss adjuster* sesuai dengan ketentuan polis dan bukanlah berdasarkan biaya perbaikan barang.

Atas keterangan Ahli tersebut, Kuasa Tergugat I dan Tergugat II menerangkan bahwa akan menanggapi dalam kesimpulan;

Menimbang, bahwa untuk meneguhkan dalil-dalil Jawabannya Tergugat I dan Tergugat II telah mengajukan alat bukti surat yang telah diberi meterai secukupnya yakni berupa:

1. Fotocopy dari fotocopy *Subrogation Receipt Claim* Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018, diberi tanda (T-I/T-II-1);
2. Fotocopy sesuai dengan aslinya terjemahan dari penerjemah tersumpah dari *Subrogation Receipt Claim* Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018, diberi tanda (T-I/T-II-1a);
3. Fotocopy dari fotocopy Putusan Mahkamah Pelayaran nomor HK.2010/29/XI/MP.13 tanggal 12 November 2013 tentang Kecelakaan Kapal Tubrukan antara KM. Kirana III dengan Dermaga Pelabuhan Bawean, diberi tanda (T-I/T-II-2);
4. Fotocopy dari fotocopy Putusan Mahkamah Pelayaran nomor HK.2010/04/III/MP.11 tanggal 31 Maret 2011 tentang Kecelakaan Kapal KM. KAWA MAS menyenggol Dermaga I Pelabuhan Jayapura, diberi tanda (T-I/T-II-3);
5. Fotocopy sesuai dengan aslinya Surat No.: 599/AAI-REC FPG/VII/2018 tertanggal 12 Juli 2018 yang dikeluarkan oleh PT Atlas Adjusting Indonesia yang dikirim melalui e-mail tertanggal 12 Juli 2018 kepada perwakilan Tergugat I, diberi tanda (T-I/T-II-4);
6. Fotocopy sesuai dengan aslinya Akta Pernyataan Keputusan Rapat Tergugat I No. 22 tertanggal 4 Desember 2015 yang dibuat di hadapan Herdimansyah Chaidirsyah, S.H., Notaris di Jakarta beserta pengesahannya berdasarkan surat Keputusan Kementerian Hukum dan



- Hak Asasi Manusia No. AHU-0947340.AH.01.02 Tahun 2015, diberi tanda (T-I/T-II-5);
7. Fotocopy dari fotocopy Berita Acara Pemeriksaan Bersama tertanggal 25 Oktober 2017, diberi tanda (T-I/T-II-6) ;
  8. Fotocopy sesuai dengan aslinya Surat Izin Belayar pada tanggal 29 September 2017 dengan Nomor Registrasi PPK.27/5973/08/2017, diberi tanda (T-I/T-II-7);
  9. Fotocopy dari fotocopy Berita Acara Tubrukan tertanggal 30 September 2017 yang dibuat oleh Tergugat II dan ditandatangani oleh pandu laut yang saat itu bertugas, Bapak Marlindo, diberi tanda (T-I/T-II-8);
  10. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat-sertifikat Keahlian Tergugat II berupa: Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I tertanggal 13 Maret 2015 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9a) ;
  11. Fotocopy sesuai aslinya Sertifikat menurut Ketentuan Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Tugas Jaga bagi Pelaut, 1978 beserta amandemennya tertanggal 16 Maret 2015 yang yang berlaku hingga 16 Maret 2020 dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9b);
  12. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *RADAR SIMULATOR Revalidation* tertanggal 27 Juni 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9c);
  13. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *RADAR SIMULATOR Revalidation* tertanggal 27 Juni 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9c);
  14. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *ARPA Simulator - Revalidation* tertanggal 27 Juni 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9d) ;
  15. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *Bridge Resource Management Revalidation* tertanggal 2 Juli 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9e);



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

16. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *Ship Security Officer Revalidation* tertanggal 2 Juli 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9f) ;
17. Fotocopy sesuai aslinya Sertifikat Keterampilan *Operational Use of ECDIS Training Programme* tertanggal 2 Juli 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9g);
18. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats Revalidation* tertanggal 4 Juli 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9h);
19. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *Medical Care on Board Ship* tertanggal 8 Juli 2019 yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9i);
20. Fotocopy sesuai dengan aslinya Sertifikat Keterampilan *Medical First Aid Revalidation* tertanggal 4 Juli 2019 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-9j);
21. Fotocopy sesuai dengan aslinya *Bell Book* Kapal KM Umbul Mas tertanggal 30 Agustus 2017, diberi tanda (T-I/T-II-10);
22. Fotocopy sesuai dengan aslinya Buku Harian Kapal untuk Dek KM Umbul Mas tertanggal 30 Agustus 2017, diberi tanda (T-I/T-II-11) ;
23. Fotocopy sesuai aslinya Buku Harian Kapal untuk mesin KM Umbul Mastertanggal 30 Agustus 2017, diberi tanda (T-I/T-II-12);
24. Fotocopy sesuai dengan aslinya Peta No. 14 yang digunakan Kapal KM Umbul Mas pada saat berlayar menyusuri sungai Siak pada tanggal 30 Agustus 2017, diberi tanda (T-I/T-II-13);
25. Fotocopy dari dotocopy Surat Ukur Internasional (1969) No. 3517/Ba tertanggal 15 Januari 2013 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, diberi tanda (T-I/T-II-14);
26. Fotocopy dari fotocopy Surat Laut No. PK. 205/1401/SL-PM/DK-14 tertanggal 13 Maret 2014 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Perkapalan dan Kepelautan U.b. Kepala Subdit Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, diberi tanda (T-I/T-II-15) ;

Halaman 98 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

27. Fotocopy dari fotocopy Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum No. PK.302/78/01/DK-17 tertanggal 31 Mei 2017 dikeluarkan oleh DirekturPerkapalan dan KepelautanU.b. Kepala Sub DirektoratKepelautan, diberi tanda (T-I/T-II-16);
28. Fotocopy dari fotocopy Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No. 0129/ATHUB/VII/2017 tertanggal 18 April 2012 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Atase Perhubungan, diberi tanda (T-I/T-II-17);
29. Fotocopy dari fotocopy Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No. 0129/ATHUB/VII/2017 tertanggal 18 April 2012 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Atase Perhubungan, diberi tanda (T-I/T-II-18);
30. Fotocopy dari fotocopy SertifikatKlasifikasiSementara No. 00420-SP/B1.S/2017 tertanggal 6 Juli 2017 dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia, diberi tanda (T-I/T-II-19) ;
31. Fotocopy dari fotocopy Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Kotoran No. PK.402/1886/ISPP/DK-15 tertanggal 30 September 2015 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Direktur Perkapalan dan Kepelautan U.b. Kepala Subdirektorat Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal, diberi tanda (T-I/T-II-20);
32. Fotocopy dari fotocopy Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Udara No. PK.402/1885/IAPP/DK-15 tertanggal 30 September 2015 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Direktur Perkapalan dan Kepelautan U.b. Kasudit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal, diberi tanda (T-I/T-II-21);
33. Fotocopy dari fotocopy Sertifikat Manajemen Keselamatan No. PK.401/7757/SMC/DK-16 tertanggal 30 September 2016 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Direktur Perkapalan dan Kepelautan U.b. Kasubdit. Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, diberi tanda (T-I/T-II-22) ;
34. Fotocopy dari fotocopy Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak No. PK.402/160/IOPP/DK-16 tertanggal 11 Februari 2016 dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Direktur Perkapalan dan Kepelautan, diberi tanda (T-I/T-II-23);
35. Fotocopy dari fotocopy *PRELIMINARY REPORT* No: PT17/1019/TC yang dikeluarkan oleh PT Total Marine & Claims Servicestanggal 2 September 2017, diberi tanda (T-I/T-II-24);

Halaman 99 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



36. Fotocopy sesuai dengan aslinya Terjemahan *PRELIMINARY REPORT* No: PT17/1019/TC yang dikeluarkan oleh PT Total Marine & Claims Servicestanggal 2 September 2017, diberi tanda (T-I/T-II-24a);
37. Fotocopy dari fotocopy Profil Perusahaan PT Atlas Adjusting Indonesia yang dikeluarkan oleh secara resmi oleh Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia diberi tanda (T-I/T-II-25);
38. Fotocopy dari fotocopy Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 70 /Pojk.05/2016 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, Dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi (T-I/T-II-26);
39. Fotocopy dari fotocopy Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 73/POJK.05/2016 TentangTata Kelola Perusahaan yang Baikbagi Perusahaan PerasuransiansebagaimanadiubahdenganPeraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 43/POJK.05/2019 Tentang Perubahan atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 73/POJK.05/2016 Tentang Tata Kelola Perusahaan Yang Baik Bagi Perusahaan Perasuransian (T-I/T-II -27);
40. Fotocopy dari fotocopy Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (T-I/T-II-28);
41. Fotocopy dari fotocopy Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (T-I/T-II-29);
42. Fotocopy dari fotocopy PutusanPengadilan Negeri Jakarta Utara No.Perkara 417/Pdt.G/Bth/2010/PN.Jkt.Ut tertanggal 1 November 2011 (T-I/T-II-30);
43. Fotocopy dari buku aslinya Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 1720 K/Pdt/1986 tanggal 18 Agustus 1988 yang dikutip dari Buku Kaidah-Kaidah Hukum Yurisprudensi, Prenada media Group, 2015 Dr. H.M. Fauzan, S.H., M.H (T-I/T-II-31);
44. Fotocopy dari buku aslinya Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 550 K/SIP/1979 tanggal 8 Mei 1980 yang dikutip dari Buku Kaidah-Kaidah Hukum Yurisprudensi, Prenadamedia Group, 2015 Dr. H.M. Fauzan, S.H., M.H (T-I/T-II-32);
45. Fotocopy dari buku aslinya Putusan Peninjauan Kembali Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 650/PK/Pdt/1994 dikutip dari Varia Peradilan, Majalah Hukum Tahun X No. 112 Januari 1995 (T-I/T-II-33);
46. Fotocopy dari buku aslinya Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor : 218 K / Pdt / 1952 tanggal 2 Februari 1956 yang dikutip dari Buku



- Kaidah-Kaidah Hukum Yurisprudensi, Prenadamedia Group, 2015 Dr. H.M. Fauzan, S.H., M.H (T-I/T-II-34);
47. Fotocopy dari buku aslinya Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 791 K/Sip/1972 tanggal 26 Pebruari 1973 yang dikutip dari Buku Kaidah-Kaidah Hukum Yurisprudensi, Prenadamedia Group, 2015 Dr. H.M. Fauzan, S.H., M.H (T-I/T-II -35);
48. Fotocopy dari fotocopy Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 409K/Sip/1983 tertanggal 25 Oktober 1984 dalam perkara Perusahaan Pelayaran Lokal PT Gloria Kaltim melawan Rudy Suardana (T-I/T-II-36);
49. Fotocopy dari buku aslinya Buku "*Pokok-pokok Hukum Perikatan*", cetakan kelima, penerbit Binacipta Bandung, tahun 1994, R. Setiawan, S.H. halaman 75 (T-I/T-II-37);
50. Fotocopy dari buku aslinya Buku "*Hukum Acara Perdata*", Cetakan kedelapan, Tahun 2008, Penerbit Sinar Grafika, M. Yahya Harahap Halaman 58 (T-I/T-II-38);
51. Fotocopy dari fotocopy Surat Edaran Mahkamah Agung Republik Indonesia (SEMA RI) No. 05 Tahun 1975 tentang Sita Jaminan (*Conservatoir Beslag*) (T-I/T-II-39);
52. Fotocopy dari fotocopy Buku "*Perbuatan Melawan Hukum*", Cetakan ke-1, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003, Prof. Dr. Rosa Agustina, S.H., M.H (T-I/T-II-40);
53. Fotocopy dari buku aslinya Buku "*Permasalahan dan Penerapan Sita Jaminan Conservatoir Beslag*", Cet. II. Penerbit Pustaka, Bandung: 1990, M. Yahya Harahap, S.H (T-I/T-II -41);
54. Fotocopy dari fotocopy Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang telah diamandemen dengan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 2004 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (T-I/T-II-42);
55. Fotocopy dari fotocopy Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran (T-I/T-II-43);
56. Fotocopy dari fotocopy Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (T-I/T-II-44);
57. Fotocopy dari fotocopy Surat Edaran Mahkamah Agung No. 3 tahun 2000 tentang Putusan Serta Merta (*Uitvoerbaar Bij Voorraad*) dan Provisionil (T-I/T-II-45);



Menimbang, bahwa bukti-bukti surat berupa fotocopy tersebut di atas telah diberi meterai secukupnya, dan setelah aslinya diperlihatkan dipersidangan ternyata isinya sesuai dengan surat aslinya kecuali bukti surat yang ditandai dengan bukti T.I/T.II-1, T.I/T.II-2, T.I/T.II-3, T.I/T.II-6, T.I/T.II-8, T.I/T.II-14 sampai dengan T.I/T.II-30, T.I/T.II-36, T.I/T.II-39, T.I/T.II-40, T.I/T.II-42 sampai dengan T.I/T.II-45 adalah berupa fotocopy dari fotocopy;

Menimbang, bahwa terhadap surat-surat bukti yang diajukan oleh Tergugat I dan Tergugat II tersebut di atas, Penggugat menyatakan akan menanggapi secara tertulis dalam Kesimpulan nanti;

Menimbang, bahwa disamping alat bukti surat tersebut di atas, Tergugat I dan Tergugat II juga telah mengajukan 2 (dua) orang saksi faktayang telah memberikan keterangan di bawah sumpah pada pokoknya sebagai berikut:

1. Saksi ZULKIFLI.

- Bahwa saksi menerangkan bahwa ia merupakan *marine surveyor* yang melakukan survei lapangan terkait dengan tabrakan antara Kapal Umbul Mas dengan dermaga RAPP pada tanggal 30 Agustus 2017. Saksi bekerja untuk Total Marine, surveyor yang ditunjuk oleh British Marine, perusahaan asuransi PT Temas (Tergugat I).
- Bahwa saksi datang ke dermaga RAPP untuk melakukan inspeksi terhadap dampak tabrakan antara Kapal Umbul Mas dengan dermaga RAPP pada tanggal 31 Agustus 2017. Pihak yang hadir dalam survei adalah Saksi, perwakilan Tergugat I sebagai pemilik kapal, perwakilan RAPP sebagai pemilik dermaga, dan perwakilan otoritas syahbandar setempat.
- Bahwa ruang lingkup dari survei yang dilakukan oleh Saksi adalah pemeriksaan terhadap kerusakan yang disebabkan oleh tabrakan, dan membuat estimasi nilai kerusakan atau kerugian harta benda yang disebabkan oleh kejadian tabrakan tersebut. Untuk itu, Saksi memeriksa dermaga dan juga *crane* yang terdapat di atasnya. Inspeksi atau survei dilakukan secara visual melalui kamera.
- Bahwa saat saksi tiba di lokasi kejadian, dermaga RAPP dan *crane* yang terdapat di atasnya tidak dalam keadaan beroperasi. Namun demikian, ia melihat bahwa *crane* dapat beroperasi seperti biasa. *Crane* tersebut masih terpasang dengan benar pada jalur/relnya, dan penarik/kontrol yang terdapat pada ujung *crane* masih dapat digunakan untuk mengangkat kontainer.



- Bahwa dermaga RAPP dan *crane* yang terdapat di atasnya masih dapat berfungsi dan beroperasi dengan normal meskipun terdapat kerusakan minor akibat kejadian tabrakan. Hal ini telah tergambarkan dalam Laporan Surveyor dimana Saksi telah mengambil gambar (memfoto) *crane* yang sedang mengangkat container dari jarak kurang lebih 1 (satu) kilometer. Foto tersebut dapat dilihat dalam gambar No. 29 yang terdapat dalam Laporan Survey.
- Bahwa perkiraan nilai kerusakan dermaga berdasarkan pemeriksaan Saksi adalah sekitar Rp300.000.000 (tiga ratus juta), dan untuk kerusakan *crane* adalah sekitar Rp50.000.000 (lima puluh juta);
- Bahwa setelah melakukan survei, Saksi memberikan laporan atas penemuannya kepada RAPP sebagai pemilik dermaga. Saksi juga telah berkomunikasi dan mendiskusikan hasil temuan Saksi dengan perwakilan RAPP. Berdasarkan komunikasi dan diskusi tersebut, tidak terdapat komentar maupun tanggapan dari RAPP sehingga Saksi menganggap bahwa RAPP menerima hasil pemeriksaan tersebut.
- Bahwa saksi membuat estimasi nilai kerusakan pada *crane* berdasarkan skala kerusakan. Berdasarkan hasil survei visual, tampak jelas bahwa *crane* hanya mengalami goresan panjang (*long scratch*) pada bagian luarnya saja. Lebih lanjut, *crane* tersebut masih berada di jalur/relnya dan mampu berfungsi. Saksi tidak melihat adanya lekukan (*dent*) pada *crane*.

Atas keterangan saksi tersebut, Kuasa Penggugat menolak keterangan saksi tersebut dan menyatakan akan menanggapinya dalam kesimpulan;

2. Saksi DICKY HARYANTO.

- Bahwa saksi mengetahui kejadian tabrakan antara Kapal Umbul Mas dengan Dermaga RAPP pada tanggal 30 Agustus 2017 berdasarkan laporan petugas pandu Kapal Umbul Mas. Setelah mengetahui kejadian tabrakan, Saksi melapor kepada atasan Saksi yaitu Anthony Yuzendra yang merupakan kepala cabang PT Temas Shipping Pekanbaru. Saksi dan Anthony Yuzendra kemudian melaporkan kejadian tabrakan kepada kantor syahbandar pekanbaru. Anthony Yuzendra juga menghubungi pihak dermaga RAPP.
- Bahwa saksi pertama kali mengunjungi dermaga RAPP pada tanggal 31 Agustus 2017. Tujuan kedatangan Saksi adalah mendampingi surveyor asuransi Temas untuk melihat kondisi dermaga RAPP. Hadir pada saat itu adalah Saksi dan Anthony Yuzendra,



perwakilan RAPP sebagai pemilik dermaga, surveyor asuransi Temas, dan perwakilan kantor syahbandar setempat.

- Bahwa dalam kunjungan tanggal 31 Agustus 2017, Saksi melihat bahwa *crane* yang terdapat pada dermaga RAPP bergerak/berpindah dari satu sisi ke sisi yang lain sesuai dengan jalur/rel dari *crane* tersebut. Selain itu, tidak terdapat komplain/protes dari perwakilan RAPP bahwa *crane* tidak dapat bergerak.
- Bahwa saksi kedua kali mengunjungi dermaga RAPP pada tanggal 25 Oktober 2017. Tujuan kedatangan Saksi adalah mendampingi surveyor asuransi Temas dan surveyor asuransi RAPP melakukan *joint survey* (pemeriksaan Bersama). Hadir pada saat itu adalah Saksi dan Anthony Yuzendra, perwakilan RAPP sebagai pemilik dermaga, surveyor asuransi Temas, dan surveyor asuransi RAPP.
- Bahwa dalam kunjungan tanggal 25 Oktober 2017, Saksi melihat bahwa Crane tersebut beroperasi seperti biasa dan melakukan kegiatan bongkar muat muatan/kontainer dari kapal tongkang.
- Bahwa dalam pertemuan tanggal 25 Oktober 2017, terjadi perdebatan antara surveyor asuransi Temas dan surveyor asuransi RAPP. Secara khusus, perwakilan RAPP dan surveyor asuransi RAPP meminta agar perusahaan asuransi dari Kapal Umbul Mas untuk membayar/menanggung kerugian atau kerusakan yang timbul dari kejadian tersebut. Namun, perusahaan asuransi dari Kapal Umbul Mas menolak permintaan tersebut.

Atas keterangan saksi tersebut, Kuasa Penggugat menolak keterangan saksi tersebut dan menyatakan akan menanggapi dalam kesimpulan;

Menimbang, bahwa selain mengajukan 2 (dua) orang saksi fakta tersebut di atas, Kuasa Tergugat I dan Tergugat II juga mengajukan 3 (tiga) orang Ahli yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah dipersidangan pada pokoknya sebagai berikut:

1. Ahli Capt. CONRAD.

- Bahwa Ahli menerangkan bahwa ia merupakan mantan hakim pada Mahkamah Pelayaran dan memiliki pengalaman sebagai nahkoda serta sebagai syahbandar. Ahli memiliki keahlian di bidang pelayaran serta nautika dan saat ini Ahli kerap menjadi konsultan atau diminta memberikan keterangan sebagai saksi ahli pada persidangan. Ahli tidak memiliki hubungan dengan para pihak dalam perkara ini.



- Bahwa sebelum Surat Persetujuan Berlayar terbit, telah dilakukan proses pemeriksaan fisik dan klasifikasi oleh Syahbandar setempat yang dalam hal ini dilakukan oleh *marine inspector*. Jika dalam pemeriksaan ditemukan suatu kerusakan atau hal yang tidak sesuai dengan standar pelayaran, syahbandar tidak akan mengizinkan kapal untuk berlayar atau dengan kata lain tidak akan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Dengan dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar, kapal tersebut berarti sudah layak untuk berlayar.
- Bahwa dalam suatu pelayaran, protokol yang biasa dilakukan oleh nahkoda kapal saat mendekati tikungan adalah:
  - Berlayar agak sedikit kekanan, untuk dapat menghindari kapal dari arah yang berlawanan;
  - Berlayar dengan dengan laju aman (*moderate speed*) untuk memudahkan pengendalian kapal saat melakukan *manuvering*;
  - mempertimbangkan kondisi alam seperti arus dan lain sebagainya.
- Bahwa dalam menghindari kecelakaan kapal, perlu dilakukan *immediate action* yang sangat bergantung pada perhitungan dan kemampuan nahkoda dalam menguasai pergerakan kapal.
- Bahwa tindakan nahkoda untuk mematikan mesin, bergerak mundur, dan lego jangkar untuk menghindari suatu tubrukan kapal adalah tindakan yang tepat dan sesuai dengan protokol untuk menghindari kecelakaan kapal. Lebih lanjut, tindakan nahkoda yang berlayar di tengah perairan adalah tindakan yang benar karena tindakan tersebut menunjukkan usaha nahkoda untuk menghindari *bank suction*. Namun demikian, kapal tetap bisa keluar dari jalurnya karena ada hal yang bersifat di luar dugaan yaitu angin and arus.
- Bahwa dalam teori olah gerak kapal, terdapat 2 hal yang tidak dapat diprediksi secara tepat/pasti oleh siapapun, yaitu angin (*wind*) dan arus (*current*). Keduanya adalah suatu fenomena alam yang tidak bisa kita duga/prediksi secara tepat/pasti. Demikian juga seorang nahkoda tidak bisa memprediksi secara tepat/pasti pergerakan angin dan arus yang memang sifatnya terjadi secara tiba-tiba.
- Bahwa tidak ada alat pada kapal yang dapat mendeteksi/memperkirakan pergerakan arus.
- Bahwa saat terjadi suatu kecelakaan kapal, nahkoda tidak dapat sepenuhnya disalahkan. Karena dalam suatu kecelakaan kapal,



kondisi alam akan sangat mempengaruhi pergerakan kapal. Ter khususnya dalam suatu alur perairan sempit, gaya *bank suction* pada buritan kapal yang lebih kuat dibanding gaya *bank cushion* pada haluan Kapal akan membuat kapal bergerak (terdorong) ke daratan. Kedua gaya ini akan sangat mempengaruhi keahlian, pengalaman, dan peralatan kapal.

- Bahwa *Bank Suction*/hisapan sungai yang tidak terduga bisa dibidang sebagai suatu fenomena alam, karena hal tersebut tidak dapat diperkirakan secara tepat;
- Bahwa saksi mendengar bahwa di sungai Siak banyak terjadi perubahan sedimentasi. Sehingga pengaruh angin dan arus dapat merubah prediksi/perhitungan nahkoda;
- Bahwa pandu di atas kapal bersifat memberikan saran kepada Nahkoda. Namun demikian, pandu dan nahkoda pasti saling bekerjasama untuk menghindari kecelakaan kapal.
- Bahwa sebelum suatu peristiwa kecelakaan kapal dibawa ke Mahkamah Pelayaran, akan ada pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar yang menghasilkan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan. Berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut, Mahkamah Pelayaran akan melakukan suatu pemeriksaan lanjutan yang mencakup pemeriksaan terkait kelaikan, sertifikasi, status hukum kapal, keprofesian, olah gerak kapal, sebab terjadinya kecelakaan, dan lain sebagainya;
- Bahwa pada Mahkamah Pelayaran, unsur kesalahan atau kelalaian nahkoda akan ditentukan secara bersama-sama oleh 5 orang majelis hakim Mahkamah Pelayaran. Termasuk dalam susunan majelis tersebut adalah seorang ahli hukum yang juga akan memeriksa antara lain surat-surat dan registrasi kapal.
- Bahwa karena putusan Mahkamah Pelayaran akan menentukan unsur kesalahan dari suatu kecelakaan kapal, putusan Mahkamah Pelayaran seharusnya dijadikan acuan untuk membuktikan kesalahan nahkoda dan meminta ganti kerugian kepada Pengadilan Negeri.

Atas keterangan Ahli tersebut, Kuasa Penggugat menerangkan bahwa akan menanggapi dalam kesimpulan;

## 2. Ahli JUNAEDY GANIE.



- Bahwa Ahli menerangkan bahwa saat ini ia merupakan seorang arbiter dan memiliki banyak pengalaman kerja profesional di bidang asuransi;
- Bahwa Ahli memiliki keahlian di bidang hukum asuransi dan telah menghasilkan banyak artikel, serta menuliskan buku terkait hukum asuransi Indonesia. Ahli tidak memiliki hubungan dengan para pihak dalam perkara ini.
- Bahwa dalam menjalankan kegiatannya, *loss adjuster* atau Perusahaan Penilai Kerugian mendapatkan untuk:
  - a. mengetahui penyebab terjadinya suatu kerugian (kecelakaan);
  - b. menilai jumlah kerugian yang timbul;
  - c. memberikan penilaian/pendapat terkait apakah kerugian yang timbul merupakan kerugian yang dijamin di dalam polis.
- Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 22 dan Pasal 55 POJK No. 70/POJK.05/2016 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi ("POJK 70"), serta Pasal 10 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 73/POJK.05/2016 tentang Tata Kelola Perusahaan yang Baik bagi Perusahaan Perasuransian sebagaimana diubah dengan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 43/POJK.05/2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 73/POJK.05/2016 tentang Tata Kelola Perusahaan Yang Baik Bagi Perusahaan Perasuransian ("POJK 73"), dalam menjalankan tugasnya, *loss adjuster* harus bersifat independen (tidak memiliki benturan kepentingan) dan mandiri, menjalankan pekerjaan sesuai dengan standar profesinya, berintegritas, memiliki itikat baik, dan bekerja dengan akurat.
- Bahwa sesuai dengan Pasal 2 POJK 70 dan Pasal 4 Undang-Undang No. 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, *loss adjuster* sebagai suatu perusahaan hanya dapat melakukan usaha dalam bidang penilaian kerugian asuransi.
- Bahwa sesuai dengan Pasal 12 POJK 73/2016, Direksi Perusahaan Perasuransian (termasuk Perusahaan Penilaian Kerugian) dilarang merangkap jabatan pada perusahaan lain kecuali merangkap sebagai anggota komisaris perusahaan yang bidang usahanya berbeda.
- Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 252 KUHD, suatu pertanggunggaan kedua untuk jangka waktu yang sudah dipertanggunggaan untuk harga penuh akan mengakibatkan batalnya pertanggunggaan kedua



tersebut. Artinya, jika sudah ada penanggungan oleh 1 polis asuransi secara penuh, maka asuransi lainnya yang menanggung objek tersebut akan menjadi batal.

- Bahwa jika terhadap suatu objek pertanggungan yang ditanggung oleh lebih dari 1 perusahaan asuransi dibayarkan nilai yang lebih besar dari pada total nilai objek pertanggungan tersebut, maka jumlah pembayaran yang lebih dari nilai objek pertanggungan tersebut merupakan klaim ganda. Jumlah yang berlebih tersebut merupakan jumlah yang tidak harus dibayar meskipun sudah dimintakan oleh tertanggung.
- Bahwa jika tertanggung menerima pembayaran lebih atau klaim ganda, maka pembayaran yang lebih tersebut haruslah dikembalikan karena tertanggung telah menerima pembayaran yang cukup sesuai dengan nilai barang.
- Bahwa terhadap nilai pembayaran yang lebih atau klaim ganda, tidak terdapat hak sugbrogasi karena pembayaran lebih tersebut tidak seharusnya dilakukan.
- Bahwa jumlah tuntutan subrogasi dan pembayaran ganti kerugian dalam polis tidaklah selalu harus sama. Tanggung jawab pihak ketiga adalah sebesar kerugian yang ditimbulkannya. Tanggung jawab penanggung adalah membayar klaim sesuai ketentuan polis.
- Bahwa asuransi adalah perjanjian yang menganut asas itikad baik. Jika tertanggung menyatakan kepada perusahaan asuransi bahwa ia tidak memiliki polis lain tetapi ternyata ia memiliki polis lain, unsur itikad tidak baik dari tertanggung haruslah dipertanyakan.
- Bahwa jika dapat dibuktikan bahwa nilai klaim yang dibayarkan penanggung kepada tertanggung lebih besar dari pada nilai kerugian yang ditimbulkan pihak ketiga, maka tanggung jawab pihak ketiga untuk membayar subrogasi tetap hanya sebatas kerugian yang ditimbulkan.
- Bahwa pada umumnya, dalam suatu hubungan *co-insurance*, terdapat keterikatan informasi antar anggotanya. Apa yang disampaikan tertanggung kepada *lead insurer* akan mengikat anggotanya, dan apa yang disampaikan *lead insurer* kepada tertanggung akan mengikat anggotanya. Namun demikian, dalam hal pembayaran klaim dalam *co-insurance*, pembayaran tersebut akan dibayarkan para penanggung sebesar tanggungjawab masing-masing secara langsung



kepada tertanggung. Dengan demikian, hak subrogasi juga terdapat pada masing-masing penanggung. Salah satu penanggung tidak dapat mewakili penanggung lain dalam melakukan hak subrogasi kecuali ada pemberian kuasa untuk itu. Pemberian kuasa dari salah satu penanggung kepada penanggung lainnya untuk mengajukan hak subrogasi harus dapat dibuktikan terlebih dahulu, dan pihak ketiga memiliki hak untuk mempertanyakan pemberian kuasa tersebut.

- Bahwa jika dalam polis asuransi tidak diatur pemberian ganti kerugian immaterial, maka perusahaan asuransi tidak wajib membayar kerugian immaterial. Perusahaan asuransi tersebut juga tidak berhak meminta kerugian immaterial dalam tuntutan subrogasi kepada pihak ketiga.

Atas keterangan Ahli tersebut, Kuasa Penggugat menerangkan bahwa akan menanggapi dalam kesimpulan;

### 3. Ahli ABDUL SALAM.

- Bahwa Ahli menerangkan bahwa ia merupakan akademisi hukum yang saat ini aktif mengajar sebagai dosen di Universitas Indonesia. Ahli memiliki keahlian di bidang Hukum Perdata. Ahli tidak memiliki hubungan dengan para pihak dalam perkara ini.
- Bahwa dalam suatu gugatan perbuatan melawan hukum, pihak yang mengajukan gugatan harus membuktikan terpenuhinya seluruh unsur-unsur pasal 1365 KUHPperdata (secara kumulatif) sebagai berikut, yaitu:
  - a. Unsur Perbuatan
  - b. Unsur Melawan Hukum
  - c. Unsur Kerugian
  - d. Unsur Kesalahan
  - e. Unsur Hubungan Kausalitas
- Bahwa merujuk kepada Pasal 1247 & 1248 KUHPperdata, ganti kerugian yang dapat dimintakan dalam suatu gugatan Perbuatan Melawan Hukum hanyalah kerugian nyata yang berhubungan/terkait secara langsung dengan perbuatan yang dilakukan. Sesuai dengan prinsip dalam KUHPperdata, tujuan dari gugatan Perbuatan Melawan Hukum adalah mengembalikan suatu kondisi kepada keadaan semula seperti sebelum perbuatan tersebut dilakukan. Dengan demikian, ganti kerugian yang dapat dimintakan dalam gugatan perbuatan melawan



hukum adalah ganti kerugian terkait langsung dengan perbuatan melawan hukum yang dilakukan.

- Bahwa ganti Kerugian yang dapat dimintakan dalam suatu perbuatan melawan hukum yang berkaitan dengan kerusakan suatu barang, tidaklah serta merta sebesar nilai keseluruhan barang tersebut, melainkan sesuai dengan kerugian yang ditimbulkan.
- Bahwa dalam suatu gugatan subrogasi, pihak ketiga yang menimbulkan kerugian tidak serta merta harus membayar 100% nilai klaim yang telah dibayarkan perusahaan asuransi kepada tertanggung. Harus dibuktikan terlebih dahulu apakah terdapat unsur kesalahan dalam perbuatan pihak ketiga tersebut. Jika tidak terdapat unsur kesalahan dari pihak ketiga tersebut, sebagai contoh, terdapat *force majeure*, maka pertanggungjawaban tidak dapat dimintakan. Lebih lanjut, harus juga dapat dibuktikan kaitan antara perbuatan melawan hukum dengan nilai kerugian yang ditimbulkan;
- Bahwa pemilik barang yang mengasuransikan barangnya kepada lebih dari satu perusahaan asuransi tidak boleh menerima pembayaran klaim lebih dari total nilai barang yang diasuransikan;
- Bahwa saat terjadi suatu subrogasi, pihak tertanggung yang sudah menerima pembayaran dari perusahaan asuransi akan kehilangan haknya untuk menuntut ganti kerugian tersebut dari pihak lain, karena posisi tertanggung digantikan oleh perusahaan asuransi;
- Dalam suatu hubungan *co-insurance* dimana masing-masing pihak bertindak secara sendiri-sendiri, tidak diperbolehkan salah satu pihak bertindak atas nama pihak lain tanpa ada persetujuan dari pihak lain tersebut. Sesuai dengan prinsip KUHPerdata, suatu pihak tidak memiliki *legal standing* untuk mewakili pihak lainnya tanpa diberikan kuasa untuk itu. Khususnya untuk mengajukan gugatan terkait subrogasi, maka diperlukan suatu surat kuasa yang bersifat khusus untuk mengajukan gugatan subrogasi;
- Bahwa pada prinsipnya, KUHPerdata memperbolehkan permintaan ganti kerugian immaterial. Namun, dalam kaitannya dengan Pasal 1865 KUHPerdata, suatu pihak mendalilkan suatu kerugian Imaterial, harus terlebih dahulu membuktikan alasan timbulnya kerugian immaterial;
- Bahwa *Force majeure* merupakan suatu alasan pembenar/pemaaf yang didasarkan kepada undang-undang. Dengan



demikian, dalam suatu peristiwa *force majeure*, pihak yang menimbulkan kerugian tidak dapat dimintakan ganti kerugian berdasarkan perbuatan melawan hukum, karena *force majeure* merupakan dasar yang menghilangkan unsur melawan hukum yang harus terpenuhi dalam Pasal 1365 KUHPerdata;

- Bahwa unsur kesalahan dalam suatu kecelakaan kapal memiliki karakter yang bersifat khusus dan membutuhkan keahlian tertentu. Oleh sebab itu, diperlukan pemeriksaan oleh Mahkamah Pelayaran untuk menentukan unsur kesalahan dalam suatu kecelakaan kapal. Dalam Pasal 19 dan Pasal 31 Peraturan Pemerintah No. 09 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, diatur bahwa produk akhir dari Mahkamah Pelayaran adalah menentukan ada atau tidaknya unsur kesalahan dan/atau kelalaian;
- Bahwa dalam Putusan No. 417/Pdt.G/Bth/2010/PN.Jkt.Utr. di Pengadilan Negeri Jakarta Utara, majelis hakim yang memeriksa perkara tabrakan dua buah kapal memutuskan untuk menolak gugatan. Gugatan ini ditolak karena Majelis Hakim tidak dapat menentukan secara pasti unsur kesalahan para pihak, mengingat perkara ini belum pernah dibawa ke mahkamah pelayaran yang memiliki kewenangan untuk menetapkan unsur kesalahan dalam kecelakaan kapal;
- Bahwa dalam Putusan No. [71/Pdt.G/2012/PN.SRG](#) yang dikuatkan dengan Putusan No. 47 K/Pdt/2015 sehubungan dengan perkara kapal yang menyenggol objek di sekitarnya, Majelis Hakim menilai bahwa dengan belum pernah dilakukannya pemeriksaan oleh Mahkamah Pelayaran, maka unsur kesalahan dalam perkara tersebut belum dapat dibuktikan;
- Bahwa dalam hal bertanggung membuat surat pernyataan kepada perusahaan asuransi bahwa ia tidak memiliki asuransi lain, tetapi faktanya bertanggung memiliki asuransi lain, maka jika dikaitkan dengan Pasal 1338 ayat (3), dapat dikatakan bahwa terdapat itikad tidak baik yang dapat membuat pihak yang dirugikan menuntut ganti kerugian. Dalam konteks asuransi, klaim asuransi tersebut dapat ditolak;
- Bahwa *Force majeure* merupakan salah satu alasan bagi pihak yang diminta pertanggungjawaban untuk membela diri. Dalam KUHPerdata, Force Majeure diatur dalam pasal 1243, 1244, 1444, dst. Prinsip dari *force majeure* adalah sesuatu yang tidak dapat diduga dan



tidak dapat dipertanggungjawabkan. Konsekuensi dari *force majeure* adalah hilangnya kewajiban untuk mengganti kerugian.

Atas keterangan Ahli tersebut, Kuasa Penggugat menerangkan bahwa akan menanggapi dalam kesimpulan;

Menimbang, bahwa Kuasa Penggugat dan Kuasa Tergugat I dan Tergugat II masing-masing telah menyerahkan kesimpulan pada tanggal 25 Agustus 2020 dan menyatakan tidak akan mengajukan apa-apa lagi mohon Putusan;

Menimbang, bahwa untuk mempersingkat uraian Putusan ini, maka menunjuk segala sesuatu yang termuat dalam berita acara persidangan perkara ini dianggap telah termuat dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Putusan ini;

#### TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

#### DALAM PROVISI

Menimbang, bahwa dalam gugatannya, Penggugat telah mengajukan tuntutan Provisi sebagaimana tersebut di muka;

Menimbang, bahwa terhadap tuntutan Provisi Penggugat tersebut maka Majelis mempertimbangkan tentang aspek-aspek sebagai berikut:

1. Bahwa berdasarkan kajian teoritik ketentuan Pasal 180 ayat (1) HIR/Pasal 191 ayat (1) RBg, Pasal 53 Rv maka putusan provisi adalah putusan yang berisikan agar hakim menjatuhkan putusan yang sifatnya segera dan mendesak dilakukan terhadap salah satu pihak dan bersifat sementara di samping adanya tuntutan pokok dalam surat gugatan;
2. Bahwa apabila diperhatikan surat gugatan Penggugat khususnya tuntutan dalam provisi yang meminta bahwa sebelum putusan dalam perkara ini bersifat final dan berkekuatan hukum mengikat, maka sangat dikhawatirkan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) akan melakukan perbuatan yang berakibat mempersulit eksekusi putusan dalam perkara ini dan juga akan berakibat lebih lanjut yang dapat menimbulkan kerugian lebih besar secara materiil bagi Penggugat, oleh karenanya Penggugat mohon kepada Majelis Hakim perkara *a quo* berkenan mengeluarkan Putusan Provisi yang melarang menggunakan, memperjualbelikan, mengalihkan, memindahkan kepemilikan, mengagunkan dan melakukan perikatan dengan pihak ketiga atas seluruh



atau sebagian saham-saham pada PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk tidak melakukan tindakan operasional/tindakan/kegiatan dalam jenis apapun terkait dengan bidang usaha PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) terhitung sejak tanggal diajukannya gugatan *a quo* sampai Putusan yang berkekuatan hukum tetap, dan juga meminta : menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk membayar denda sebesar Rp.80.000.000,- (delapan puluh juta Rupiah) per hari kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat) untuk setiap kali Tergugat I lalai atau melanggar sebagian atau seluruhnya terhadap isi Putusan Provisi ini;

3. Bahwa terhadap tuntutan Provisi dari penggugat tersebut telah ternyata apa yang dituntut oleh Penggugat tersebut adalah sudah menyangkut materi pokok perkara (**bodem geschill**) dan juga dalam petitum gugatan Penggugat angka 2 ada meminta Sita Jaminan sehingga Majelis Hakim berpendapat bahwa irrelevant dipertimbangkan dalam putusan provisi ini;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut di atas maka Majelis Hakim berpendirian adalah layak, adil, sudah sepatutnya dan berdasarkan hukum apabila tuntutan Provisi Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima;

#### DALAM EKSEPSI

Menimbang, bahwa terhadap gugatan Penggugat tersebut di atas, ternyata Tergugat I dan Tergugat II selain mengajukan Jawaban dalam pokok perkara, juga telah mengajukan eksepsi sebagaimana tersebut di atas, maka sesuai dengan tertib hukum acara, terlebih dahulu haruslah dipertimbangkan tentang eksepsi dimaksud sebelum mempertimbangkan tentang materi pokok perkara, karena apabila eksepsi tersebut beralasan hukum dan dikabulkan maka tidak perlu lagi untuk mempertimbangkan tentang pokok perkara, namun sebaliknya apabila eksepsi tersebut tidak beralasan hukum dan ditolak atau dinyatakan tidak dapat diterima, maka akan dilanjutkan dengan dipertimbangkan tentang pokok perkara;

Menimbang, bahwa atas gugatan Penggugat, Tergugat I dan Tergugat II mengajukan eksepsi yang pada pokoknya adalah sebagai berikut :



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. PENGGUGAT TIDAK MEMILIKI *LEGAL STANDING* UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN A QUO (*DISQUALIFICATE EXCEPTIE*);
2. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (*PLURIUM LITIS CONSORTIUM*);
3. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK JELAS ATAU KABUR (*OBSCUR LIBEL*);
4. GUGATAN PENGGUGAT PREMATUR (*EXCEPTIE DILATORIA*);
5. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK BERDASARKAN HUKUM (*EXCEPTIE ONRECHTMATIG OF ONGEGROND*).

Menimbang, bahwa terhadap Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II tersebut di atas, Majelis Hakim akan mempertimbangkannya satu per satu sebagai berikut:

- Ad.1. PENGGUGAT TIDAK MEMILIKI *LEGAL STANDING* UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN A QUO (*DISQUALIFICATE EXCEPTIE*).

Menimbang, bahwa menurut dalil eksepsi dari Tergugat I dan Tergugat II pada pokoknya bahwa Penggugat harus memenuhi syarat dan formalitas tertentu untuk memiliki legal standing di Pengadilan. Penggugat dalam gugatannya menyatakan memiliki hak subrogasi dengan menyertakan dokumen claim discharge and receipt/tanda terima pembayaran klaim dan pernyataan pelepasan tuntutan pada halaman 8-9 gugatan. PT. Riau Andalan Pulp and Paper ("PT RAPP"), sebagai pihak bertanggung pada Polis asuransi *Contractors Plant and Machinery Insurance Policy* No. FPG 29.1008.16.00112, harus menandatangani *Claim Discharge and Receipt* sebagai bukti telah diberikannya hak subrogasi kepada Penggugat, dimana di dalam dokumen tersebut terdapat pernyataan dari PT RAPP sendiri yang secara tegas menyatakan bahwa PT RAPP tidak mempunyai perusahaan asuransi lain yang menutup risiko kerugian dan Penggugat juga mendalilkan bahwa PT. RAPP juga mempunyai polis asuransi all risk No.PVF 1600680 yang ditutup dengan perusahaan asuransi lain (Penggugat tidak bertindak sebagai penanggung). Para Tergugat mengetahui bahwa perusahaan asuransi yang lain yang dimaksud oleh Penggugat adalah PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk, yang telah menyampaikan pemberitahuan kepada Para Tergugat bahwa PT RAPP juga telah memperoleh ganti rugi atas dugaan benturan tersebut berdasarkan Polis *Property All Risk Policy* No. PVF 1600680 dengan perusahaan asuransi PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia, dengan adanya dokumen *Subrogation Receipt* tersebut dapat diduga bahwa PT RAPP telah

Halaman 114 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



menutup dua (2) pertanggungan kerugian terhadap objek yang sama untuk jangka waktu yang sama, dan kemudian mengajukan dua (2) kali klaim terhadap dua (2) perusahaan asuransi yang berbedaterhadap objek yang sama (*dubbele verzekering*), karena nilai kerugian telah ditutup sepenuhnya oleh asuransi lain yaitu, PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia, maka pertanggungan Penggugat dengan PT RAPP adalah batal maka Penggugat tidak memiliki hak untuk mengajukan ganti rugi kepada Para Tergugat;

Bahwa berdasarkan uraian di atas, karena pertanggungan Penggugat dengan PT RAPP adalah batal berdasarkan Pasal 252 KUHD, maka jelas Penggugat tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) pada perkara *a quo*. Oleh karena itu, sangat beralasan dan sesuai hukum apabila Gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

Menimbang, bahwa terhadap eksepsi dari Tergugat I dan Tergugat II tersebut di atas, Penggugat menanggapi dalam Repliknya pada pokoknya bahwa PT. Riau Andalan Pulp and Paper (PT. RAPP) selaku Tertanggung mempunyai 2 (dua) jenis polis Asuransi yang berbeda. Penutupan polis asuransi yang satu dilakukan melalui **Penggugat** dengan jenis polis asuransi *Contractors Plant and Machinery Insurance Policy*, sedangkan jenis polis asuransi yang ditutup melalui PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk adalah polis asuransi *Property All Risk Policy*, objek pertanggungan yang ditanggung/discover melalui Penggugat dalam *Contractors Plant and Machinery Insurance Policy* No. FPG. 29.1008.16.00112 dengan periode polis tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2016 sampai dengan tanggal 30 Agustus 2017 adalah berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, sedangkan dalam *Property All Risk Policy* No. PVF 1600680 dengan periode polis tanggal 30 Desember 2016 sampai dengan tanggal 30 Juni 2018 objek pertanggungan yang ditanggung/dicover melalui PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk adalah seluruh bangunan/*property* yang dimiliki oleh PT. Riau Andalan Pulp and Paper selaku Tertanggung, termasuk Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, dikarenakan jenis polisnya berbeda, periode polis asuransi berbeda dan nilai pertanggungan/ *sum insured* nya juga berbeda, maka pada saat rusaknya objek pertanggungan berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 berlaku prinsip hukum asuransi yang disebut dengan kontribusi sebagaimana Pasal 277 Ayat (2) KUHD yakni "*Apabila dalam pertanggungan yang pertama*



*itu tidak dipertanggungjawabkan harga sepenuhnya, maka para penanggung jawab berikut bertanggung jawab untuk harga yang selebihnya, menurut tertib waktu ditutupnya pertanggungjawabannya yang berikut itu”;*

Bahwa kontribusi/*contribution* merupakan salah satu dari keenam prinsip hukum asuransi selain *insurable interest* (kepentingan yang dipertanggungjawabkan), *utmost good faith* (itikad terbaik), *proximate cause* (penyebab dari terjadinya peristiwa kerugian), *indemnity* (keseimbangan tanggung jawab hukum) dan *subrogation* (subrogasi). Prinsip kontribusi ini mengatur dalam hal objek pertanggungjawabkan pada dua atau lebih perusahaan asuransi, maka kerugian akan dikontribusikan pada seluruh perusahaan asuransi yang telah menutup objek pertanggungjawabkan tersebut, dalam kondisi dimana salah satu polis asuransi tidak mempertanggungjawabkan harga sepenuhnya dari objek pertanggungjawabkan;

Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim mempelajari eksepsi dari Tergugat I dan Tergugat II serta Replik dari Penggugat tersebut di atas, ternyata bahwa eksepsi tersebut sudah masuk dalam pembahasan pokok perkara yang nantinya akan dibuktikan oleh Tergugat I dan Tergugat II serta Penggugat melalui alat-alat bukti dalam pemeriksaan pokok perkara, dan oleh karena eksepsi tersebut bukan menyangkut kewenangan mengadili, maka mengacu kepada ketentuan Pasal 136 HIR, karenanya eksepsi ini akan diperiksa dan diputus bersama-sama dengan pokok perkara;

## Ad.2. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (*PLURIUM LITIS CONSORTIUM*).

Menimbang, bahwa Penggugat tidak mengikutsertakan pihak-pihak lain yang sangat relevan dan berkepentingan dalam Gugatan *a quo* untuk membuat terang dan jelas perkara *a quo*, yaitu PT. RAPP, PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia dan PT. Atlas Adjusting Indonesia;

Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan dalam eksepsi di atas, maka jelas gugatan Penggugat pada perkara *a quo* kurang pihak (*plurium litis consortium*). Oleh karena itu, sangat beralasan dan sesuai hukum apabila gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);



Menimbang, bahwa terhadap eksepsi Tergugat I dan Tergugat II yang menyatakan adanya kurang pihak maka majelis menetapkan pendiriannya dengan mempertimbangkan aspek-aspek sebagai berikut:

- a. Bahwa dikaji dari perspektif dan optik praktik peradilan Indonesia dengan tolok ukur berdasarkan Yurisprudensi Mahkamah Agung Republik Indonesia tanggal 11 April 1997 Nomor : 3909 K/Pdt.G/1994 pada pokoknya ada menggariskan bahwa “adalah hak dari Penggugat untuk menentukan siapa-siapa yang dijadikan atau ditarik menjadi pihak dalam perkara”;
- b. Bahwa dikaji dari aspek teoritik maka kiranya pendapat Mahkamah Agung RI tersebut telah sesuai dengan teori Hukum Acara Perdata tentang asas “*legitima persona Standi in judicio*” maknanya siapapun yang merasa memiliki suatu hak dan ingin mempertahankannya, maka ia berhak bertindak selaku pihak, baik selaku Penggugat maupun Tergugat;
- c. Bahwa dalam hubungan ini jika Penggugat tidak memandang penting diikutsertakannya pihak-pihak termaksud dalam upaya mempertahankan haknya, maka hal itu merupakan wewenangnya, serta kenyataan itu tidak menjadikan gugatan kurang pihak;
- d. Bahwa dengan tidak disertakannya PT. RAPP, PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia dan PT. Atlas Adjusting Indonesia dalam perkara aquo, tidaklah menjadikan gugatan menjadi kurang pihak, karena selain merupakan haknya Penggugat menentukan siapa saja yang akan dijadikan sebagai pihak dalam mengajukan gugatannya, juga permasalahan dalam perkara ini adalah menyangkut perbuatan melawan hukum berkaitan dengan peristiwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang di Nahkodai oleh Tergugat II telah menabrak dermaga/*private jetty* dan objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatan, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dimana hal tersebut mengakibatkan objek pertanggung jawaban rusak/hancur sebagian. Insiden tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik tertanggung dari Penggugat, sehingga menimbulkan *financial loss* (total nilai klaim);
- e. Bahwa mengenai peristiwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang di Nahkodai oleh Tergugat II telah menabrak dermaga/*private jetty* dan objek



pertanggungjawaban milik Tertanggung dari Penggugat haruslah dibuktikan oleh Penggugat dalam pemeriksaan pokok perkara;

#### Ad.3. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK JELAS ATAU KABUR (*OBSCUUR LIBEL*)

Menimbang, bahwa terhadap eksepsi Tergugat I dan Tergugat II yang menyatakan gugatan Penggugat tidak jelas atau kabur, setelah Majelis mempelajari secara seksama materi gugatan Penggugat, telah ternyata apa yang diuraikan dalam bagian posita maupun yang dituntut pada bagian petitum ternyata telah jelas dan terang, sehingga gugatan aquo tidaklah kabur;

#### Ad.4. GUGATAN PENGGUGAT PREMATUR (*EXCEPTIE DILATORIA*).

Menimbang, bahwa dalil eksepsi Tergugat I dan Tergugat II bahwa gugatan yang diajukan oleh Penggugat dapat dikualifikasikan sebagai gugatan prematur oleh karena belum ada pemeriksaan dan putusan Mahkamah Pelayaran yang menentukan dan menetapkan kesalahan dari Tergugat II selaku Nakhoda Kapal atas peristiwa tabrakan kapal tersebut;

Menimbang, bahwa atas eksepsi tersebut, Penggugat dalam Repliknya membantah dan berpendapat bahwa Mahkamah Pelayaran bukan suatu lembaga peradilan, eksistensinya tidak berada di bawah lingkup Mahkamah Agung Republik Indonesia, melainkan berada di bawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, hal ini sebagaimana diatur pada Pasal 250 Ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU No. 17/2008) dan Pasal 1 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 76 Tahun 2017 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran (PERMEN No. 76/2017), seperti dikutip sebagai berikut:

#### Pasal 250 Ayat (1) UU No.17 Tahun 2008

*"Mahkamah Pelayaran dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri."*

#### Pasal 1 Ayat (1) PERMEN No.76 Tahun 2017

*"Mahkamah Pelayaran merupakan Lembaga pemerintah yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan".*

Bahwa tugas dari Mahkamah Pelayaran adalah memeriksa penyebab terjadinya kecelakaan kapal dan akan memberikan sanksi yang bersifat administratif kepada Nakhoda dan atau perwira kapal lainnya yang memiliki sertifikasi keahlian pelaut, tugas Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud diatur dalam Pasal 3 PERMEN No. 76/2017. Sanksi yang diberikan Mahkamah



Pelayaran bersifat administratif, hal ini dikarenakan Mahkamah Pelayaran hanya terbatas melakukan pemeriksaan ada atau tidaknya kode etik yang dilanggar oleh Nakhoda dan atau perwira kapal lainnya, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 251 UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut :

*"Pasal 251 bunyinya : "Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 250, memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar".*

Menimbang, bahwa atas eksepsi tersebut di atas, setelah dipelajari oleh Majelis Hakim dihubungkan dengan gugatan Penggugat, Majelis Hakim berpendapat bahwa dalam perkara *a quo*, Penggugat mengajukan gugatan sehubungan dengan perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat II selaku Nakhoda dari Kapal MV. Umbul Mas milik dari Tergugat I yang telah menabrak dermaga/*private jetty* dan objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatan, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dimana hal tersebut mengakibatkan objek pertanggung jawaban berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 rusak / hancur sebagian. Insiden tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik tertanggung dari Penggugat, sehingga menimbulkan *financial loss* (total nilai klaim) seluruhnya sebesar Rp.39.800.000.000,- (tiga puluh sembilan miliar delapan ratus juta Rupiah), dengan demikian Majelis Hakim berpendapat bahwa belum adanya pemeriksaan dan putusan dari Mahkamah Pelayaran terhadap kasus ini, tidak menghalangi atau membatasi hak Penggugat untuk mengajukan tuntutan atau gugatan ganti rugi terhadap Tergugat I selaku pemilik Kapal MV. Umbul Mas dan Tergugat II selaku Nakhoda Kapal MV. Umbul Mas yang telah menimbulkan kerugian, karena masing-masing kasus pembuktiannya berbeda;

#### Ad.5. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK BERDASARKAN HUKUM (*EXCEPTIE ONRECHTMATIG OF ONGEGROND*)

Menimbang, bahwa mengenai eksepsi gugatan Penggugat tidak berdasarkan hukum, Penggugat telah secara keliru mengajukan gugatan Perbuatan Melawan Hukum dalam perkara *a quo*, gugatan Penggugat juga tidak disertai dengan uraian dan pembuktian terhadap pemenuhan unsur-unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 1365



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

KUHPerdata, menurut pendapat Majelis Hakim bahwa eksepsi tersebut sudah masuk dalam pembahasan pokok perkara yang nantinya akan dibuktikan oleh Tergugat I dan Tergugat II serta Penggugat melalui alat-alat bukti dalam pemeriksaan pokok perkara;

Menimbang, bahwa berdasarkan keseluruhan pertimbangan di atas, Majelis Hakim berkesimpulan bahwa eksepsi Tergugat I dan Tergugat II karena tidak berdasarkan hukum, oleh karena itu harus dinyatakan tidak dapat diterima;

## DALAM POKOK PERKARA

Menimbang, bahwa adapun maksud dan tujuan gugatan Penggugat adalah sebagaimana terurai di atas;

Menimbang, bahwa terlebih dahulu Majelis Hakim akan mempertimbangkan apakah Penggugat mempunyai kedudukan hukum/legal standing dalam gugatan perkara a quo ?

Menimbang, bahwa sebagaimana dalil gugatan Penggugat bahwa Penggugat adalah suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang usaha perasuransian, dimana secara umum Penggugat menjalankan usaha jasa pertanggungansian selaku Penanggung yang memberikan penggantian kepada Tertanggung terhadap hal-hal yang disebabkan karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diderita oleh tertanggung terhadap suatu peristiwa atau resiko berdasarkan Perjanjian Asuransi/Polis Asuransi antara Penggugat selaku Penanggung dengan Tertanggung berdasarkan Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian (UU 40/2014), Berdasarkan polis *CONTRACTORS PLANT AND MACHINERY INSURANCE POLICY* NO. FPG. 29.1008.16.00112 dengan periode polis tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2016 sampai dengan tanggal 30 Agustus 2017 ("Polis Asuransi") (*Bukti P-1.1 dan Bukti P-1.2*) yang diterbitkan oleh PT. Asuransi FPG Indonesia selaku Penggugat menutup objek pertanggungansian/ menjamin barang milik dari PT. RIAU ANDALAN PULP AND PAPER (PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat), berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 ("Objek Pertanggungansian") dengan jumlah nilai pertanggungansian (*sum insured*) sebesar Rp.31.590.000.000,- (tiga puluh satu miliar lima ratus sembilan puluh juta Rupiah), bahwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, Kapal MV. Umbul

Halaman 120 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



Mas milik dari Tergugat I menabrak *private jetty* dan objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatan, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dimana hal tersebut mengakibatkan objek pertanggung jawaban rusak/hancur sebagian. Insiden tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik tertanggung dari Penggugat, sehingga menimbulkan *financial loss* (total nilai klaim) seluruhnya sebesar Rp.39.800.000.000,- (tiga puluh sembilan miliar delapan ratus juta Rupiah), secara berturut-turut tertanggung dari Penggugat mengajukan tuntutan pembayaran ganti rugi kepada Tergugat I sebagai pemilik dari MV. Umbul Mas terkait dengan rusaknya objek pertanggung jawaban melalui masing-masing Surat No. 29/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Surat Lanjutan dan Permintaan Pertanggungjawaban tertanggal 20 (dua puluh) September 2017 dan diikuti dengan Surat No.30/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Penyampaian Klaim Kerugian tertanggal 22 (dua puluh dua) September 2017, namun tidak ada realisasi pembayaran ganti kerugian yang dilakukan oleh Tergugat I, oleh karena tidak adanya itikat baik yang ditunjukkan oleh Tergugat I sebagai pemilik Kapal MV. Umbul Mas, maka Penggugat selaku Penanggung dari (PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat) berdasarkan Polis Asuransi tersebut diatas telah melakukan pembayaran atas seluruh klaim kerugian berdasarkan kondisi polis kepada (PT. RAPP/Tertanggung dari Penggugat) dengan total pembayaran klaim sebesar Rp.10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) (Net of deductible/besarnya resiko sendiri yang harus ditanggung oleh Tertanggung) (Bukti P-3.1, Bukti P-3.2, Bukti P-3.3 dan Bukti P-4);

Menimbang, bahwa atas gugatan Penggugat tersebut, Tergugat I dan Tergugat II dalam eksepsinya sebagaimana terurai di atas mendalilkan bahwa Penggugat tidak mempunyai *legal standing* untuk mengajukan gugatan perkara *a quo* dikarenakan PT. Riau Andalan Pulp and Paper selaku Tertanggung dari Penggugat mempunyai asuransi lain selain Penggugat yaitu PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk. Berdasarkan Pasal 252 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), klaim ganda menyebabkan pertanggung jawaban Asuransi yang kedua batal;

Menimbang, bahwa terhadap eksepsi tentang kedudukan hukum/legal standing Penggugat, Majelis Hakim mempertimbangkannya sebagai berikut:



Menimbang, bahwa sebagaimana fakta yang terungkap dipersidangan, PT. Riau Andalan Pulp and Paper (PT. RAPP) selaku Tertanggung mempunyai dua (2) jenis polis asuransi yang berbeda. Penutupan polis asuransi yang satu dilakukan melalui Penggugat dengan jenis polis asuransi Contractors Plant and Machinery Insurance Policy (bukti P-1.1, P-1.2), sedangkan jenis polis asuransi yang ditutup melalui PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk adalah polis asuransi Property All Risk Policy (bukti P-11.1, P-11.2), Objek pertanggungangan yang ditanggung/dicover melalui Penggugat dalam Contractors Plant and Machinery Insurance Policy No. FPG. 29.1008.16.00112 dengan periode polis tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2016 sampai dengan tanggal 30 Agustus 2017 adalah berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01; S/N: Hitachi: E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, sedangkan dalam Property All Risk Policy No. PVF 1600680 dengan periode polis tanggal 30 Desember 2016 sampai dengan tanggal 30 Juni 2018 objek pertanggungangan yang ditanggung/dicover melalui PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk adalah seluruh bangunan/property yang dimiliki oleh PT. Riau Andalan Pulp and Paper selaku Tertanggung, termasuk Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01; S/N: Hitachi: E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969;

Menimbang, bahwa oleh karena masing-masing polis asuransi yang dimiliki PT. Riau Andalan Pulp and Paper (PT. RAPP) selaku Tertanggung yaitu jenis Polis, objek pertanggungangan, nilai pertanggungangan/sum insured dan periode polis berbeda, maka pada saat rusaknya objek pertanggungangan akibat ditabrak oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang di Nahkodahi oleh Tergugat II yaitu berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01; S/N: Hitachi: E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 berlaku prinsip hukum asuransi yang disebut dengan kontribusi sebagaimana Pasal 277 Ayat (2) KUHD yakni "*Apabila dalam pertanggungangan yang pertama itu tidak dipertanggungkan harga sepenuhnya, maka para penanggung yang berikut bertanggung jawab untuk harga yang selebihnya, menurut tertib waktu ditutupnya pertanggungangan/pertanggungangan yang berikut itu*";

Menimbang, bahwa Kontribusi merupakan pendampingan dari prinsip indemnity/indemnitas, definisinya adalah hak seorang penanggung untuk mengajak/meminta penanggung lain yang turut bertanggung jawab kepada tertanggung yang sama untuk turut menanggung suatu kerugian tertentu yang ganti rugi penuhnya (full indemnity) telah dibayar oleh penanggung yang pertama tersebut (dasar hukum Pasal 277 KUHD), sedangkan prinsip/asas



Indemnitas adalah suatu bentuk asas penggantian kerugian dimana B diwajibkan untuk mengganti kerusakan yang ditimbulkan kepada A (sebagai pihak yang mengalami kerugian dan pihak bertanggung dalam Asuransi);

Menimbang, bahwa atas terjadinya insiden penabrakan yang terjadi pada tanggal 30 Agustus 2017 yang dilakukan oleh Tergugat II selaku Nahkoda Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I terhadap barang/objek pertanggunganan milik Tertanggung (PT. RAPP) tersebut, Tertanggung telah mengajukan klaim kepada Penggugat (Penanggung) sebesar Rp.10.313.237.120,- (sepuluh milyar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh rupiah) sebagaimana bukti P-3.1, P-3.2 dan P-3.3;

Menimbang, bahwa Penggugat sebagai Perusahaan Asuransi sudah membayarkan kewajibannya sebagai penanggung dengan membayarkan klaim kepada Tertanggung (PT. RAPP) sebagaimana bukti P-3.1, P-3.2 dan P-3.3, P-4 dengan diterimanya Surat Tanda Pembayaran Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan (Claim Discharge and Receipt) tersebut, PT. RAPP selaku Tertanggung dari Penggugat dengan sendirinya mengalihkan hak hukumnya kepada kepada Penggugat;

Menimbang, bahwa bukti P-13.1, P-13.2 adalah sama dengan bukti TI/TII-1 dan TI/TII-1a yakni berupa *Subrogation Receipt Claim* Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018, bukti ini menerangkan bahwa Tergugat mengetahui bahwa perusahaan asuransi yang lain yang dimaksud oleh Penggugat adalah PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia Tbk, yang telah menyampaikan pemberitahuan kepada Para Tergugat bahwa PT RAPP juga telah memperoleh ganti rugi atas dugaan benturan tersebut berdasarkan Polis *Property All Risk Policy No. PVF 1600680* dengan perusahaan asuransi PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia, dimana nilai ganti rugi yang diberikan oleh PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia adalah senilai USD 3.000.000 (kurang lebih senilai Rp. 40.000.000.000) untuk kerusakan dermaga/jetty dan *quay crane* CC-01 berdasarkan *Subrogation Receipt Claim* Ref. SQF1700845 tanggal 25 Mei 2018;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti bukti P-1.1, P-1.2, P-11.1 dan P-11.2, dihubungkan dengan bukti P-13.1, P-13.2 adalah sama dengan bukti TI/TII-1 dan TI/TII-1a, menunjukkan ada perpedaan jenis Polis, objek pertanggunganan, nilai pertanggunganan/sum insured dan periode polis, sehingga hak menuntut Penggugat dengan PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk.



masing-masing berbeda dan tidak bisa disatukan sama lain, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 284 KUHD berbunyi : “*Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan penerbitan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu*”.

Menimbang, bahwa Asas Subrogasi adalah prinsip asuransi yang memberikan hak penuntutan ganti rugi dari tertanggung kepada penanggung atau hak untuk meminta penggantian ganti rugi kepada pihak ketiga yang menyebabkan terjadinya kerugian. Penerapan Asas Subrogasi secara mutlak bisa diminta oleh pihak asuransi apabila kerugian yang terjadi adalah akibat kelalaian dari Pihak Ketiga;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka Majelis Hakim berpendapat bahwa Penggugat mempunyai kedudukan hukum/legal standing untuk mengajukan gugatan kepada Tergugat I dan Tergugat II tersebut;

Menimbang, bahwa untuk menyingkat uraian dalam putusan ini maka segala sesuatu yang telah dipertimbangkan dalam provisi dan *eksepsi* sepanjang relevan maka secara *mutatis mutandis* dianggap telah turut dipertimbangkan dan dianggap satu kesatuan yang bulat dan utuh dalam pertimbangan tuntutan dalam pokok perkara ini;

Menimbang, bahwa apabila diperhatikan secara lebih cermat, detail dan terperinci gugatan Penggugat dan Jawaban dari Tergugat I dan Tergugat II maka pada hakekatnya pokok persengketaan ini secara substansial bertitik tolak kepada adanya peristiwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, dimana Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang di Nakhodai oleh Tergugat II telah menabrak Dermaga/*private jetty* dan objek pertanggunganan milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatan, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dari peristiwa tabrakan tersebut mengakibatkan objek pertanggunganan rusak/hancur sebagian. Insiden tabrakan tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggunganan milik tertanggung dari Penggugat, sehingga menimbulkan *financial loss* (total nilai klaim) seluruhnya sebesar Rp.39.800.000.000,- (tiga puluh sembilan miliar delapan ratus juta Rupiah). Secara berturut-turut tertanggung dari Penggugat telah mengajukan



tuntutan pembayaran ganti rugi kepada Tergugat I sebagai pemilik dari MV. Umbul Mas terkait dengan rusaknya objek pertanggungan melalui masing-masing Surat No. 29/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Surat Lanjutan dan Permintaan Pertanggungjawaban tertanggal 20 (dua puluh) September 2017 dan diikuti dengan Surat No. 30/LGL/RAPP/EXT/IX/2017 Perihal Penyampaian Klaim Kerugian tertanggal 22 (dua puluh dua) September 2017, namun sampai saat ini tidak ada realisasi pembayaran ganti kerugian yang dilakukan oleh Tergugat I (PT. Pelayaran Tempuran Mas, Tbk. selaku majikandari La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk bertanggung jawab atas perbuatan dan membayar kerugian yang timbul sebagai akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh La Ode Alifatha (Tergugat II) selaku karyawan/Nahkoda kapal MV. Umbul Mas dari PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I);

Menimbang, bahwa dalil gugatan Penggugat tersebut di atas, dibantah oleh Tergugat I dan Tergugat II dengan mendalilkan pada pokoknya bahwa peristiwa yang terjadi pada tanggal 30 Agustus 2017, Kapal MV Umbul Mas milik Tergugat I melintas sungai Siak, akan tetapi ketika ingin mengambil tikungan ke kiri dekat pelabuhan Buatan, arus sungai Siak yang kencang secara tidak terduga menyebabkan badan kapal hanyut sehingga haluan Kapal mengarah ke arah kanan dan membentur dermaga milik PT RAPP, Tergugat II bersama dengan pandu Kapal yang bertugas yang berada di atas Kapal telah berusaha sekuat tenaga untuk mengembalikan posisi Kapal dengan cara menghentikan mesin dan mundur penuh disertai dengan melepaskan jangkar 1,5  $\frac{1}{2}$  segel dan berupaya untuk berolah gerak untuk menghindari benturan dengan dermaga milik PT RAPP, namun benturan tidak dapat dihindari, setelah peristiwa tersebut tidak ada pengejaran yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Resor Siak ataupun Kesyahbandaran setempat atas tubrukan tersebut dan juga tidak ada keterlibatan Kepolisian Resor Siak yang menahan Kapal atau menghentikan Kapal milik Tergugat I, jika memang ada keterlibatan Kepolisian Resor Siak, maka sudah barang tentu pihak Kepolisian akan menahan Kapal milik Tergugat I beserta Tergugat II dan memprosesnya secara pidana. Bahwa hingga saat ini, Tergugat II dan Kapal milik Tergugat I tidak pernah ditangkap atau ditahan oleh pihak Kepolisian manapun atas benturan yang terjadi dengan Dermaga PT RAPP, dengan demikian Tergugat I dan Tergugat II tidak melakukan perbuatan melawan hukum terhadap Penggugat;



Menimbang, bahwa oleh karena dalil-dalil gugatan Penggugat ditolak dan dibantah oleh Tergugat I dan Tergugat II, maka dengan bertitik tolak kepada dasar pertimbangan sebagaimana ketentuan Pasal 163 HIR dan Pasal 1865 KUHPerdata, Majelis Hakim menetapkan beban pembuktian kepada kedua belah pihak yang berperkara;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan meneliti dan mempertimbangkan petitum surat gugatan Penggugat secara satu persatu sebagai berikut di bawah ini;

Menimbang, bahwaterlebih dahulu Majelis Hakim akan mempertimbangkan dan meneliti petitum surat gugatan Penggugat angka 3 yakni, "Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) telah melakukan perbuatan melawan hukum";

Menimbang, bahwa untuk itu Majelis Hakim akan mempertimbangkan bahwa pada dasarnya dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategorisasi dari perbuatan melawan hukum yaitu perbuatan melawan hukum karena kesengajaan, perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan dan perbuatan melawan hukum karena kelalaian. Dari ketiga model pengaturan KUHPerdata Indonesia tentang perbuatan melawan hukum maka model tanggung jawab hukum dapat berupa tanggung jawab dengan unsur kesalahan baik karena kesengajaan maupun kelalaian sebagaimana terdapat dalam ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata, tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdata dan tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas pada ketentuan Pasal 1367 KUHPerdata;

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata, pendapat doktrina hukum perdata seperti Munir Fuady, S.H., M.H., LL.M dalam bukunya: "Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer", Rosa Agustina dalam bukunya: "Perbuatan Melawan Hukum", M.A. Moegni Djodirdjo dalam bukunya: "Perbuatan Melawan Hukum", dan L.C. Hofmann dalam bukunya: "Het Nederlandsch Verbintenissenrecht", maka pada hakekatnya anasir atau unsur perbuatan melawan hukum mencakup:

1. Harus adanya suatu perbuatan;
2. Perbuatan itu harus melawan hukum;
3. Adanya kesalahan dari pihak pelaku;



4. Ada kerugian;
5. Ada hubungan sebab akibat antara perbuatan melawan hukum itu dengan kerugian.

Menimbang, bahwa sekarang Majelis Hakim akan mempertimbangkan dan meneliti anasir perbuatan melawan hukum tersebut dikorelasikan dengan gugatan Penggugat sebagaimana termaktub di dalam surat gugatannya;

#### **Ad.1. Harus adanya suatu perbuatan.**

Menimbang, bahwa pada dasarnya, perbuatan di sini dapat berupa perbuatan baik bersifat positif maupun bersifat negatif, artinya setiap tingkah laku berbuat atau tidak berbuat. Menurut William C. Robinson dalam bukunya: "**Elementary Law**", maka pengertian "perbuatan" dalam "perbuatan melawan hukum" adalah **Nonfeasance** yaitu merupakan tidak berbuat sesuatu yang diwajibkan oleh hukum, **Misfeasance** yaitu perbuatan yang dilakukan secara salah, perbuatan mana merupakan kewajibannya atau merupakan perbuatan dimana adanya hak untuk melakukannya, dan **Malfeasance** merupakan perbuatan yang dilakukan padahal pelakunya tidak berhak untuk melakukannya. Dengan tolok ukur sebagaimana konteks di atas, dihubungkan dengan fakta hukum yang diakui kebenarannya baik oleh Penggugat maupun oleh Tergugat I dan Tergugat II mengenai kejadian peristiwa tabrakan tersebut yaitu adanya peristiwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, dimana Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang dinahkodai oleh Tergugat II telah menubruk Dermaga/*private jetty* dan objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat berupa berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, yaitu suatu mesin/alat berdimensi sangat besar, objek pertanggung jawaban digunakan untuk melakukan bongkar muat barang-barang *cargo* dan/atau muatan dalam *container* dari dermaga ke kapal laut maupun sebaliknya dari kapal laut ke dermaga. Karena fungsi dan kegunaannya, objek pertanggung jawaban diletakkan di posisi tertentu pada bagian *private jetty* / dermaga milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatun, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dan dari peristiwa tabrakan tersebut mengakibatkan objek pertanggung jawaban rusak/hancur sebagian. Insiden tabrakan tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik tertanggung dari Penggugat, dengan demikian unsur adanya suatu perbuatan telah terpenuhi;

#### **Ad.2. Perbuatan itu harus melawan hukum.**



Menimbang, bahwa dikaji dari aspek teoritik dan praktik peradilan pada hakekatnya sebelum tahun 1919 Hoge Raad Belanda dalam Arrestnya tanggal 18 Pebruari 1853, Arrest tanggal 6 Januari 1905 dan Arrest tanggal 10 Juni 1910 berpendapat dan menafsirkan perbuatan melawan hukum dalam artian sempit, dimana perbuatan melawan hukum dinyatakan sebagai berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku yang telah diatur oleh undang-undang. Kemudian pada tahun 1919, Hoge Raad Belanda melalui Arrest tanggal 31 Januari 1919 menafsirkan perbuatan melawan hukum dalam artian luas, yang meliputi perbuatan yang melanggar undang-undang yang berlaku, melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum atau perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku, atau perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan dan perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain. Oleh karena itu, maka adanyaperistiwa tabrakan pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, dimana Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang dinahkodai oleh Tergugat II telah menarak Dermaga/*private jetty* dan objek pertanggungn milik Tertanggung dari Penggugat berupa berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, yaitu suatu mesin/alat berdimensi sangat besar, objek pertanggungn digunakan untuk melakukan bongkar muat barang-barang *cargo* dan/atau muatan dalam *container* dari dermaga ke kapal laut maupun sebaliknya dari kapal laut ke dermaga. Karena fungsi dan kegunaannya, objek pertanggungn diletakkan di posisi tertentu pada bagian *private jetty*/dermaga milik Tertanggung dari Penggugat;

Menimbang, bahwa dari peristiwa tabrakan tersebut mengakibatkan objek pertanggungn milik tertanggung dari Penggugat rusak/hancur sebagian, akibat dari Kapal MV. UMBUL MAS milik Tergugat I yang dinahkodai oleh Tergugat II telah menabrak Dermaga/*private jetty* dan objek pertanggungn milik Tertanggung dari Penggugat tersebut;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil gugatan Penggugat tersebut di atas, Penggugat telah mengajukan alat bukti surat P-2.1, P-2.2 adalah sama yaitu berupa *FINAL REPORT CONTRACTOR'S PLANT AND MACHINERY CLAIM* dari PT ATLAS ADJUSTING INDONESIA selaku Perusahaan *LOSS ADJUSTER* yang ditunjuk oleh Penggugat sebagai pihak independen dalam penyelesaian klaim Asuransi tertanggal 25 Mei 2018, dari



bukti P-2.1 dan P-2.2 ini menerangkan bahwa Penggugat telah menggunakan perusahaan penilai kerugian/Loss Adjuster setelah PT. RAPP selaku Tertanggung mengajukan klaim kerugian kepada Penggugat akibat rusaknya barang/objek pertanggung jawaban akibat ditubruk oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang di Nahkodahi oleh Tergugat II yang terjadi pada tanggal 30 Agustus 2017 di Pelabuhan Buatan milik Tertanggung dari Penggugat, bukti surat P-9.1, P-9.2 adalah sama yaitu berupa *ALIGNMENT MEASURING REPORT NO.301/INS/40583/2017* yang dikeluarkan oleh PT MHE-DEMAG INDONESIA, dari bukti P-9.1 dan P-9.2 ini menerangkan bahwa akibat rusaknya barang/objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat berupa Hitachi Quay Crane Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 akibat ditubruk oleh kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang di Nahkodahi oleh Tergugat II, selanjutnya Tertanggung dari Penggugat menunjuk PT. MHE-Demag Indonesia selaku Perusahaan manufacture industrial crane untuk melakukan perhitungan/penilaian terhadap kerusakan dari barang/objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat dimana PT. MHE-Demag Indonesia telah memeriksa komponen mekanikal dan electrical serta struktur Crane dan Jetty/Dermaga atas kerusakan yang terjadi pada Jetty/Dermaga dan Crane Hitachi Quay Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, yang diperiksa adalah boom girder, struktur baja tungkai dan kaki belakang dan melakukan uji NDT boom girder dan semua temuannya dilaporkan dalam bentuk laporan evaluasi dan proposal yang mengacu pada standar pemeriksaan atau penilaian yang diharapkan untuk membantu menyelesaikan dasar nilai ganti rugi yang sesungguhnya atas kerusakan Jetty/Dermaga dan Crane tersebut, dalam laporan PT. MHE-Demag Indonesia ditemukan beberapa titik kerusakan pada barang/objek pertanggung jawaban berupa Crane Hitachi Quay Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969 sehingga PT. MHE-Demag Indonesia berdasarkan hasil analisa teknis dan evaluasi atas kerusakan yang terjadi dan kondisi actual setelah terjadi penabrakan atas objek Asuransi tersebut merekomendasikan untuk mengganti seluruh struktur Crane, bahwa laporan dari PT. MHE-Demag Indonesia ini yang menjadi rujukan dari PT. Atlas Adjusting Indonesia dan PT. Cunningham Linsey Indonesi sebagai perusahaan penilai kerugian (Loss Adjuster) yang didalam laporan penilai ini masing-masing dari mereka dapat menilai apa yang direkomendasi oleh PT. MHE-Demag Indonesia atas barang/objek pertanggung jawaban tersebut dan dijadikan dasar oleh kedua perusahaan Loss Adjuster untuk menentukan nilai kerugian yang dialami



oleh Tertanggung dari Penggugat, bukti surat P-12.1, P-12.2 adalah sama yakni berupa Final REPORT PROPERTY ALL RISK POLICY dari Perusahaan Loss Adjuster PT CUNNINGHAM LINDSEY INDONESIA tertanggal 28 Mei 2018, dari bukti P-12.1 dan P-12.2 tersebut menerangkan bahwa atas terjadinya peristiwa penabrakan barang/objek pertanggungungan milik PT. RAPP, selanjutnya PT. Asuransi Tugu Pratama Indonesia, Tbk., menunjuk PT. Cunningham Lindsey Indonesia selaku Perusahaan Loss Adjusting untuk melakukan penilaian atas barang/objek pertanggungungan yang rusak akibat ditubruk oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang di Nahkodahi Tergugat II, bukti surat P-14 yaitu berupa Foto kerusakan Kapal MV. UMBUL MAS sesaat setelah menubruk objek pertanggungungan berupa Jetty/Dermaga dan Crane CC01, bukti surat P-15.1 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") I (Pertama), bukti surat P-15.2 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") II (Kedua), bukti surat P-15.3 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") III (Ketiga), bukti surat P-15.4 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") IV (Empat), bukti surat P-15.5 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") V (Lima), bukti surat P-15.6 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") VI (Enam), bukti surat P-15.7 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") VII (Tujuh), bukti surat P-15.8 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") VIII (Delapan), bukti surat P-15.9 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 ("objek pertanggungungan") IX (Pertama), bukti surat P-15.10 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC



01 (“objek pertanggung”) X (Sepuluh), bukti surat P-15.11 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 (“objek pertanggung”) XI (Sebelas), bukti surat P-15.12 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 (“objek pertanggung”) XII (Dua belas), bukti surat P-15.13 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 (“objek pertanggung”) XIII (Tiga belas), bukti surat P-15.14 yaitu berupa Foto kerusakan HITACHI QUAY CRANE CODE NO.: CC-01;S/N: HITACHI:E/N : 3057-C UNIT NO. 3A69985: YEAR: 1969/CRANE CC 01 (“objek pertanggung”) XIV (Empat belas), bahwa dari bukti surat P-15.1 sampai dengan P-15.14 adalah berupa foto-foto kerusakan sebagai akibat dari insiden penubrukan objek pertanggung milik Tertanggung dari Penggugat yang ditubruk oleh kapal MV. Umbul Mas pada tanggal 30 Agustus 2017 di Pelabuhan Buatan dan dari foto-foto tersebut terlihat kerusakan pada bagian balok lintang, hilang dan terputusnya beberapa baut pada balok penampung dan rel pada crane tidak lagi selaras atau bergeser dari posisi semula/sebelumnya, Derek pada crane tidak bisa bergerak atau tidak dapat bekerja dengan sempurna dan stopper bengkok, bukti surat P-18.1 yaitu berupa Foto kerusakan Jetty di Buatan Port – I (Pertama), bukti surat P-18.2 yaitu berupa Foto kerusakan Jetty di Buatan Port – II (Kedua) dan bukti surat P-18.3 yaitu berupa Foto kerusakan Jetty di Buatan Port – III (Ketiga), bahwa dari bukti surat P-18.1 sampai dengan P-18.3 dapat terlihat bahwa benar telah terjadi kerusakan Jetty/Dermaga pada pondasinya;

Menimbang, bahwa disamping Penggugat telah membuktikan melalui surat bukti yang ditandai dengan bukti P-2.1, P-2.2, P-9.1, P-9.2, P-12.1, P-12.2, P-14, P-15.1 sampai dengan P-15.14, P-18.1 sampai dengan P-18.3, diperkuat juga dengan keterangan saksi Hadi Widyanto, saksi Master Sitinjak, saksi Zulkifli Zulkarnaen dan saksi Dicky Haryanto yang membenarkan telah terjadi kerusakan pada objek pertanggung berupa Crane Hitachi Quay Code No.: CC-01;S/N: Hitachi:E/N : 3057-C Unit No. 3A69985: Year: 1969, yang terjadi pada tanggal 30 Agustus 2017 tersebut;

Menimbang, bahwa dalam Jawabannya, Tergugat I dan Tergugat II membantah dalil gugatan Penggugat tersebut di atas dan menyatakan bahwa memang benar pada tanggal 30 Agustus 2017, Kapal MV Umbul Mas milik



Tergugat I melintas sungai Siak, akan tetapi ketika ingin mengambil tikungan ke kiri dekat pelabuhan Buatan, arus sungai Siak yang kencang secara tidak terduga menyebabkan badan kapal hanyut sehingga haluan Kapal mengarah ke arah kanan dan membentur dermaga milik PT RAPP, Tergugat II bersama dengan pandu Kapal yang bertugas yang berada di atas Kapal telah berusaha sekuat tenaga untuk mengembalikan posisi Kapal dengan cara menghentikan mesin dan mundur penuh disertai dengan melepaskan jangkar  $1,5 \frac{1}{2}$  segel dan berupaya untuk berolah gerak untuk menghindari benturan dengan dermaga milik PT RAPP, namun benturan tidak dapat dihindari, Tergugat I dan Tergugat II juga membantah yang menyatakan bahwa Kapal lari dari Pelabuhan Buatan setelah terjadinya benturan dengan dermaga PT RAPP. Faktanya adalah Tergugat II telah berkomunikasi dengan Operasional Dermaga RAPP setelah terjadinya benturan dan berhenti pada saat terjadinya benturan. Namun karena ada kapal lain yang akan sandar di Dermaga RAPP, maka Operasional Dermaga RAPP meminta Tergugat II untuk segera memberangkatkan kapalnya dari Dermaga RAPP, tidak ada pengejaran yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Resor Siak ataupun Kesyahbandaran setempat atas tubrukan tersebut dan juga tidak ada keterlibatan Kepolisian Resor Siak yang menahan Kapal atau menghentikan Kapal, jika memang ada keterlibatan Kepolisian Resor Siak, maka sudah barang tentu pihak Kepolisian akan menahan Kapal beserta Tergugat II dan memprosesnya secara pidana, hingga saat ini, Tergugat II dan Kapal tidak pernah ditangkap atau ditahan oleh pihak Kepolisian manapun atas benturan yang terjadi dengan dermaga PT RAPP;

Menimbang, bahwa atas bantahan dari Tergugat I dan Tergugat II tersebut di atas, Majelis Hakim menanggapinya berdasarkan fakta-fakta hukum yang terungkap dipersidangan sesuai dengan alat bukti yang diajukan oleh Penggugat maupun oleh Tergugat I serta Tergugat II sebagai berikut:

Menimbang, bahwa mengenai dalil bantahan Tergugat I dan Tergugat II bahwa pada saat Kapal MV Umbul Mas milik Tergugat I melintas sungai Siak, akan tetapi ketika ingin mengambil tikungan ke kiri dekat pelabuhan Buatan, arus sungai Siak yang kencang secara tidak terduga menyebabkan badan kapal hanyut sehingga haluan Kapal mengarah ke arah kanan dan membentur dermaga milik PT RAPP, Majelis Hakim mempertimbangkannya bahwa selama persidangan Tergugat I dan Tergugat II tidak dapat membuktikan dipersidangan bahwa pada tanggal 30 Agustus 2017 ada peristiwa alam yaitu adanya arus



sungai Siak yang kencang secara tidak terduga yang mengakibatkan insiden/kecelakaan, oleh karena itu dalil bantahan Tergugat I dan Tergugat II mengenai adanya peristiwa alam arus sungai Siak yang kencang secara tidak terduga (force majeure) oleh Majelis Hakim dinyatakan dikesampingkan;

Menimbang, bahwa mengenai dalil bantahan Tergugat I dan Tergugat II bahwa Kapal tidak lari setelah terjadi insiden tabrakan, melainkan Tergugat II telah berkomunikasi dengan Operasional Dermaga RAPP setelah terjadinya benturan dan berhenti pada saat terjadinya benturan. Namun karena ada kapal lain yang akan sandar di Dermaga RAPP, maka Operasional Dermaga RAPP meminta Tergugat II untuk segera memberangkatkan kapalnya dari Dermaga RAPP dan juga tidak ada pengejaran yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Resor Siak ataupun Kesyahbandaran setempat atas tubrukan tersebut;

Menimbang, bahwa terhadap dalil bantahan tersebut, Majelis Hakim mempertimbangkan berdasarkan fakta dipersidangan dari keterangan saksi dan alat bukti surat yang diajukan dipersidangan, yaitu alat bukti surat P-5 berupa Surat Keterangan No.: SK/01/VIII/2017/Sat. Pol. Airud tertanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017 yang dikeluarkan oleh Satuan Kepolisian Perairan dan Udara Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Riau Resor Siak bahwa berdasarkan hasil pemeriksaan Brigadir Master Sitinjak selaku Komandan Kapal Pol.IV-1403 melakukan pengecekan di TKP dan mengupayakan untuk menghentikan Kapal Umbul Mas dikarenakan alur sempit, Kapal Umbul Mas tidak dapat berhenti karena berdasarkan keterangan Nahkoda Umbul Mas saudara La Ode Alifatha kesulitan oleh gerak dan nentinya akan dilaporkan ke Perusahaan dan berupaya bertanggung jawab kerugian atau kerusakan atas kejadian tubrukan tersebut, dan juga diperkuat dengan Keterangan Saksi Master Sitinjak yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa setelah saksi mendengar kejadian pada tanggal 30 Agustus 2017 saksi langsung menuju lokasi kejadian di Pelabuhan Buatun untuk memastikan kejadian penubrukan tersebut namun sebelum saksi menuju lokasi kejadian saksi mendapatkan informasi dari radio komunikasi bahwa kapal MV. Umbul Mas melarikan diri sesaat setelah penubrukan kemudian saksi melakukan pengejaran terhadap kapal MV. Umbul Mas;
- Pada saat saksi melakukan pengejaran beberapa kilo dari lokasi penubrukan akhirnya kapal MV. Umbul Mas berhasil dihentikan oleh saksi dan diminta untuk berhenti untuk selanjutnya saksi dan perwakilan dari



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pihak Pelabuhan Buatan PT. Riau Andalan Pulp and Paper (RAPP) naik ke atas kapal dan melakukan pembicaraan dengan pihak ABK (anak buah kapal) kapal mengenai tanggungjawab dari pihak kapal MV. Umbul Mas atas insiden yang terjadi tersebut, saksi juga melihat pihak kapal membuat dan menandatangani surat yang isinya pihak kapal akan bertanggungjawab atas insiden penubrukan yang dilakukannya;

Menimbang, bahwa bukti P-6 yaitu berupa Surat Pernyataan yang dibuat dan ditanda tangani oleh Antoni Yuzendra selaku Kepala Cabang PT. Tempuran Emas, tertanggal 31 Agustus 2017 di Pekanbaru, dengan bukti P-6 ini menerangkan bahwa benar PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk. selaku pemilik Kapal MV. Umbul Mas (Tergugat I) yang di Nahkodahi oleh Tergugat II telah melakukan penubrukan terhadap barang/objek Pertanggungungan milik Tertanggung dari Penggugat, bukti surat P-7 yakni berupa Surat No. : 004/INS/SRT/TE-PKU/IX/17 Perihal Proposal perbaikan Jetty No.2 yang dibuat dan ditandatangani oleh ANTONI YUZENDRA, selaku Kepala Cabang PT. Tempuran Emas, tertanggal 6 September 2017, dengan bukti P-7 ini menerangkan bahwa benar PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk. selaku pemilik Kapal MV. Umbul Mas (Tergugat I) yang di Nahkodahi oleh Tergugat II telah melakukan penubrukan terhadap barang/objek Pertanggungungan milik Tertanggung dari Penggugat, sehingga Tergugat I mengirimkan proposal perbaikan barang/objek pertanggungungan milik Tertanggung dari Penggugat yang pada intinya mengirimkan penawaran perbaikan terhadap barang/objek pertanggungungan yang mengalami kerusakan akibat dari penubrukan yang dilakukan oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang di Nahkodai oleh Tergugat II, bukti surat P-8 yaitu berupa Surat Pernyataan yang dibuat dan ditandatangani oleh ANTONI YUZENDRA, selaku Kepala Cabang PT. Tempuran Emas, tertanggal 30 Agustus 2017 di Pekanbaru, dengan bukti P-8 ini menerangkan bahwa seluruh crew Kapal MV. Umbul Mas bersedia untuk dipanggil oleh pihak Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pekanbaru (KSOP) sehubungan dengan insiden penubrukan pada tanggal 30 Agustus 2017;

Menimbang, bahwa berdasarkan alat-alat bukti tersebut di atas, Majelis Hakim berpendapat bahwa perbuatan Tergugat I dan Tergugat II tersebut merupakan perbuatan yang melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum atau perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku dan

Halaman 134 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain;

### **Ad.3. Adanya kesalahan dari pihak si pelaku.**

Menimbang, bahwa pada hakekatnya, ketentuan perbuatan melawan hukum dalam ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata dan yurisprudensi Mahkamah Agung RI mensyaratkan adanya unsur kesalahan, sehingga konsepsi tanggung jawab tanpa kesalahan (strict liability) tidak termasuk tanggung jawab berdasarkan ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata. Dikaji dari perspektif teoritik dan praktik peradilan maka ketentuan Pasal 1365 KUHPerdata unsur "kesalahan" (schuld) mencakup anasir adanya unsur kesengajaan (dolus), adanya unsur "kelalaian" (negligence, culpa), dan adanya alasan pembenar dan pemaaf (rechtsvaardigingsround). Dalam perkara a quo Tergugat I adalah sebagai pemilik dari Kapal MV. Umbul Mas merupakan suatu perusahaan penyedia jasa pengangkutan/perusahaan jasa transportasi laut, dimana yang menjadi salah satu tanggung jawab hukumnya dalam pemberian jasanya adalah menanggung segala kerugiandan resiko yang timbul ketika melakukan pengoperasian kapal milik Tergugat I, Insiden ditabraknya objek pertanggung jawaban oleh Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang di Nahkodai oleh Tergugat II pada hari Rabu sekitar pukul 11.10 Wib. tanggal 30 Agustus 2017 sebagaimana sudah dipertimbangkan di atas, jelas-jelas merupakan suatu kelalaian dan kesalahan yang dilakukan secara nyata, dimana pada akhirnya menimbulkan kerugian bagi Penggugat. Oleh karenanya Tergugat I selaku pemilik Kapal MV. Umbul Mas dan Tergugat II selaku Nahkoda Kapal MV. Umbul Mas mempunyai tanggung jawab hukum terhadap kerugian yang timbul dari tindakan kelalaian dan kesalahannya tersebut;

Menimbang, bahwa tanggung jawab Tergugat I sebagaimana diatur dalam Pasal 41 Ayat (1) huruf d Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU No. 17/2008) Jo. Pasal 181 Ayat (1) dan Ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan (PP No. 20/2010), seperti dikutip sebagai berikut:

Pasal 41 Ayat (1) huruf d UU No. 17/2008

"Pasal 41

*(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :*



- a. ...;
- b. ...;
- c. ...; atau
- d. Kerugian pihak ketiga.”

Pasal 181 Ayat (1) dan Ayat (2) PP No. 20/2010

“Pasal 181

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:
  - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
  - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang di angkut;
  - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/ atau barang yang di angkut; atau
  - d. Kerugian pihak ketiga.”

Menimbang, bahwa berdasarkan surat bukti P-5 yaitu berupa Surat Keterangan No.: SK/01/VIII/2017/Sat Pol Airud tertanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017 diperoleh keterangan bahwa Tergugat II selaku Nakhoda Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I kesulitan mengendalikan kapal/kesulitan melakukan olah gerak kapal. Hal ini mengindikasikan bahwa Kapal MV. Umbul Mas “mempunyai masalah”, padahal Tergugat I selaku pemilik kapal mempunyai kewajiban dan tanggungjawab hukum untuk memastikan kapalnya dalam keadaan laik laut (*sea worthy*) sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan (PP No. 51/2002), seperti dikutip sebagai berikut:

“Pasal 5

- (1) Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi:
  - a. Keselamatan kapal
  - b. Pengawakan kapal;
  - c. Manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal;
  - d. Pemuatan; dan
  - e. Status hukum kapal.

Menimbang, bahwa tanggung jawab Tergugat II selaku Nakhoda dalam pengoperasian Kapal MV. Umbul Mas adalah Tergugat II selaku Nakhoda



mempunyai peran sebagai Pejabat Tinggi dalam Kapal MV. Umbul Mas milik Tergugat I yang bertanggung jawab dalam segala pengoperasian kapal selama perjalanan dari Pelabuhan asal sampai dengan di Pelabuhan tujuan. Tanggung jawab tersebut tidak hanya sampai disana. Nakhoda bertanggung jawab pula terhadap keselamatan kapal dan segala sesuatu didalamnya termasuk menjaga/menghindari kerugian-kerugian bagi pihak ketiga pada saat pengoperasian kapal atau selama perjalanan yang mungkin akan timbul atau akan terjadi. Hal ini sebagaimana ditegaskan pada Pasal 341 KUHD seperti dikutip sebagai berikut:

*"Pasal 341: Nakhoda memimpin kapal. Anak kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar anak-kapal (monsterrol)".*

Menimbang, bahwa begitu pentingnya peran Tergugat II sebagai Nakhoda, dimana Tergugat II berkewajiban untuk memastikan kapal tersebut tidak mengalami kerusakan sebelum dilakukannya perjalanan. Apabila ternyata ditemukan kerusakan pada sebagian/seluruh komponen kapal dan peralatan yang berada atau melekat dikapal tersebut yang berakibat akan menimbulkan atau mempunyai resiko untuk melakukan pelayaran, Tergugat II bisa menolak untuk berlayar, meskipun sudah ada ijin berlayar dari syahbandar dan kapal sudah mempunyai sertifikat laik laut. Hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 138 Ayat (2) dan (3) UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut:

*"Pasal 138:*

- (2) Sebelum kapal berlayar, nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar.*
- (3) Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2)".*

Menimbang, bahwa pada dasarnya keadaan laik laut dari Kapal MV. Umbul Mas tidak hanya menjadi tanggung jawab Tergugat II, tetapi menjadi tanggung jawab Tergugat I sebagai pemilik kapal, karena pemilik kapal (Tergugat I) dianggap paling bertanggung jawab, jika selama pelayaran menyebabkan kerugian bagi pemilik cargo/muatan atau pun kepada pihak ketiga yang mengalami kerugian, tanggung jawab ini sebagaimana diatur dalam Pasal 128 Ayat (1) dan (2) UU No. 17/2008, seperti dikutip sebagai berikut:



"Pasal 128:

(1) *Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.*

(2) *Pemilik, operator kapal, dan nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian".*

Menimbang, bahwa tanggung jawab Tergugat II sebagai anak buah/karyawan dari Tergugat I diwajibkan untuk bertindak dengan kehati-hatian pada saat melakukan pengoperasian Kapal MV. Umbul Mas agar tidak mengakibatkan kerugian bagi pihak ketiga, dalam hal ini ditegaskan dalam Pasal 342 KUHD seperti dikutip sebagai berikut:

"Pasal 342:

(1) *Nakhoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.*

(2) *Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar".*

Menimbang, bahwa Tergugat I sebagai pemilik dari Kapal MV. Umbul Mas dan Tergugat II adalah sebagai Nakhoda dari kapal tersebut seharusnya Tergugat I dapat memastikan kapalnya tidak melakukan tindakan yang dapat merugikan pihak ketiga pada saat menjalankan/mengoperasikan kapalnya tersebut disaat berlayar dengan begitu tujuan pelayaran untuk menjaga keselamatan dan keutuhan atas kapal dapat terwujud, demikian pula Tergugat I menerapkan kepada seluruh awak kapal/karyawannya termasuk Nakhoda untuk selalu bertindak hati-hati (*duty of care*) dan menerapkan *standart operational procedure (SOP)* pada saat sebelum dan selama perjalanan atau sesudah kapal berlayar atau sampai ditempat tujuan;

Menimbang, bahwa apabila terjadi sesuatu di atas kapal yang merugikan orang lain atau pihak ketiga maka Tergugat I bertanggung jawab atas tindakan kesalahan dan kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat II selaku Nakhoda/karyawan kapal MV. Umbul Mas dari Tergugat I, sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 KUH Perdata dikutip sebagai berikut:



*“Pasal 1367 : Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”.*

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka perbuatan Tergugat I dan Tergugat II sebagaimana sudah dipertimbangkan di atas dapat dikategorisasikan sebagai anasir kesalahan dari Tergugat I selaku pemilik (majikan) Kapal MV. Umbul Mas dan Tergugat II selaku Nahkoda (karyawan) Kapal MV. Umbul Mas berupa “kelalaian” (negligence, culpa), selain melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum atau perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku dan perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain, juga memenuhi unsur pokok “kelalaian” (negligence, culpa), seperti disyaratkan ilmu hukum yang berupa adanya perbuatan yang mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan, adanya suatu kewajiban kehati-hatian (duty of care), kemudian tidak dijalankan kewajiban kehati-hatian tersebut, adanya kerugian bagi orang lain dan adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian yang ditimbulkannya;

#### **Ad.4. Ada kerugian.**

Menimbang, bahwa pada dasarnya, kerugian dalam konteks ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara menurut yurisprudensi selain dikenal dengan bentuk kerugian materiil, juga berupa kerugian inmateriil yang dapat dinilai dengan bentuk uang. Oleh karena itu dengan adanya peristiwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, dimana Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang dinahkodahi oleh Tergugat II telah menabrak Dermaga/private jetty dan objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat yang terletak di Pelabuhan Buatan, Kabupaten Siak, Provinsi Riau, dari peristiwa tabrakan tersebut mengakibatkan objek pertanggung jawaban rusak/hancur sebagian. Insiden tabrakan tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat (bukti P-2.1, P-2.2, P-9.1, P-9.2, P-12.1, P-12.2, P-14, P-15.1 sampai dengan P-15.14, P-18-1, P-18.2 dan P-18.3) sehingga menimbulkan *financial loss* (total nilai klaim) seluruhnya sejumlah Rp.39.800.000.000,- (tiga puluh sembilan miliar delapan ratus juta Rupiah) (bukti P-2.1, P-2.2)



Menimbang, bahwa nilai kerugian nyata yang dialami oleh Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP) dari total nilai klaim tersebut diatas sesuai dengan hasil perhitungan Penilai Kerugian (*loss adjuster*) yang ditunjuk oleh pihak asuransi untuk meng-evaluasi nilai klaim tersebut. Polis asuransi yang dimiliki atau dibeli pihak Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP), memiliki kondisi dan ketentuan tersendiri yang diatur dan tertulis didalam polis tersebut (bukti P-1.1, P-1.2), sebagaimana yang diatur juga pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Maka hasil perhitungan jumlah nilai kerugian yang akan diterima/dibayarkan oleh Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP) adalah sebesar Rp.39.800.000.000,- menjadi sebesar Rp.11.459.152.357,- (bukti T-2.1, T-2.2) dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Sum Insured} \times \text{Loss} = \text{Rp.31.590.000.000,-} \times \text{Rp.16.066.311.990,-} = \text{Rp.11.459.152.357,-}$$
$$\text{NRVRp.44.290.779,975,-}$$

Keterangan : *Sum Insured* (Jumlah Nilai Pertanggungan berdasarkan polis CPM)

*NRV* (harga baru dari objek pertanggungan pada saat insiden)

Menimbang, bahwa mengingat Tertanggung dari Penggugat (PT. RAPP) juga mempunyai *Polis Property All Risk Policy* No. PVF 1600680 dengan perusahaan asuransi lain (Penggugat tidak bertindak sebagai Penanggung), maka berlakulah prinsip hukum asuransi, yaitu kontribusisebagaimana diatur berdasarkan Pasal 277 Ayat (2) KUHD, maka nilai kerugian Tertanggung (PT. RAPP) berdasarkan perhitungan tersebut diatas adalah sejumlah Rp.11.459.152.357,-, (bukti P-2.1, P-2.2) hal ini seperti dikutip sebagai berikut:

"Pasal 277

(2) *Apabila dalam pertanggungan yang pertama itu tidak dipertanggungkan harga sepenuhnya, maka para penanggung yang berikut bertanggung jawab untuk harga yang selebihnya, menurut tertib waktu ditutupnya pertanggunganpertanggungan yang berikut itu"*

Oleh karena itu perhitungannya adalah sebagai berikut :

Nilai Kerugian	: Rp. 11.459.152.357,-
Less - Resiko Sendiri ( <i>Deductible</i> )	: Rp. 1.145.915.236,- -
Total	: Rp. 10.313.237.121,-

Menimbang, bahwa dengan demikian nilai total yang telah dibayarkan oleh Penggugat selaku Penanggung kepada Tertanggung (PT. RAPP) seluruhnya adalah sebesar Rp.10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) (sesuai



pula dengan *Claim Discharge and Receipt*/ Surat Penyelesaian Klaim dan Pernyataan Pelepasan Tuntutan tertanggal 25 (dua puluh lima) Mei 2018 (“Surat Pengalihan Hak/Surat Pernyataan Subrogasi”), sehingga berdasarkan Pasal 1367 KUH Perdata Penggugat menuntut agar Tergugat I membayar ganti rugi akibat kerugian materiil sesuai dengan nilai total pembayaran sebagaimana Penggugat bayarkan kepada Tertanggung Penggugat adalah sebesar Rp.10.313.237.121,-(sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah), dimana menurut ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata yang dimaksudkan dengan kerugian (*schade*) adalah kerugian yang timbul karena adanya perbuatan melawan hukum;

#### **Ad.5. Ada hubungan sebab akibat antara perbuatan melawan hukum itu dengan kerugian.**

Menimbang, bahwa pada esensinya, hubungan sebab akibat antara perbuatan melawan hukum dengan kerugian tercakup dalam teori hubungan faktual dan teori penyebab kira-kira. Hubungan sebab akibat secara faktual (*causation in fact*) merupakan masalah “fakta” atau apa yang secara faktual telah terjadi, yaitu adanya peristiwa pada tanggal 30 (tiga puluh) Agustus 2017, dimana Kapal MV. UMBUL MAS milik dari Tergugat I yang di Nahkodahi oleh Tergugat II telah menabrak Dermaga/*private jetty* dan objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat, dari peristiwa tabrakan tersebut mengakibatkan objek pertanggung jawaban rusak/hancur sebagian. Insiden tabrakan tersebut mengakibatkan kerusakan pada objek pertanggung jawaban milik Tertanggung dari Penggugat yang menimbulkan kerugian (bukti P-2.1, P-2.2, P-9.1, P-9.2, P-12.1, P-12.2, P-14, P-15.1 sampai dengan P-15.14, P-18-1, P-18.2 dan P-18.3) itu dilakukan dengan perbuatan melawan hukum khususnya terhadap aspek yang bertentangan dengan kewajiban hukum dari si pembuat;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagaimana tersebut di atas, maka Majelis Hakim berpendirian bahwa petitum gugatan Penggugat angka 3 yakni “Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) telah melakukan perbuatan melawan hukum” beralasan hukum untuk dikabulkan, demikian juga Petitum gugatan Penggugat angka 4 yakni “Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) dinyatakan untuk bertanggung jawab atas perbuatan dan membayar kerugian yang timbul sebagai akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan



oleh La Ode Alifatha (Tergugat II) selaku karyawan/Naikoda kapal MV. Umbul Mas dari PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) beralasan hukum untuk dikabulkan, serta petitum gugatan Penggugat angka 5 yakni "Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk melakukan pembayaran atas kerugian materiil sebesar Rp.10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) secara tunai dan sekaligus kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat)" juga beralasan hukum untuk dikabulkan;

Menimbang, bahwa mengenai petitum gugatan Penggugat angka 6 yakni "Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) untuk melakukan pembayaran atas kerugian immateriil sebesar Rp.18.255.500.000 (delapan belas miliar dua ratus lima puluh lima juta lima ratus ribu Rupiah) secara tunai dan sekaligus kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat), oleh Majelis Hakim dinyatakan ditolak dengan dasar pertimbangan bahwa sesuai dengan Hukum Acara Perdata yang berlaku Indonesia, apabila Penggugat ingin menuntut kerugian immateriil untuk dibayarkan sejumlah uang sebagai ganti rugi maka jumlah yang dituntut tersebut harus disertai dengan perincian yang jelas yang dapat dibuktikan kebenarannya secara hukum, sedangkan selama persidangan Penggugat tidak membuat perincian yang jelas dan gugatan immateriil yang dituntut oleh Penggugat dibuat tanpa dasar hukum;

Menimbang, bahwa mengenai petitum gugatan Penggugat angka 7 yakni mengenai pembayaran uang paksa (*dwangsom*), Majelis Hakim mempertimbangkannya sebagai berikut bahwa lembaga uang paksa (*dwangsom*) hanya dapat dijatuhkan terhadap putusan dengan sifat *condemnatoir* yang bukan merupakan putusan pembayaran sejumlah uang, artinya uang paksa (*dwangsom*) hanya dapat dikenakan terhadap perbuatan yang harus dilakukan oleh Tergugat yang tidak berupa pembayaran sejumlah uang, sedangkan dalam perkara a quo Penggugat menuntut pembayaran sejumlah uang, dengan demikian maka petitum gugatan Penggugat angka 7 dinyatakan ditolak;

Menimbang, bahwa mengenai petitum gugatan Penggugat angka 8 yakni "Menghukum La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk tunduk, taat dan patuh pada putusan perkara a quo" Majelis Hakim mempertimbangkannya bahwa sebagaimana sudah dipertimbangkan pada petitum angka 3, 4 dan 5 tersebut di



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

atas dimana telah dinyatakan bahwa Tergugat I dan Tergugat II telah melakukan perbuatan melawan hukum dan dihukum untuk membayar kerugian meteril kepada Penggugat, maka petitum gugatan Penggugat angka 8 beralasan hukum untuk dikabulkan;

Menimbang, bahwa mengenai petitum gugatan Penggugat angka 9 yakni "Menyatakan putusan dalam perkara *a quo* dapat dilaksanakan dan dijalankan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum lain terhadapnya (*uitvoerbaar bij voorraad*)", tidak dapat dikabulkan, karena tidak cukup beralasan memenuhi ketentuan Pasal 180 ayat (1) HIR, dan Surat Edaran Mahkamah Agung R.I. (SEMA) Nomor : 3 Tahun 2000, Tentang Putusan Serta Merta (*uitvoerbaar Bij Voorraad*) Dan Provisionil Jo SEMA RI Nomor : 4 Tahun 2001 Tentang Permasalahan Putusan Serta Merta, oleh karena itu petitum gugatan Penggugat angka 9 dinyatakan ditolak;

Menimbang, bahwa terhadap petitum surat gugatan Penggugat angka 2 yaitu Menyatakan Sita Jaminan yang diletakkan sah dan berharga, Majelis Hakim mempertimbangkan bahwa oleh karena selama persidangan Majelis Hakim tidak pernah melaksanakan Sita Jaminan, maka Petitum gugatan Penggugat angka 2 dinyatakan ditolak;

Menimbang, bahwa terhadap petitum surat gugatan Penggugat angka 10 yaitu "Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk membayar seluruh biaya perkara yang timbul" Majelis Hakim mempertimbangkan bahwa oleh karena gugatan Penggugat dikabulkan untuk sebagian, maka kepada Tergugat I dan Tergugat II dihukum secara tanggung renteng untuk membayar biaya perkara ini yang akan ditentukan dalam amar putusan di bawah ini;

Menimbang, bahwa mengenai alat-alat bukti yang diajukan oleh Penggugat maupun oleh Tergugat I dan Tergugat II yang tidak ada relevansinya dengan pembuktian dalam pokok perkara ini, dan untuk menghindari biasnya putusan maka oleh Majelis Hakim dinyatakan dikesampingkan;

Menimbang, bahwa berdasarkan keseluruhan pertimbangan-pertimbangan sebagaimana tersebut di atas, maka Majelis Hakim berpendirian bahwa Penggugat telah dapat membuktikan dalil-dalil gugatannya, sedangkan Tergugat I dan Tergugat II tidak dapat membuktikan dalil-dalil bantahannya,

Halaman 143 dari 146 Putusan Nomor:415/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Utr



dengan demikian maka gugatan Penggugat dinyatakan dikabulkan untuk sebagian dan menolak gugatan selain dan selebihnya;

Mengingat dan memperhatikan: ketentuan hukum yang berlaku khususnya dalam HIR (Stb. 1941-44), Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagang), Undang-Undang Nomor: 4 Tahun 2004 Tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor: 8 Tahun 2004 Tentang Peradilan Umum dan ketentuan pasal-pasal lain yang bersangkutan dengan perkara ini;

## MENGADILI:

### DALAM PROVISI

- Menyatakan tuntutan provisi tidak dapat diterima;

### DALAM EKSEPSI

- Menyatakan eksepsi Tergugat I dan Tergugat II tidak dapat diterima;

### DALAM POKOK PERKARA

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian;
2. Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) telah melakukan perbuatan melawan hukum;
3. Menyatakan PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) dinyatakan untuk bertanggung jawab atas perbuatan dan membayar kerugian yang timbul sebagai akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh La Ode Alifatha (Tergugat II) selaku karyawan/Naikoda kapal MV. Umbul Mas dari PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I);
4. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) selaku majikan dari La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk melakukan pembayaran atas kerugian materiil sebesar Rp.10.313.237.121,- (sepuluh miliar tiga ratus tiga belas juta dua ratus tiga puluh tujuh ribu seratus dua puluh satu Rupiah) secara tunai dan sekaligus kepada PT. Asuransi FPG Indonesia (Penggugat);
5. Menghukum La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk tunduk, taat dan patuh pada putusan perkara *a quo*;
6. Menghukum PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk (Tergugat I) dan La Ode Alifatha (Tergugat II) untuk membayar seluruh biaya perkara yang timbul



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang hingga kini dianggar sejumlah Rp.1.147.000,- (satu juta seratus empat puluh tujuh ribu rupiah);

## 7. Menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya.

Demikian diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara, pada hari Selasa, tanggal 15 September 2020, oleh kami, Rianto Adam Pontoh, SH.,M.Hum. sebagai Hakim Ketua, Sarwono, SH., M.Hum dan Dodong Iman Rusdani, SH.,MH., masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan tersebut diucapkan dalam persidangan terbuka untuk umum pada hari Selasa, tanggal 29 September 2020 oleh Hakim Ketua dengan didampingi para Hakim Anggota tersebut, dibantu oleh Isnaeni Budi Astuti, S.H., Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri Jakarta Utara dan dihadiri kuasa Penggugat dan kuasa Tergugat I serta Tergugat II.-

Hakim-Hakim Anggota:

Hakim Ketua,

Sarwono, SH.,M.Hum.

Rianto Adam Pontoh, SH.,M.Hum.

Dodong Iman Rusdani, SH.,MH.

Panitera Pengganti,

Isnaeni Budi Astuti, SH.

### Biaya-biaya :

P N B P	Rp	30.000,00
Proses perkara	Rp	75.000,00
Panggilan	Rp	1.000.000,00
PBBP P	Rp	10.000,00
PNBP T	Rp	10.000,00
Redaksi	Rp	10.000,00
Meterai	Rp	12.000,00
Peng. berkas	Rp	
Jumlah	Rp	1.147.000,- (satu juta seratus empat puluh tujuh ribu rupiah);

