



PUTUSAN
Nomor 107/PDT/2017/PT BTN

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Tinggi Banten yang memeriksa dan mengadili perkara perkara perdata dalam tingkat banding ,telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara :

PT. BUANA LISTYA TAMA, Tbk , Berkedudukan di Jalan Mega Kuningan Timur Blok C6 Kav. 12a, Kawasan Mega Kuningan, Kelurahan Kuningan Timur, Kecamatan Setiabudi, Jakarta Selatan. dalam hal ini memberikan kuasa kepada Azmara Dhana, SH., Mardiana Arfah, SH., Rian Alvin, SH., dan Flora Angelia, BSc. beralamat di Jalan Mega Kuningan Timur Blok C6 Kav. 12a, Kawasan Mega Kuningan, Kelurahan Kuningan Timur, Kecamatan Setiabudi, Jakarta Selatan. berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 5 Januari 2017, yang telah didaftar dikepaniteraan Pengadilan Negeri serang pada tanggal 6 Januari 2017 dibawah nomor 01/01/SK.HUK/Pdt/17/PNS. Selanjutnya disebut sebagai **Pembanding/ Penggugat**;

L A W A N:

1. **PT ARGHANIAGA PANCATUNGGAL**, Bertempat tinggal di Perum Arga Baja Pura, Jl. Arga Gede Blok D1 No.3, Kotasari Cilegon, Banten, Selanjutnya disebut Sebagai **Terbanding I /Tergugat I**;
2. **PT HOKARI LINEX PRATAMA**, Bertempat tinggal di Jalan. Pahlawan Seribu Ruko Bsd Sektor Vii Blok Rn No.58-59 Lengkong Wetan, Serpong Tangerang Selatan., Selanjutnya disebut Sebagai **Terbanding II /Tergugat II**;

Dalam hal ini Terbanding I/Tergugat I dan Terbanding II/Tergugat II. Kuasanya PAULUS J. KARU, SH advokat pada Kantor Advokat dan Konsultan Hukum dari Chripa Law Office, beralamat di Jalan Pahlawan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Seribu Ruko Sektor VII BSD RN No. 58-59, Lengkong Wetan, Serpong, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 23 Januari 2017, yang telah didaftarkan dikepaniteraan Pengadilan Negeri Serang tertanggal 14 Pebruari 2017, dibawah nomor 50/16/SK.HUK/Pdt/17/PNS;

Membaca Penetapan Ketua Pengadilan Tinggi Banten Nomor 107/ PEN/ PDT/ 2017/PT BTN, tentang penunjukan Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini pada peradilan Tingkat Banding dan pada hari yang sama penunjukan Penitera Pengganti oleh Panitera Pengadilan Tinggi Banten;

Membaca berkas perkara dan surat surat yang berhubungan dengan perkara ini;

TENTANG DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Pembanding/Penggugat dengan surat gugatannya tanggal 5 Januari 2017 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 6 Januari 2017 dalam Register Nomor 2/Pdt.G/2017/PN Srg, telah mengajukan gugatan sebagai berikut :

A. FAKTA-FAKTA DAN DASAR GUGATAN (FUNDAMENTUM PETENDI I POSITA) ;

Bahwa adapun gugatan ini diajukan dengan dasar dan alasan, sebagai berikut :

1. PENGGUGAT MERUPAKAN PEMILIK SAH KAPAL MT GAS MALUKU ;

1.1 Bahwa PENGGUGAT merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran dengan memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut No. BXXXIV-370 / AT.54 tertanggal 15 Agustus 2006 sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 jo. Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut beserta seluruh perubahannya dan oleh karenanya PENGGUGAT merupakan perusahaan yang memiliki izin resmi untuk menjalankan kegiatan usahanya di bidang pelayaran. (bukti P-01) ;

1.2 Bahwa sebagai perusahaan pelayaran, PENGGUGAT memiliki beberapa kapal dalam menjalankan kegiatan bisnisnya, salah satunya adalah Kapal MT GAS MALUKU dengan bukti kepemilikan sebagaimana tercantum dalam Grosse Akta Pendaftaran Kapal

Halaman 2 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN

Disclaimer

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



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Nomor 6211 tertanggal 18 Maret 2010 yang diterbitkan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal Departemen Perhubungan-Direktorat Jenderal Perhubungan Laut-Direktorat Perkapalan dan Kepelautan dan dengan rincian ukuran dan keterangan sebagai berikut :

- a. Panjang 94,27 meter ;
- b. Lebar 20,00 meter ;
- c. Dalam 8,00 meter ;
- d. Tonase Kotor (GT) 4913 ;
- e. Tonase Bersih (NT) 1474 ;
- f. Tanda Selar GT. 4913 No. 2983/Pst ;

(Kapal MT GAS MALUKU selanjutnya disebut sebagai "KAPAL PENGGUGAT") (bukti P-02)

- 1.3 Bahwa Kapal PENGGUGAT saat ini dikelola oleh PT Gemilang Bina Lintas Tirta (untuk selanjutnya dalam Gugatan ini akan disebut dengan "PT GBLT") selaku Manajer Kapal (Ship Manager) berdasarkan Perjanjian Manajemen Kapal (Ship Management Agreement) antara PENGGUGAT dengan PT GBLT tertanggal 3 Januari 2011 dan seluruh perubahannya. (bukti P-03) ;

2. KAPAL MT ANUGERAH DEWI 2 ;

- 2.1 Bahwa kapal MT ANUGERAH DEWI 2 merupakan kapal yang dimiliki oleh TERGUGAT II dengan rincian sebagai berikut:

- a. Nomor IMO : 8510063 ;
- b. Nama Kapal : MT ANUGERAH DEWI 2 ;
- c. Tonase Kotor : 1063 ;
- d. Tahun Pembuatan : 1985 ;
- e. Bendera : Indonesia ;
- f. Pemilik : PT. Hokari Linex Pratama ;

(data kapal MT ANUGERAH DEWI 2 diambil dari situs www.bki.co.id yang merupakan satu-satunya badan klasifikasi nasional yang bertugas untuk mengklaskan kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang secara regular beroperasi di perairan Indonesia, hal mana situs ini sangat lazim digunakan oleh para pengusaha kapal dan pelayaran di Indonesia untuk mengetahui status suatu kapal, bukti P-04) ;

(Kapal MT Anugerah Dewi 2 selanjutnya disebut sebagai "KAPAL TERGUGAT") ;

Halaman 3 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN

Disclaimer

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



KAPAL TERGUGAT dalam hal ini diusahakan atau dioperasikan oleh TERGUGAT I sehingga menurut Pasal 320 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang TERGUGAT I termasuk ke dalam kategori Pengusaha Kapal sehingga ikut bertanggung jawab atas peristiwa ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT sebagaimana akan dijelaskan dalam Surat Gugatan ini ;

3. KAPAL TERGUGAT MENABRAK KAPAL PENGGUGAT ;

3.1 Bahwa diantara tanggal 20 Desember 2014 sampai tanggal 7 Januari 2015, tanggal dimana terjadinya kejadian ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT, Kapal Penggugat berada di Tanjung Sekong area berlabuh (anchorage area) sekitar Pelabuhan Merak dalam kondisi sedang berlabuh (anchor) dengan jangkar yang diturunkan pada posisi GPS (Global Positioning System) garis lintang 05° 53.12 S garis bujur 106° 00.38 E pada pukul 17.00 waktu setempat sebagaimana dilaporkan dalam Chief Officer's Log Book MT GAS MALUKU (buku catatan Muallim I), (bukti P- 05) ;

3.2 Bahwa PENGGUGAT bermaksud untuk membeli bahan bakar/bunker untuk KAPAL PENGGUGAT melalui broker/perantara yang bernama Hartono ;

3.3 Bahwa Hartono kemudian menominasikan TERGUGAT I untuk mengisikan bahan bakar/bunker melalui KAPAL TERGUGAT untuk membawa bahan bakar/bunker tersebut yang kemudian diisikan ke KAPAL PENGGUGAT. (bukti P-06) ;

3.4 Bahwa pada faktanya TERGUGAT I menggunakan Kapal MT ANUGERAH DEWI 2 yang dimiliki oleh TERGUGAT II untuk dapat mengisikan bahan bakar/bunker pada KAPAL PENGGUGAT ;

3.5 Bahwa pada tanggal 7 Januari 2015, pukul 16.04 dan pada posisi sebagaimana disebutkan dalam poin 3.1 diatas, KAPAL TERGUGAT telah siap di lokasi dekat KAPAL PENGGUGAT untuk mengisikan bahan bakar/bunker tersebut. KAPAL PENGGUGAT dalam keadaan diam, tidak bergerak sama sekali dan menunggu pengisian bahan bakar/bunker tersebut melalui proses STS (ship to ship transfer) - yaitu kedua kapal akan saling berdekatan sisi ke sisi untuk kemudian melakukan transfer bahan bakar/bunker ;

Untuk melaksanakan proses pengisian bahan bakar/bunker, Nakhoda KAPAL TERGUGAT yang bernama Capt. Saharia Husain melakukan manuver untuk menyandarkan KAPAL TERGUGAT yang



dinakhodainya untuk mendekat dari sisi sebelah kanan (starboard side) KAPAL PENGGUGAT, akan tetapi percobaan untuk bersandar dan mencapai posisi ideal untuk melakukan pengisian bahan bakar/bunker ke KAPAL PENGGUGAT ini tidak berhasil dilaksanakan dengan baik bahkan hingga tiga kali percobaan ;

3.6 Bahwa melihat pada kondisi sebagaimana dijelaskan dalam poin 3.5, Capt. Saharia Husain selaku Nakhoda KAPAL TERGUGAT melakukan manuver olah gerak untuk berpindah ke sisi sebelah kiri (port side) KAPAL PENGGUGAT agar proses pengisian bahan bakar/bunker dapat dilaksanakan dengan lancar ;

3.7 Bahwa manuver perpindahan posisi KAPAL TERGUGAT ini dilihat oleh perwira KAPAL PENGGUGAT sebagai suatu kondisi yang harus diwaspadai karena rawan terjadinya tabrakan antar kapal. Oleh karenanya, perwira KAPAL PENGGUGAT telah mengkomunikasikan lewat VHF channel 12 dan 16 dengan Capt. Saharia Husain yang menakhodai KAPAL TERGUGAT untuk dapat menjelaskan mengenai rencana sandar selanjutnya setelah adanya manuver perpindahan posisi KAPAL TERGUGAT terhadap KAPAL PENGGUGAT (berubah dari mendekat dari sisi kanan, menjadi mendekat dari sisi kiri), serta untuk memastikan manuver dari Capt. Saharia Husain tidak menyebabkan KAPAL TERGUGAT menabrak KAPAL PENGGUGAT ;

3.8 Bahwa awak KAPAL PENGGUGAT berdasarkan komunikasi tersebut telah menyiapkan dapra (karet sintesis tebal yang ada di pinggiran kapal untuk mencegah rusaknya lambung/badan kapal akibat sandaran kapal lainnya) pada sisi kiri KAPAL PENGGUGAT sebagaimana yang diminta oleh Capt. Saharia Husain selaku Nakhoda KAPAL TERGUGAT serta untuk bersiap menyambut KAPAL TERGUGAT yang akan sandar di dekat KAPAL PENGGUGAT untuk melakukan pengisian bahan bakar/bunker ;

3.9 Bahwa sesuai dengan instruksi dan permintaan dari Capt. Saharia Husain selaku Nakhoda KAPAL TERGUGAT untuk menyambut sandar KAPAL TERGUGAT pada sisi sebelah kiri KAPAL PENGGUGAT, ternyata manuver KAPAL TERGUGAT tersebut, tepatnya pada pukul 16.04, justru malah menabrak KAPAL PENGGUGAT. Tabrakan tersebut berlokasi di bagian belakang sebelah kiri area poop deck dan boat deck KAPAL PENGGUGAT ;



3.10 Bahwa untuk kepentingan dokumentasi pengisian bahan bakaxlbunker dari KAPAL TERGUGAT ke KAPAL PENGGUGAT, awak KAPAL PENGGUGAT sempat mendokumentasikan melalui sebuah kamera video detik-detik manuver KAPAL TERGUGAT hingga tertabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT ;

Oleh karenanya rekaman dokumentasi ini akan menjadi bukti yang tidak terbantahkan bahwa telah terjadi peristiwa KAPAL PENGGUGAT yang ditabrak oleh KAPAL TERGUGAT ;

3.11 Bahwa akibat dari ditabraknya bagian belakang KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT, KAPAL PENGGUGAT mengalami kerusakan serius secara spesifik pada bagian :

- (i) Pelat penyangga boat deck (geladak) area sebelah kiri mengalami kerusakan;
- (ii) Pojok boat deck area sebelah kiri menjadi miring karena kerusakan penyangga;
- (iii) Pipa pemadam di bawah boat deck yang ditopang pelat penyangga menjadi rusak;
- (iv) Railing (pagar pembatas) padapoop deck sebelah kiri menjadi rusak;
- (v) Setengah bagian pada tangga akomodasi menjadi rusak; dan
- (vi) Akibat rusaknya penyangga boat deck, dinding akomodasi crew terkena imbas sehingga juga menjadi rusak.

Secara keseluruhan, kerusakan-kerusakan yang dialami oleh KAPAL PENGGUGAT sebagaimana dirincikan diatas terletak melintang sepanjang lokasi kerangka kapal No. 05 sampai dengan No. 10 ;

3.12 Bahwa segera setelah terjadinya insiden ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT, Nakhoda KAPAL PENGGUGAT yang bernama I Gusti Ngurah Ardika menuliskan Berita Acara Kejadian yang menjelaskan kronologis kejadian tabrakan ;

3.13 Bahwa Berita Acara Kejadian yang diberi judul "BERITA ACARA KEJADIAN MT ANUGERAH DEWI 2 MENABRAK MT GAS MALUKU" kemudian ditandatangani oleh Capt. Saharia Husain selaku Nakhoda KAPAL TERGUGAT dan dibubuhkan stempel yang bertuliskan "PT Arghaniaga Panca Tunggal Master MT Anugerah Dewi 2" sesaat setelah terjadi tabrakan tanpa adanya sanggahan ataupun revisi atas isi Berita Acara Tersebut, dan oleh karenanya Capt. Saharia Husain mengakui dan membenarkan bahwa peristiwa ditabraknya KAPAL



PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT memang sebagaimana yang dijelaskan dalam BERITA ACARA KEJADIAN;

3.14 Bahwa berdasarkan Berita Acara Kejadian yang juga telah diberikan dan diakui penerimaannya tanpa ada sanggahan maupun keberatan oleh Nakhoda KAPAL TERGUGAT, maka dokumen ini jelas membuktikan bahwa Nakhoda KAPAL TERGUGAT mengakui bahwa kejadian tabrakan tersebut diakibatkan oleh kesalahan dari PARA TERGUGAT, karena selayaknya apabila ada keberatan atas fakta-fakta yang disampaikan oleh Nakhoda KAPAL PENGGUGAT, Nakhoda TERGUGAT akan memberikan sanggahan yang bisa berupa Letter of Protest, Surat Bantahan, maupun bentuk lainnya, hal mana tidak dilakukan oleh Nakhoda KAPAL TERGUGAT. (bukti P-07);

3.15 Bahwa selain menuliskan Berita Acara Kejadian, Capt. I Gusti Ngurah Ardika selaku Nakhoda KAPAL PENGGUGAT juga menuliskan Statement of Fact dalam bahasa Inggris, yang secara umum menjelaskan kronologi ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT yang isinya sama dengan yang dijelaskan dalam BERITA ACARA KEJADIAN, dan dokumen ini juga ditandatangani dan dibubuhkan stempel PT Arghaniaga Panca Tunggal serta diakui kebenarannya oleh Capt. Saharia Husain selaku Nakhoda KAPAL TERGUGAT;

3.16 Bahwa segera setelah disusun dan ditandatanganinya BERITA ACARA KEJADIAN dan STATEMENT OF FACT oleh Nakhoda dari masing-masing KAPAL PENGGUGAT dan KAPAL TERGUGAT, demi lengkapnya dokumen yang terkait dengan peristiwa tabrakan ini, Nakhoda KAPAL PENGGUGAT menuliskan Letter of Protest yang ditujukan kepada Nakhoda KAPAL TERGUGAT untuk kemudian diteruskan kepada TERGUGAT I dan TERGUGAT II selaku para pengusaha Kapal TERGUGAT;

Dalam Letter of Protest, dinyatakan sebagai berikut:

"My good vessel MT. Gas Maluku, on voyage 17/14, in ballast condition after discharge at last port Gresik came to dropped her anchor at Port of Merak Anchorage area with GPS position latitude 05° 53.12 S – longitude 106° 00.38 E since 20th December 2015 at 17.00 LT. But during stay at her on 7th January 2015 your good vessel MT ANUGERAH DEWI 2 come to berth on my port side for supplied bunkering with slow speed when approaching my vessel for berth to



from my port quarter at 16.04 LT your vessel was collided our vessel on my astern port side poop deck area and aft port side boat deck area which caused estimate damages asf: boat deck with size area length 4.5 mtr, wide 2.0 mtr, frame afte port side boat deck support size area: 0.7 m x 2.5 m, poop deck port side railing size area: 2 inch x 4.8 mtr, fire pipe line beneath of port side boat deck size area: 4 inch x 2.2 mtr, wall of crew mess room accommodation size area 0.6 m x 0.7 m and accommodation gangway port side damage size area half of length. Its mention serious damage areas location on MT Gas Maluku at area parallel frame numer 5 to 10 as per attached photos ;

I, Capt. I Gusti Agung Ngurah Ardika, Master of MT Gas Maluku, on behalf of ship owner/management/parties concerned, hereby hold your full responsibility for all losses, damages, etc. receiving the right in extend the same at time and place convenient ;

Terjemahan bebasnya :

“Kapal kami MT Gas Maluku, pada pelayaran ke 17/14, dalam kondisi kosong tanpa muatan (hanya ballast) setelah membongkar (kargo) di pelabuhan Gresik datang untuk menurunkan jangkarnya di area berlabuh pada Pelabuhan Merak dengan posisi GPS pada garis lintang 05° 53.12 S – garis bujur 106° 00.38 E pada 20 Desember 2014 pukul 17.00 waktu setempat (LT/local time). Namun selama kapal berdiam dalam labuhan jangkarnya pada 25 Desember 2014, kapal anda, MT ANUGERAH DEWI 2 datang untuk bersandar pada sisi Kapal yang menghadap ke pelabuhan untuk mengisi bahan bakar dengan kecepatan yang rendah ketika mendekati Kapal kami untuk bersandar pada sisi kiri Kapal pada pukul 16.04 waktu setempat Kapal anda telah menabrak Kapal kami pada bagian belakang anjungan yang menyebabkan kerusakan sebagai berikut: anjungan kapal dengan ukuran area sepanjang 4.5 meter, lebar 2.0 meter dan kerangka kapal dengan area 0.7 m x 2.5 m, area susunan tangga seluas 2 inch x 4.8 mtr, saluran pipa dibawah anjungan: 4 inch x 2,2 meter, dinding ruang akomodari awak kapal: 0.6 m x 0.7 m dan jalur tangga ke geladak kapal juga rusak setengahnya. Telah terjadi kerusakan serius pada beberapa lokasi di MT Gas Maluku terutama pada area kerangka kapal nomor 5 hingga nomor 10 sebagaimana terlihat pada foto terlampir.

Saya, Capt. I Gusti Agung Ngurah Ardika, Nakhoda MT Gas Maluku, atas nama pemilik/manajer/pihak terkait, dengan ini menuntut

Halaman 8 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



pertanggungjawaban penuh anda atas segala kehilangan, kerusakan dan lain lain ;

3.17 Bahwa dengan telah diterimanya Letter of Protest tersebut tanpa penolakan, sanggahan maupun keberatan oleh Capt. Saharia Husain selaku Nakhoda KAPAL TERGUGAT, maka telah terbukti secara terang dan jelas bahwa Nakhoda KAPAL TERGUGAT mengakui kesalahannya telah mengakibatkan Kapal MT ANUGERAH DEWI 2 yang dimiliki dan diusahakan serta dioperasikan oleh PARA TERGUGAT telah menabrak KAPAL PENGGUGAT dan akibat penabrakan tersebut telah menimbulkan kerugian terhadap PENGGUGA ;.

4. TERGUGAT BERTANGGUNG JAWAB ATAS KERUGIAN YANG TIMBUL AKIBAT KEJADIAN TABRAKAN TERSEBUT ;

4.1 Bahwa Pasal 320 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menyatakan sebagai berikut:

Vide Pasal 320 KUHD:

“Pengusaha kapal adalah orang yang menggunakan kapal untuk pelayaran di laut dan untuk itu dikemudikannya sendiri atau menyuruh seorang nakhoda, yang bekerja padanya.” ;

4.2 Bahwa Pasal 321 KUHD lebih lanjut menjelaskan hubungan antara pengusaha kapal dengan orang yang bekerja pada kapal, sebagai berikut:

Vide Pasal 321 KUHD:

“Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu, dalam jabatan mereka, dalam lingkungan wewenang mereka ;

la bertanggung jawab untuk kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan melawan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka.”;

4.3 Berdasarkan ketentuan Pasal 320 dan 321 KUHD tersebut diatas, maka jelas bahwa PARA TERGUGAT bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT atas kesalahan dari nakhoda KAPAL TERGUGAT ;



5. PARA TERGUGAT SECARA TERANG DAN JELAS TELAH MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM YANG MENGAKIBATKAN KERUGIAN TERHADAP PENGGUGAT ;

5.1 Bahwa Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) sebagai berikut:

Vide Pasal 1365 KUHPerdata:

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

5.2 Prof. Dr. Rosa Agustina, SH, MH, dalam buku Hukum Perikatan (Law of Obligations) yang diterbitkan oleh Pustaka Larasan, 2012, menyatakan bahwa:

Vide Hukum Perikatan (Law of Obligations) halaman 8:

“Berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata, suatu perbuatan dikatakan merupakan suatu perbuatan melawan hukum apabila memenuhi unsur-unsur:

- a. Perbuatan;
- b. Perbuatan tersebut melawan hukum;
- c. Ada kesalahan;
- d. Ada kerugian; dan
- e. Terdapat hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.”

(bukti P-08)

5.3 Unsur-unsur diatas akan PENGGUGAT jabarkan sebagai berikut:

a. Unsur perbuatan, yaitu termasuk baik perbuatan secara sengaja maupun perbuatan yang merupakan kelalaian. Dalam hal ini, KAPAL TERGUGAT baik lalai maupun sengaja telah menabrak KAPAL PENGGUGAT ;

b. Unsur perbuatan tersebut melawan hukum, yaitu dengan menabrak KAPAL PENGGUGAT, PARA TERGUGAT telah melawan hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam hal ini khususnya KUHD yang telah mengatur bahwa PARA TERGUGAT wajib bertanggung jawab kepada PENGGUGAT atas kejadian perbuatan menabrak KAPAL PENGGUGAT tersebut (akan dijelaskan pada butir-butir dibawah dalam gugatan ini). Unsur perbuatan melawan hukum ini juga meliputi tindakan yang bertentangan dengan kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian. Prinsip kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian



inilah yang tidak dilakukan oleh PARA TERGUGAT dimana dalam mengoperasikan KAPAL MT ANUGERAH DEWI 2 untuk mengisikan bahan bakar/bunker pada KAPAL PENGGUGAT, justru KAPAL TERGUGAT tersebut malah menabrak KAPAL PENGGUGAT yang pada saat itu sedang tidak bergerak (berlabuh di jangkar/anchor) ;

- c. Unsur adanya kesalahan, yaitu kesalahan dari kapal MT ANUGERAH DEWI 2 yang baik secara sengaja maupun lalai telah mengakibatkan tertabraknya KAPAL PENGGUGAT pada saat hendak mengisikan bahan bakar/bunker. Kesalahan mana diakui dan tidak dibantah oleh nakhoda KAPAL TERGUGAT dengan mengakui dan menerima Berita Acara Kejadian, Statement of Fact, Letter of Protest dari nakhoda KAPAL PENGGUGAT ;
- d. Unsur adanya kerugian, yaitu PENGGUGAT menderita kerugian akibat ditabrak oleh KAPAL TERGUGAT dimana PENGGUGAT telah mengeluarkan biaya yang tidak sedikit untuk melakukan perbaikan KAPAL PENGGUGAT, tidak termasuk kerugian immaterial yang diderita oleh PENGGUGAT. Rincian dan penjelasan atas jumlah kerugian tersebut akan PENGGUGAT jabarkan dalam butir-butir dibawah dalam gugatan ini ;
- e. Unsur adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian, yaitu unsur dimana kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT adalah benar-benar sebagai akibat dari perbuatan yang dilakukan oleh PARA TERGUGAT. Dalam hal ini, perbuatan KAPAL TERGUGAT yang menabrak KAPAL PENGGUGAT telah nyata-nyata menyebabkan kerugian kepada PENGGUGAT ;

5.4 Bahwa Pasal 536 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menyatakan sebagai berikut:

Vide Pasal 536 KUHD:

“Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kesalahan dari salah sebuah kapal yang bertubrukan, atau kesalahan kapal lain, pengusaha kapal yang telah melakukan kesalahan bertanggungjawab untuk seluruh kerugian.” ;

Pasal diatas juga telah secara terang dan jelas menyatakan bahwa TERGUGAT bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT.



5.5 Berdasarkan pasal-pasal diatas, maka telah secara nyata dan jelas bahwa PARA TERGUGAT telah melakukan perbuatan melawan hukum yang mengakibatkan kerugian terhadap PENGGUGAT, dan PARA TERGUGAT wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PARA TERGUGAT tersebut ;

6. PARA TERGUGAT TELAH MENGETAHUI TERJADINYA KAPAL TERGUGAT YANG MENABRAK KAPAL PENGGUGAT ;

6.1 Bahwa pada tanggal 7 Januari 2015, pada pukul 18.19 waktu setempat, PENGGUGAT melalui karyawannya yang bernama Suci Cahyani Wulandari mengirimkan surat elektronik (untuk selanjutnya dalam gugatan ini akan disebut dengan "email") kepada Hartono selaku pihak yang ditunjuk sebagai perantara dalam pembelian bunker/bahan bakar yang dimiliki oleh TERGUGATI yang pengisiannya kepada KAPAL PENGGUGAT ialah melalui KAPAL TERGUGAT. Email yang dikirimkan menginformasikan bahwa telah terjadinya peristiwa KAPAL PENGGUGAT yang ditabrak oleh KAPAL TERGUGAT sebagaimana telah dijabarkan dalam poin 3 diatas yang mengakibatkan kerusakan pada KAPAL PENGGUGAT dan oleh karenanya PENGGUGAT menuntut ganti rugi kepada TERGUGAT ;

6.2 Bahwa email yang dikirimkan oleh karyawan PENGGUGAT kepada Hartono tersebut kemudian diteruskan oleh Hartono ke TERGUGAT I selaku pemilik bahan bakar/bunker yang dibeli oleh PENGGUGAT dan akandiisikan ke KAPAL PENGGUGAT ;

6.3 Bahwa setelah mengetahui alamat email perwakilan TERGUGAT I, pada tanggal 8 Januari 2015, pukul 11.21, Karyawan PENGGUGAT yang bernama Suci Cahyani Wulandari kembali mengirimkan email kepada Hartono dan TERGUGAT I yang diwakili oleh Nurdini untuk menyampaikan bahwa pada saat tersebut PENGGUGAT dalam tahap mengkalkulasikan kerugian yang diderita akibat ditabrakan KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT dan akan segera menginformasikan kembali apabila total jumlah kerugian yang diderita PENGGUGAT sudah dapat diketahui ;

6.4 Bahwa pada tanggal 10 Januari 2015, perwakilan TERGUGAT I yaitu karyawan dari TERGUGAT I yang bernama Kurnia dan Sari telah mendatangi dan menaiki KAPAL PENGGUGAT untuk dapat mengecek langsung kerusakan yang ditimbulkan oleh tabrakan tersebut ;



- 6.5 Bahwa setelah mendatangi dan mengecek langsung kerusakan yang diakibatkan oleh tabrakan KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT, Ibu Nurdini selaku perwakilan TERGUGAT I yang juga mewakili TERGUGAT II mengirimkan email pada tanggal 12 Januari 2015 pukul 16.12 yang isinya mengkonfirmasi bahwa memang telah terjadi kerusakan pada beberapa bagian di KAPAL PENGGUGAT sebagaimana telah PENGGUGAT jelaskan pada poin 3 gugatan ini. Email tersebut dikirimkan oleh Ibu Nurdini kepada Hartono untuk kemudian diteruskan oleh Hartono kepada PENGGUGAT ;
- 6.6 Bahwa itikad baik dari TERGUGAT I dalam mendiskusikan perihal penyelesaian ganti rugi atas kerugian yang diderita PENGGUGAT tentunya disambut dengan itikad baik pula oleh PENGGUGAT sebagai sebuah inisiatif yang solutif atas kejadian tabrakan ini. Oleh karenanya, PENGGUGAT untuk selanjutnya menjalin komunikasi dengan TERGUGAT I agar dapat menemukan solusi untuk mengganti kerugian yang diderita PENGGUGAT ;
- 6.7 Bahwa menindaklanjuti email-email yang telah saling kirim antara PENGGUGAT dan TERGUGAT I sebelumnya dan juga merujuk pada kegiatan inspeksi KAPAL PENGGUGAT yang telah dilakukan baik oleh PENGGUGAT maupun TERGUGAT I yang mewakili TERGUGAT II, maka pada tanggal 15 Januari 2015, PT GBLT selaku manajer KAPAL PENGGUGAT yang mewakili PENGGUGAT mengirimkan email kepada TERGUGAT I yang isinya melampirkan Notice of Claim yang bernomor 15GBLT0001/WF tertanggal 12 Januari 2015, yaitu sebuah surat yang menyampaikan tuntutan ganti rugi dari PENGGUGAT kepada TERGUGAT I selaku pihak yang mewakili TERGUGAT II atas setiap kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT pada kejadian tabrakan tersebut. Dalam email tersebut juga disertakan dokumen Berita Acara Kejadian dan Letter of Protest ;
- 6.8 Bahwa TERGUGAT I diwakili oleh Nurdini, pada tanggal 16 Januari 2015 mengirimkan email yang menyertakan surat balasan dari TERGUGAT I yang ditandatangani oleh Andre Armento selaku Direktur Keuangan dari TERGUGAT I. Isi surat balasan tersebut adalah mengkonfirmasi bahwa memang telah terjadi tabrakan KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT yang mengakibatkan adanya kerusakan pada beberapa bagian sebagaimana yang dijelaskan dalam



Berita Acara Kejadian dan ditegaskan pula bahwa TERGUGAT I akan mengganti kerusakan yang diderita oleh PENGGUGAT ;

6.9 Bahwa berdasarkan surat dari TERGUGAT I sebagaimana dijelaskan dalam poin 7.9 diatas, diperkuat dengan pengakuan dari TERGUGAT I bahwa mereka akan mengganti kerugian atas kerusakan pada KAPAL PENGGUGAT sebagaimana yang dijelaskan dalam Berita Acara Kejadian, maka PENGGUGAT meyakini (atau setidaknya diyakinkan oleh TERGUGAT I) bahwa TERGUGAT I merupakan pihak yang benar dan berwenang untuk mewakili PARA TERGUGAT dalam mendiskusikan solusi atas ganti rugi terhadap kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT dalam kejadian tabrakan ini.

8. PENGGUGAT MENYAMPAIKAN JUMLAH KERUGIAN YANG DIDERITA AKIBAT PERISTIWA TABRAKAN INI DAN TERGUGAT I TELAH MELAKSANAKAN SURVEY KE KAPAL PENGGUGAT UNTUK MEMVERIFIKASI KERUGIAN TERSEBUT ;

8.1 Bahwa pada tanggal 9 Februari 2015 PENGGUGAT kembali mengirimkan email kepada TERGUGAT I perihal rincian biaya pengeluaran atau kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT yang disebabkan oleh kejadian ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT. Total biaya yang dikeluarkan oleh PENGGUGAT ialah sebesar US\$110.896,99 (seratus sepuluh ribu delapan ratus sembilan puluh enam dan sembilan puluh sembilan sen dolar amerika serikat) yang mana rincian kerugian tersebut akan kami jelaskan lebih lanjut pada bagian tersendiri dalam surat gugatan ini ;

8.2 Bahwa pada tanggal 10 Februari 2015, TERGUGAT I membalas email dari PENGGUGAT yang dikirimkan tanggal 9 Februari 2015 dengan menyertakan lampiran surat balasan dari TERGUGAT I yang ditandatangani oleh Andre Armento selaku Direktur TERGUGAT I. Isi surat balasan dari TERGUGAT I tersebut ialah bahwa TERGUGAT I sanggup untuk membayar ganti rugi hanya sebesar Rp35.000.000,- (tiga puluh lima juta rupiah) ;

8.3 Bahwa pada tanggal 17 Februari 2015 PENGGUGAT membalas email yang dikirimkan oleh TERGUGAT I pada tanggal 10 Februari 2015, dengan menyatakan (i) bahwa PENGGUGAT menderita kerugian yang jumlahnya lebih besar dari kerugian yang sanggup diganti oleh TERGUGAT I; (ii) bahwa selain biaya perbaikan atas kerusakan yang terdapat pada beberapa bagian KAPAL PENGGUGAT, PENGGUGAT



juga mengeluarkan biaya lain yang disebabkan rusaknya beberapa bagian pada KAPAL PENGGUGAT; (iii) bahwa KAPAL PENGGUGAT merupakan tipe kapal pengangkut gas dan oleh karenanya demi prosedur keamanan sebelum dilaksanakannya perbaikan harus dilakukan beberapa tindakan seperti pelepasan sisa-sisa uap dan proses pengeluaran gas dari tangki kapal menggunakan nitrogen, yang tentunya terdapat biaya-biaya terkait yang harus dikeluarkan ;

8.4 Bahwa bersamaan dengan email yang dikirimkan oleh PENGGUGAT pada tanggal 17 Februari tersebut, PENGGUGAT juga mengundang pihak dari TERGUGAT I untuk dapat bersama-sama melakukan survey pada KAPAL PENGGUGAT yang pada saat itu berada di galangan kapal PT Batamec di Batam guna proses perbaikan ;

8.5 Bahwa pada tanggal 18 Februari 2015, TERGUGAT I membalas email dari PENGGUGAT sebelumnya dengan menyampaikan bahwa mereka menyambut baik undangan dari PENGGUGAT untuk melaksanakan survey pada KAPAL PENGGUGAT. Akan tetapi untuk kesesuaian jadwal, TERGUGAT I menanyakan kepada PENGGUGAT perihal jadwal KAPAL PENGGUGAT selama ada di galangan kapal PT Batamec di Batam ;

8.6 Bahwa pada tanggal 18 Februari 2015 juga, PENGGUGAT membalas email dari TERGUGAT I dengan menyampaikan informasi bahwa untuk jadwal KAPAL PENGGUGAT selama berada di PT Batamec di Batam ialah dari tanggal 9 Februari 2015 hingga selesai perbaikan pada tanggal 25 Februari 2015. Selain itu PENGGUGAT juga menginformasikan nomor kontak pegawai PENGGUGAT yang dapat dihubungi selama KAPAL PENGGUGAT berada di PT Batamec di Batam ;

8.7 Bahwa pada tanggal 24 Februari 2015, TERGUGAT I membalas email dari PENGGUGAT sebelumnya dengan menyampaikan bahwa TERGUGAT I akan mengirimkan karyawannya untuk dapat datang dan naik ke KAPAL PENGGUGAT pada tanggal 25 Februari atau 26 Februari 2015 ;

8.8 Bahwa pada tanggal 26 Februari 2015, TERGUGAT I mengirimkan email yang mengkonfirmasi bahwa karyawan mereka akan naik ke KAPAL PENGGUGAT pada hari yang sama untuk melaksanakan inspeksi pengecekan kerusakan setelah mengirimkan Letter of



Indemnity yang ditandatangani oleh karyawan dari TERGUGAT I tersebut ;

8.9 Bahwa pada tanggal 3 Maret 2016, mengingat kondisi dimana TERGUGAT I telah melakukan inspeksi kerusakan ke KAPAL PENGGUGAT, maka PENGGUGAT melalui karyawannya mengirimkan email ke TERGUGAT I dengan yang dituju adalah Andre Armento dan Nurdini perihal kelanjutan penagihan pembayaran ganti rugi dari TURUT TERGUGAT sebesar US\$110.896,99 sebagaimana telah dimintakan oleh PENGGUGAT pada tanggal 9 Februari 2016. Dengan harapan setelah TERGUGAT I melaksanakan inspeksi, TERGUGAT I bersama-sama dengan TERGUGAT II dapat bersikap kooperatif untuk membicarakan perihal ganti kerugian yang dialami oleh PENGGUGAT ;

8.10 Bahwa setelah PENGGUGAT berdiskusi dalam internal perusahaan, khususnya dalam mengumpulkan bukti-bukti biaya perbaikan KAPAL PENGGUGAT, maka PENGGUGAT menemukan bahwa jumlah kerugian yang harus diganti oleh PARA TERGUGAT ialah bertambah menjadi sebesar US\$127.479,36 (seratus dua puluh tujuh ribu empat ratus tujuh puluh Sembilan dan tiga puluh enam sen) ;

8.11 Bahwa merujuk kepada perubahan jumlah kerugian yang harus diganti tersebut, pada tanggal 25 Maret 2015 PENGGUGAT mengirimkan email kepada TERGUGAT I untuk menyampaikan perihal perubahan jumlah ganti rugi yang harus dibayarkan oleh PARA TERGUGAT ;

8.12 Bahwa pada tanggal 10 April 2015, TERGUGAT I melalui Nurdini baru membalas email dari PENGGUGAT sebelumnya. Isi email dari TERGUGAT I tersebut adalah untuk mengundang PENGGUGAT agar dapat bertemu dan mendiskusikan perihal penggantian biaya perbaikan KAPAL PENGGUGAT ;

8.13 Bahwa pada tanggal 13 April 2015, PENGGUGAT menjawab email dari TERGUGAT I dengan menyampaikan bahwa PENGGUGAT akan berkoordinasi secara internal terlebih dahulu, khususnya dengan karyawan yang bertanggung jawab di area teknik terkait perbaikan KAPAL PENGGUGAT, untuk mencocokkan jadwal pertemuan dengan TERGUGAT I ;

9. PARA TERGUGAT TIDAK MEMILIKI ITIKAD BAIK UNTUK MEMBAYAR KERUGIAN YANG DIDERITA OLEH PENGGUGAT ;



- 9.1 Bahwa pada tanggal 23 April 2015 PENGGUGAT melalui email menyampaikan kepada TERGUGAT I bahwa pertemuan untuk mendiskusikan perihal pembayaran ganti rugi atas kerusakan KAPAL PENGGUGAT dapat dilaksanakan pada tanggal 27 April 2015 di kantor PENGGUGAT yang beralamat di Jl. Mega Kuningan Timur, Blok C.6 Kav.12A Kawasan Mega Kuningan Jakarta Selatan 12950 ;
- 9.2 Bahwa pada tanggal 24 April 2015, TERGUGAT I mengkonfirmasi bahwa mereka dapat hadir pada tanggal 27 April 2015 di tempat kantor PENGGUGAT untuk mendiskusikan perihal pembayaran ganti rugi KAPAL PENGGUGAT ;
- 9.3 Bahwa pada tanggal 27 April 2015, pukul 10.30 WIB, telah dilaksanakan pertemuan antara PENGGUGAT dengan TERGUGAT I untuk mendiskusikan perihal ganti kerugian KAPAL PENGGUGAT yang mana pertemuan tersebut berlokasi di kantor PENGGUGAT. Sebagaimana yang tertera pada kesimpulan hasil pertemuan yang dikirimkan oleh PENGGUGAT melalui email, PENGGUGAT diwakili oleh Bobby Himawan, Flora Angelia, Mardiana Arfah, Puku Adito, Suci Cahyani Wulandari dan Capt. Suhadi Puspohartono, sementara TERGUGAT I diwakili oleh Arifuddin Noor, Magdalena Sari Priyuliasih dan Tarlani ;
- 9.4 Bahwa kesimpulan dari jalannya pertemuan tanggal 27 April 2015 tersebut adalah:
1. Perwakilan PENGGUGAT menyampaikan kembali secara ringkas mengenai kejadian ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT;
 2. Pihak TERGUGAT I meminta penjelasan atas nilai klaim yang diajukan oleh PENGGUGAT. Pihak PENGGUGAT memberikan penjelasan secara rinci mengenai masing-masing biaya dan kerugian yang timbul atas kejadian tabrakan tersebut;
 3. Pihak PENGGUGAT juga menjelaskan langkah-langkah yang diambil oleh pemilik kapal sehubungan dengan keselamatan dan meminimalisasi kerugian maupun perluasan kerugian yang timbul dari kejadian tabrakan tersebut ;
 4. Pihak PENGGUGAT menyampaikan agar TERGUGAT I sebagai pihak yang mewakili TERGUGAT dapat segera memberikan penggantian secara penuh atas kerugian yang diderita oleh KAPAL PENGGUGAT ;



5. Pihak TERGUGAT I meminta agar PENGGUGAT dapat mengirimkan kembali dokumen-dokumen pendukung atas klaim yang diajukan oleh PENGGUGAT ;
- 9.5 Bahwa pada tanggal 5 Mei 2015, PENGGUGAT mengirimkan email kepada TERGUGAT I untuk mengingatkan TERGUGAT I agar dapat segera membayarkan biaya ganti rugi sebagaimana yang telah dibahas pada pertemuan tanggal 27 April 2015 ;
- 9.6 Bahwa pada tanggal 12 Mei 2015, TERGUGAT I mengirimkan email yang meminta untuk PENGGUGAT menyediakan (i) salinan bukti purging gas saat PENGGUGAT mengadakan docking di Batam, dan (ii) salinan clearance outsaat KAPAL PENGGUGAT berlayar ke Singapura ;
- 9.7 Bahwa pada tanggal 22 Mei 2015, PENGGUGAT membalas email dari TERGUGAT I sebelumnya yang mana isi email tersebut ialah melampirkan dokumen-dokumen bukti terkait permintaan TERGUGAT I pada email sebelumnya dan penekanan bahwa seluruh dokumen yang dimintakan oleh TERGUGAT I telah disediakan secara lengkap oleh PENGGUGAT dan oleh karenanya PENGGUGAT menuntut untuk pembayaran ganti kerugian dapat dilaksanakan secara penuh dan seketika ;
- 9.8 Bahwa dikarenakan belum adanya tanggapan dari TERGUGAT I, maka PENGGUGAT kembali mengirimkan email pada tanggal 28 Mei 2015 untuk mengingatkan dan menuntut agar TERGUGAT I dapat membayarkan semua biaya ganti rugi yang telah disampaikan sebelumnya ;
- 9.9 Bahwa TERGUGAT I tidak juga kunjung memberikan tanggapan atas email dari PENGGUGAT yang mengingatkan agar TERGUGAT I segera membayar ganti rugi sesuai dengan jumlah yang telah disampaikan oleh PENGGUGAT sebelumnya, maka pada tanggal 15 Juni 2015 PENGGUGAT mengirimkan kembali email kepada TERGUGAT I agar TERGUGAT I menunjukkan itikad baik dalam membayar ganti kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT yang mana telah diketahui dan dipahami bersama besaran dan bagian-bagiannya oleh masing-masing pihak ;
- 9.10 Bahwa pada tanggal 15 Juni 2015 juga, TERGUGAT I menjawab email dari PENGGUGAT tersebut dan menyampaikan bahwa TERGUGAT I pasti akan bertanggung jawab dalam membayar ganti kerugian



tersebut dan juga meminta maaf kepada PENGGUGAT atas kurang tanggapnya TERGUGAT I dalam menjawab email-email dari PENGGUGAT sebelumnya ;

9.11 Bahwa menindaklanjuti balasan email dari TERGUGAT I tersebut, masih pada tanggal yang sama, yaitu 15 Juni 2015, PENGGUGAT mengirimkan email balasan dengan menyatakan bahwa PENGGUGAT memberikan waktu 5 (lima) hari kerja untuk TERGUGAT I dapat membayar ganti rugi kepada PENGGUGAT ;

9.12 Bahwa pada tanggal 19 Juni 2015 TERGUGAT I mengirimkan email kepada PENGGUGAT yang isinya menyampaikan TERGUGAT I meminta agar diadakan pertemuan kembali dengan PENGGUGAT untuk membahas beberapa pertanyaan dari TERGUGAT I terkait kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT ;

9.13 Bahwa PENGGUGAT membalas email tersebut dengan menyampaikan bahwa pertemuan yang diinginkan oleh TERGUGAT I dapat dilaksanakan pada tanggal 22 Juni 2015 di kantor PENGGUGAT;

9.14 Bahwa hasil pertemuan pada tanggal 22 Juni 2015 antara PENGGUGAT dengan TERGUGAT I di kantor PENGGUGAT menghasilkan kesimpulan sebagai berikut:

1. TERGUGAT I di dalam perundingan mengajukan beberapa hal sebagai berikut:
 - a. Quantity Vapor PPL ROB ("Vapor"). Menurut TERGUGAT I, Vapor yang dapat diberikan penggantian adalah sebesar 39 MT;
 - b. Berita Acara dari kegiatan purging pada saat dilaksanakannya kegiatan perbaikan sementara (temporary repair);
 - c. TERGUGATI tidak memiliki komentar ataupun sanggahan terhadap rincian klaim lainnya yang diajukan oleh PENGGUGAT selain mengenai quantity vapour ;
2. Sehubungan dengan pertanyaan sebagaimana poin [1] diatas, pihak PENGGUGAT memberikan jawaban sebagai berikut:
 - a. Quantity Vapor PPL ROB yang diklaimkan kepada TERGUGAT I merupakan perhitungan yang didasarkan pada hasil survey yang dilakukan oleh independent surveyor (Sucofindo). Pihak PENGGUGAT menegaskan bahwa quantity vapour sebesar 63,359MT tersebut merupakan jumlah yang



sebenarnya berdasarkan redelivery certificate. Namun demikian, pihak PENGGUGAT bersedia untuk mempertimbangkan penggantian vapor dari TERGUGAT I dikisaran 45MT sampai dengan 50MT;

b. Kegiatan purging dinyatakan dalam bentuk time sheet, yang mana TERGUGAT I telah menerima time sheet tersebut;

c. BULL memberikan dokumen tambahan untuk menunjang bukti-bukti kerugian yang diderita kepada TERGUGAT I sebagai berikut:

- Copy B/L No. 4670D14B110, tertanggal 15 Desember 2014

- Copy B/L No. 4670D14B111, tertanggal 15 Desember 2014

9.15 Selain kesimpulan sebagaimana dijabarkan dalam poin 7.36 diatas, pertemuan tersebut juga menghasilkan fakta bahwa (i) TERGUGAT I meminta waktu untuk mendiskusikan hasil perundingan dengan pihak manajemen TERGUGAT I ; (ii) TERGUGAT I akan menyampaikan proposal atas nilai penggantian kerugian PENGGUGAT beserta dengan jadwal penyelesaian pembayaran ganti kerugian tersebut secara tertulis paling lambat pada tanggal 23 Juni 2015 sebelum pukul 16.00 WIB ;

9.16 Bahwa hasil pertemuan tanggal 22 Juni 2015 didokumentasikan oleh kedua belah pihak dalam sebuah Berita Acara Perundingan yang merangkum hasil dari pertemuan tersebut dan ditandatangani oleh perwakilan dari masing-masing pihak ;

9.17 Bahwa pada tanggal 24 Juni 2015, TERGUGAT I mengirimkan email melampirkan surat dari TERGUGAT I yang ditandatangani oleh Andre Armento selaku Direktur TERGUGAT I yang mana isinya adalah menawarkan pembayaran ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT sebesar USD45.400,41 (empat puluh lima ribu empat ratus dan empat puluh satu sen Dolar Amerika Serikat) ;

9.18 Bahwa salah satu alasan yang dikemukakan oleh TERGUGAT I terkait kesanggupan hanya membayar dengan jumlah yang disebutkan pada poin 7.39 adalah dikarenakan insiden tabrakan yang terjadi disebabkan oleh faktor cuaca yang buruk pada saat terjadinya kejadian tabrakan;

9.19 Jumlah penawaran yang diajukan oleh TERGUGAT I besarnya jauh dari total kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT yaitu sebesar US\$127.479,36 (seratus dua puluh tujuh ribu empat ratus tujuh puluh Sembilan dan tiga puluh enam sen). Meskipun demikian, pada

Halaman 20 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



pertemuan tanggal 22 Juni 2015 PENGGUGAT dan TERGUGAT I telah sepakat untuk menurunkan jumlah biaya ganti kerugian sebesar US\$112.333,00 (seratus dua belas ribu tiga ratus tiga puluh tiga Dolar Amerika Serikat);

9.20 Bahwa terkait dengan alasan cuaca buruk yang disampaikan oleh TERGUGAT I dalam surat pada tanggal 24 Juni 2015, PENGGUGAT telah menyampaikan klarifikasi sebagai berikut; bahwa pada waktu kejadian kondisi angin 15 – 20 knot dari arah Barat dengan ketinggian ombak 0.5 sampai 1.5 meter. Kondisi ini bukan termasuk dalam kategori cuaca buruk. Pihak perwakilan KAPAL PENGGUGAT sudah mengadakan komunikasi melalui VHF channel 12 dan VHF channel 16 dengan pihak KAPAL TERGUGAT yang artinya kedua belah pihak telah berkoordinasi untuk pelaksanaan pengisian bahan bakar (bunkering). Nakhoda KAPAL TERGUGAT telah tidak melakukan kecakapan pelaut yang baik, sehingga memutuskan untuk merapat disebelah kiri KAPAL PENGGUGAT (sandar kanan), yang secara teori maupun prakteknya memiliki tingkat kesulitan yang lebih besar, karena kapal dengan baling - baling tunggal dan putaran kanan. Jadi dapat PENGGUGAT tekankan bahwa faktor cuaca buruk tidak dapat dijadikan alasan oleh PARA TERGUGAT untuk menghindar dari tanggung jawab membayar ganti kerugian secara penuh kepada PENGGUGAT ;

9.21 Bahwa pada tanggal 1 Juli 2015, PENGGUGAT mengirimkan email balasan atas email dari TERGUGAT I sebelumnya, yang mana email balasan tersebut menyatakan bahwa PENGGUGAT tidak dapat menerima tawaran dari TERGUGAT I atas jumlah ganti rugi yang mereka tawarkan sebelumnya dan PENGGUGAT masih menuntut TERGUGAT I untuk membayarkan ganti rugi sebesar US\$112.333,00 (seratus dua belas ribu tiga ratus tiga puluh tiga Dolar Amerika Serikat) dalam tenggat waktu 5 (lima) hari kerja sejak tanggal email ini dikirimkan;

9.22 Bahwa pada tanggal 11 Juli 2015, TERGUGAT I mengirimkan email kepada PENGGUGAT yang menyampaikan bahwa mereka tidak menerima email balasan dari PENGGUGAT atas email TERGUGAT I pada tanggal 24 Juni 2015. Padahal pada kenyataannya PENGGUGAT telah mengirimkan email balasan dan diterima oleh TERGUGAT I pada tanggal 1 Juli 2015. Penerimaan email oleh



TERGUGAT I dapat dibuktikan oleh PENGGUGAT melalui tanda terima baca (read receipt) yang dilampirkan sebagai bukti dalam gugatan ini ;

9.23 Bahwa pada tanggal 13 Juli 2015, PENGGUGAT kembali mengirimkan email tertanggal 1 Juli 2015 yang sebelumnya telah PENGGUGAT kirimkan kepada TERGUGAT I ;

9.24 Bahwa pada tanggal 22 Juli 2015, PENGGUGAT mengirimkan email kepada TERGUGAT I yang isinya mengingatkan bahwa TERGUGAT I telah melewati tenggat waktu 5 (lima) hari kerja yang diberikan oleh PENGGUGAT untuk dapat segera membayar ganti rugi. Dan ditekankan juga oleh PENGGUGAT pada email tersebut agar TERGUGAT I dapat menunjukkan itikad yang baik dalam menyelesaikan masalah ganti rugi ini ;

9.25 Bahwa melihat kepada tidak kunjung adanya tanggapan dari PARA TERGUGAT terkait ganti rugi, maka pada tanggal 30 Juli 2015 PENGGUGAT mengirimkan Surat Somasi dengan nomor surat: 15BULL0032/WIVA tertanggal 29 Juli 2015 yang ditujukan kepada TERGUGAT I ;

9.26 Bahwa pada tanggal 10 Agustus 2015, PENGGUGAT menerima Surat Undangan dengan nomor surat 235/SWW-BSD/UH/III/2015 tertanggal 7 Agustus 2015 dari Kantor Hukum Sonny W. Warsito SH. & Co yang isinya adalah menyampaikan bahwa Sonny W Warsito beserta rekan yang ditunjuk sebagai kuasa hukum dari TERGUGAT I hendak mengundang PENGGUGAT untuk mendiskusikan perihal penyelesaian secara kekeluargaan perkara ditabraknya KAPAL PENGGUGAT oleh KAPAL TERGUGAT pada tanggal 11 Agustus 2015 bertempat di Jl. Rawa Buntu Utara Sektor 1.4 Blok H 1 No. 1 RT004/RW005 ("Kantor Sonny W Warsito") ;

9.27 Bahwa pertemuan antara PENGGUGAT dengan Sonny W Warsito bersama rekan yang menjadi kuasa hukum TURUT TERGUGAT akhirnya dilaksanakan pada tanggal 12 Agustus 2015 bertempat di Kantor Sonny W Warsito ;

9.28 Bahwa hasil pembicaraan yang didapat pada pertemuan tanggal 12 Agustus 2015 tersebut ialah sebagai berikut:

1. Konsultan hukum TURUT TERGUGAT, Sonny W. Warsito meminta penjelasan terkait surat somasi dan klaim yang diajukan oleh PENGGUGAT;



2. PENGGUGAT menjelaskan kembali terkait detail klaim yang diajukan, bahwa untuk mengerjakan perbaikan prosedur safety (N2 purging) harus dilakukan dan cargo yang tersisa di atas KAPAL PENGGUGAT (vapor) harus dibuang ;
 3. Besarnya klaim yang diajukan oleh Pihak PENGGUGAT adalah US\$127.479,36. Namun setelah perundingan tertanggal 22 Juni 2015, pihak PENGGUGAT bersedia bernegosiasi besarnya quantity vapor yang dibuang sehingga nilai klaim menjadi US\$112.333,19 sampai dengan US\$116.458,19;
 4. Pihak PENGGUGAT bersedia menurunkan besaran klaim ke angka US\$112.333,19 (vapor 45 MT);
 5. TERGUGAT I meminta perhitungan nilai kurs merujuk pada tanggal kejadian ;
 6. PENGGUGAT meminta perhitungan nilai kurs merujuk pada tanggal kesepakatan perjanjian ;
 7. Berdasarkan perhitungan pihak TERGUGAT I, klaim dengan besaran tersebut melebihi kewenangan konsultan hukum yang ditunjuk. (Konsultan hukum hanya dapat memberikan persetujuan apabila nilai klaim dibawah Rp1.000.000.000,00)
 8. Pihak PENGGUGAT tidak dapat menurunkan nilai klaim dan meminta pihak TERGUGAT I memberikan proposal penawaran atas nilai penggantian kerugian ;
 9. Pihak TERGUGAT I meminta waktu untuk mendiskusikan hasil perundingan dengan pihak manajemen PARA TERGUGAT ;
 10. Pihak PENGGUGAT memberikan waktu kepada pihak TERGUGAT I untuk menyampaikan proposal atas nilai penggantian kerugian PENGGUGAT paling lambat pada tanggal 14 Agustus 2015 ;
- 9.29 Bahwa pada tanggal 14 Agustus 2015, sebagaimana yang disepakati dalam pertemuan di Kantor Sonny W Warsito, TERGUGAT I akan mengirimkan proposal ganti rugi kepada PENGGUGAT. Akan tetapi ternyata meskipun telah diingatkan oleh PENGGUGAT melalui email, pada tanggal ini TERGUGAT I tidak juga mengirimkan proposal ganti rugi dimaksud ;
- 9.30 Bahwa pada tanggal 19 Agustus 2015, PENGGUGAT kembali mengirimkan email untuk mengingatkan TERGUGAT I agar segera membayar ganti rugi dan sebagaimana yang telah disepakati dalam

Halaman 23 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



pertemuan di Kantor Sonny W Warsito agar TERGUGAT I dapat segera melaksanakan pembayaran dengan tenggat waktu selambat-lambatnya pada tanggal 20 Agustus 2015 ;

9.31 Bahwa pada tanggal 26 Agustus 2015, PENGGUGAT melalui karyawannya yang bernama Azmara Dhana menghubungi Sonny W Warsito selaku kuasa hukum TERGUGAT I untuk menanyakan perkembangan pembayaran ganti rugi kepada PENGGUGAT. Hasil yang didapat dari pembicaraan dengan Sonny W Warsito ialah yang bersangkutan menyatakan bahwa tidak memiliki kewenangan untuk mengajukan penawaran pembayaran besaran ganti rugi untuk PENGGUGAT dan SONNY W WARSITO justru mengarahkan agar PENGGUGAT langsung menghubungi Arifuddin Nur sebagai Direktur dari TERGUGAT I ;

9.32 Bahwa kemudian setelah mendapat konfirmasi dari Sonny W Warsito, PENGGUGAT lalu menghubungi Arifuddin Nur selaku Direktur TERGUGAT I dan mengkonfirmasi bagaimana penyelesaian ganti rugi dapat segera dilakukan oleh TERGUGAT I. Akan tetapi jawaban yang didapat dari hasil pembicaraan dengan Arifuddin Nur adalah Arifuddin Nur ingin bicara dulu dengan Sonny W Warsito perihal ganti kerugian ini ;

9.33 Bahwa setelah tidak adanya tanggapan yang memuaskan dari Sonny W Warsito dan Arifuddin Nur, maka PENGGUGAT menghubungi Andre Armento sebagai Direktur dari TERGUGAT I yang menandatangani surat-surat dari TERGUGAT I sebelumnya. Hasil pembicaraan dengan Andre Armento ialah bahwa yang bersangkutan sudah tidak lagi menjabat sebagai Direktur dari TERGUGAT I dan karenanya tidak mempunyai kewenangan untuk mendiskusikan perkara ini ;

9.34 Bahwa dikarenakan gelagat yang tidak baik dari TERGUGAT I yang lari dari kewajiban ganti rugi dengan tidak ada memberikan tanggapan atau informasi lanjutan kepada PENGGUGAT, maka pada tanggal 9 September 2015 PENGGUGAT mengirimkan Surat Somasi kedua kepada TERGUGAT I ;

9.35 Bahwa TERGUGAT I tidak memberikan tanggapan apapun terhadap Surat Somasi yang dikirimkan oleh PENGGUGAT ;

9.36 Bahwa pada tanggal 4 Maret 2016 PENGGUGAT yang diwakili oleh karyawannya yang bernama Azmara Dhana menelpon TERGUGAT I



yang pada saat itu dijawab oleh Nurdini. Pada kesempatan tersebut PENGUGAT kembali mengingatkan TERGUGAT I untuk segera melakukan pembayaran ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh PENGUGAT sebagaimana yang telah dibahas dalam pertemuan-pertemuan sebelumnya ;

9.37 Bahwa melihat situasi dimana PARA TERGUGAT tidak menunjukkan itikad baik dalam menyelesaikan permasalahan ini maka PENGUGAT pada tanggal 14 Maret 2016, melalui surat bernomor 16BULL0039/IV/AD kembali memperingatkan atau mensomasi PARA TERGUGAT ;

9.38 Bahwa hingga saat gugatan ini disusun, PARA TERGUGAT tetap juga tidak memberikan tanggapan atau jawaban apapun kepada PENGUGAT. Dengan demikian PARA TERGUGAT memang tidak memiliki itikad baik, atau dengan kata lain, telah beritikad buruk untuk sengaja tidak mempedulikan kerugian yang diderita oleh PENGUGAT dan menghindar dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian kepada PENGUGAT sekalipun telah diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku ;

10. KERUGIAN YANG DIDERITA OLEH PENGUGAT AKIBAT DITABRAKNYA KAPAL PENGUGAT OLEH KAPAL TERGUGAT ;

10.1 Bahwa PENGUGAT telah menderita kerugian secara materil atas perbaikan kerusakan KAPAL PENGUGAT yang ditabrak oleh KAPAL TERGUGAT dengan rincian sebagai berikut:

a. Biaya bahan bakar/bunker KAPAL PENGUGAT untuk diberangkatkan dari Pelabuhan Merak menuju perairan EAST OPL di Singapura, tempat dilakukannya perbaikan sementara KAPAL PENGUGAT yang mengalami kerusakan akibat ditabrak oleh KAPAL TERGUGAT yaitu sebesar Rp294.466.084,64 (dua ratus sembilan puluh empat juta empat ratus enam puluh enam ribu delapan puluh empat dan enam puluh empat sen Rupiah);

b. Biaya untuk dilakukannya tindakan puring, yaitu sebuah tindakan untuk menggantikan gas yang berbahaya yang tersisa di atas KAPAL PENGUGAT sebelum dilakukannya aktifitas perbaikan yang bersifat hot work yaitu dengan biaya sebesar SG\$26.660 (dua puluh enam ribu enam ratus enam puluh Dolar Singapura);



- c. Biaya untuk Vapor PPL ROB (Cargo) Loss, yaitu sebuah biaya yang dikeluarkan disebabkan oleh pembuangan gas yang tersisa dalam cargo tank KAPAL PENGGUGAT untuk dapat dilaksanakannya perbaikan sementara (temporary repair) atas kerusakan yang diderita akibat tabrakan, jumlahnya yaitu sebesar US\$52.271,18 (lima puluh dua ribu dua ratus tujuh puluh satu dan delapan belas sen Dolar Amerika Serikat);
- d. Biaya untuk perbaikan sementara meliputi pergantian tiang geladak yang rusak menggunakan pipa dan penggantian pagar pembatas geladak yang memakan biaya sebesar Rp4.687.500,00 (empat juta enam ratus delapan puluh tujuh lima ratus Rupiah);
- e. Biaya untuk sewa kapal yang mengantar teknisi untuk melakukan perbaikan sementara di East OPL yaitu sebesar US\$800,- (delapan ratus Dolar Amerika Serikat);
- f. Biaya survei hasil perbaikan KAPAL PENGGUGAT oleh biro klasifikasi kapal PT Bureau Veritas Indonesia sebesar US\$4.952,00,- (empat ribu sembilan ratus lima puluh dua Dolar Amerika Serikat);
- g. Biaya untuk Repair cost – permanen sebesar SG\$31.615,00,- (tiga puluh satu ribu enam ratus lima belas Dolar Singapura); dan
- h. Biaya inspektur (superintendent) atas nama Puku Adito untuk mengawasi survei dan proses perbaikan kapal MT GAS MALUKU sebesar Rp30.000.000,- (tiga puluh juta Rupiah) ;

10.2 Bahwa KERUGIAN IMMATERIAL yang timbul oleh karena telah tersitanya tenaga, waktu dan pikiran PENGGUGAT dalam mengusahakan agar TERGUGAT memenuhi kewajibannya kepada PENGGUGAT yang jumlahnya tidak ternilai atau tidak dapat diganti dengan apapun juga, akan tetapi adalah mendekati kewajaran apabila kerugian immateriil tersebut ditaksir sebesar Rp1.000.000.000,- (satu milyar Rupiah) ;

11. SITA JAMINAN ATAS KAPAL TERGUGAT ;

Bahwa untuk menjamin gugatan ini tidak menjadi illusionir (sia-sia) apabila gugatan ini nantinya dikabulkan, maka PENGGUGAT mohon agar Pengadilan Negeri Tangerang berkenan untuk meletakkan sita jaminan terhadap kapal MT ANUGERAH DEWI 2 milik TERGUGAT II ;

12. PERMOHONAN PUTUSAN SERTA MERTA ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa oleh karena gugatan ini diajukan berdasarkan bukti-bukti surat yang sah dan menurut aturan yang berlaku dapat diterima sebagai bukti serta tidak dapat dibantah kebenarannya, maka sesuai dengan Pasal 180 HIR, sangatlah beralasan apabila putusan dalam perkara ini dinyatakan dapat dilaksanakan terlebih dahulu (uitvoerbaar bij voorraad) meskipun ada verzet, banding, maupun kasasi ;

B. TUNTUTAN (PETITUM) ;

1. DALAM PROVISI

- Menerima dan mengabulkan sita jaminan yang dimohonkan PENGGUGAT ;

2. DALAM POKOK PERKARA

- Menerima dan mengabulkan Gugatan PENGGUGAT untuk seluruhnya;
- Menyatakan PARA TERGUGAT telah melakukan perbuatan melawan hukum (onrechtmatige daad);
- Menghukum TERGUGAT I dan TERGUGAT II untuk secara tanggung renteng membayar uang ganti rugi terhadap PENGGUGAT dengan perincian sebagai berikut:

a. Kerugian materil sebesar:

- Rp 294.466.084,64,- (dua ratus sembilan puluh empat juta empat ratus enam puluh enam ribu delapan puluh empat dan enam puluh empat sen Rupiah);
- SG\$ 26.660,- (dua puluh enam ribu enam ratus enam puluh Dolar Singapura);
- US\$ 52.271,18 (lima puluh dua ribu dua ratus tujuh puluh satu dan delapan belas sen Dolar Amerika Serikat);
- Rp 4.687.500,00 (empat juta enam ratus delapan puluh tujuh lima ratus Rupiah);
- US\$ 800,- (delapan ratus Dolar Amerika Serikat);
- US\$ 4.952,00,- (empat ribu sembilan ratus lima puluh dua Dolar Amerika Serikat);
- SG\$ 31.615,00,- (tiga puluh satu ribu enam ratus lima belas Dolar Singapura); dan
- Rp 30.000.000,- (tiga puluh juta Rupiah).

b. Kerugian Immaterial sebesar Rp 1.000.000.000,- (satu milyar Rupiah);

Halaman 27 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



- c. Memerintahkan dan menghukum PARA TERGUGAT untuk mematuhi dan melaksanakan putusan dalam perkara ini;
- d. Menghukum PARA TERGUGAT untuk secara tanggung renteng membayar kepada PENGUGAT uang paksa (dwangsom) sebesar Rp 10.000.000,- (sepuluh juta Rupiah) setiap harinya atas kelalaiannya untuk melaksanakan isi putusan ini;
- e. Menyatakan putusan dalam perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada verzet, banding, kasasi dan ataupun upaya-upaya hukum lainnya;
- f. Menghukum PARA TERGUGAT untuk secara tanggung renteng membayar seluruh biaya perkara ;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan Pembanding/Penggugat tersebut, Terbanding I/Tergugat I memberikan Jawaban tanggal 2 Desember 2015 yang isinya pada pokoknya sebagai berikut :

Menimbang, bahwa terhadap gugatan Penggugat tersebut para Tergugat memberikan jawaban pada pokoknya sebagai berikut:

I. DALAM EKSEPSI:

GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (*Plurium Litis Consortium*)

1. Bahwa PENGGUGAT telah keliru dengan tidak mengikut sertakan pihak Nahkoda Kapal Anugrah Dewi 2 sebagai Pihak dalam perkara aquo, dimana kejadian berbenturannya antara Kapal Anugrah Dewi 2 dengan MT Gas Maluku Pihak Nahkoda kapallah yang berperan dan bertanggung jawab atas insiden kapal tersebut. Pihak Nahkoda harus ditarik sebagai Pihak yang ikut bertanggung jawab, dimana pada saat kejadian Penguasaan Kapal Anugrah Dewi 2 tersebut berada dibawah kekuasaan dan kendali Nahkoda Kapal sehingga sudah seharusnya Nahkoda Kapal Anugrah Dewi 2 ikut ditarik sebagai Pihak dalam perkara aquo;

Pasal 249 UU Nomor 17 Tahun 2008 tegas mengatur bahwa Nakhoda bertanggung jawab atas Kecelakaan yang terjadi. Bentuk tanggung jawabnya pun diatur rinci dalam aturan yang sama, antara lain Nakhoda wajib melapor kepada Syahbandar atau pejabat perwakilan RI terdekat dengan lokasi Kecelakaan bahwa telah terjadi kecelakaan;



Bahwa oleh karena PENGGUGAT tidak mengikut sertakan Nahkoda Kapal Anugrah Dewi 2 baik sebagai TERGUGAT dan/atau TURUT TERGUGAT dalam perkara aquo, sedangkan jelas dan tegas diatur dalam pasal 249 UU Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur bahwa Nahkoda bertanggung jawab atas kecelakaan maka gugatan PENGGUGAT telah **Kurang Pihak yang mengakibatkan sudah selayaknya Gugatan PENGGUGAT dinyatakan ditolak atau setidaknya tidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (Niet Onvankelijke Verklaarrd)** oleh Pengadilan Negeri Serang;

GUGATAN PENGGUGAT KABUR DAN TIDAK JELAS (OBSCURE LIBEL) ;

2. Bahwa dasar Gugatan PENGGUGAT dalam perkara ini adalah sebab PENGGUGAT berkesimpulan bahwa TERGUGAT II bersama-sama dengan TERGUGAT I telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum akibat tabrakan kapal milik TERGUGAT II yang dioperasikan oleh TERGUGAT I menabrak kapal PENGGUGAT ;

Akan tetapi PENGGUGAT dalam Gugatan secara terang dan jelas mengakui bahwa yang terjadi sebenarnya adalah suatu resiko kerja yang sebelumnya telah dikomunikasikan atau diinformasikan kemudian diketahui oleh PENGGUGAT dan bahkan PENGGUGAT telah mengetahui akan resiko yang mungkin dapat terjadi dan menyetujuinya dengan mempersiapkan segala sesuatu untuk mengurangi kerusakan yang mungkin dapat terjadi bila terjadi benturan. Sehingga jelas dan terang ini bukanlah suatu tabrakan seperti yang dimaksud PENGGUGAT melainkan resiko kerja yang disepakati antara PENGGUGAT dengan TERGUGAT I yang diwakili oleh Nahkoda Kapal masing-masing;

3. Bahwa PENGGUGAT dalam menyusun Gugatan tidak teliti sehingga membuat Gugatan menjadi Kabur dan Tidak Jelas dimana pada Point 6.9 Gugatannya yang boleh kami kutip sebagai berikut “...berdasarkan surat dari TERGUGAT I sebagaimana dijelaskan dalam point 7.9 diatas...”

Bahwa jelas PENGGUGAT tidak teliti dalam menyusun Gugatannya dimana kalimat yang TERGUGAT kutip itu pada Point Gugatan 6.9 sedangkan dijelaskan dalam point 7.9 diatas, manakah yang lebih dahulu point 6.9 atau point 7.9. Dan yang lebih membuat Gugatan ini



kabur dan tidak jelas, Gugatan PENGGUGAT tidak mencantumkan Dalil apapun dalam Point 7 hal ini dapat dilihat dalam Gugatan PENGGUGAT setelah Point 6 PENGGUGAT langsung masuk kedalam Dalil Point 8;

Hal ini jelas membuat Gugatan PENGGUGAT menjadi kabur dan Tidak Jelas maka sudah patut dan selayaknya Gugatan PENGGUGAT dinyatakan Kabur dan Tidak Jelas (Obscure Libel) yang mengakibatkan sudah selayaknya Gugatan PENGGUGAT dinyatakan ditolak atau setidaknya tidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (Niet Onvankelijke Verklaard) oleh Pengadilan Negeri Serang;

4. Bahwa dalam **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran** (“UU Pelayaran”). Dalam **Pasal 248 UU Pelayaran** diatur mengenai kewajiban nakhoda melaporkan kecelakaan kapal. Akan tetapi hal ini tidak dilakukan oleh Pihak PENGGUGAT, dimana pelaporan kepada Pihak Syahbandar digunakan sebagai dasar penentuan sebuah kejadian dilaut dan menentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab dan dapat pula digunakan sebagai dasar penghitungan ganti rugi para pihak;
5. Hal yang wajib dilaporkan oleh nakhoda kapal adalah kecelakaan kapalnya atau kapal lain. Yang dimaksud resiko kapal, diatur dalam **Pasal 245 UU Pelayaran** :
Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:
 - a. kapal tenggelam;
 - b. kapal terbakar;
 - c. kapal tubrukan; dan
 - d. kapal kandas ;

II. DALAM POKOK PERKARA :

6. Bahwa TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil gugatan PENGGUGAT, kecuali yang secara tegas dan nyata diakui kebenarannya oleh TERGUGAT I dan TERGUGAT II ;



7. Bahwa TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan tegas dalil gugatan PENGGUGAT angka 3 (tiga) pada halaman 3 (tiga), yang dikatakannya kejadian Tabrakan dengan alasan sebagai berikut:
- Bahwa apa yang terjadi pada kejadian tersebut bukanlah suatu tabrakan akan tetapi yang terjadi resiko kerja kapal yang terjadi akibat faktor ombak, hal ini didasari atas pengakuan PENGGUGAT sendiri yang menjadi bukti yang tak terbantahkan yang kami kutip sebagai berikut “..bahwa antara Kapal PENGGUGAT yang berada pada posisi (Global Positioning System) 05° 53.12S – garis bujur 106° 00.38 bermaksud untuk melakukan pengisian bahan bakar/ bunker dari Kapal Anugrah Dewi 2...” milik TERGUGAT II yang dioperasikan oleh TERGUGAT I ;
 - Bahwa PENGGUGAT mengakui dan menyatakan dalam Gugatannya yaitu kedua kapal melakukan proses pengisian bahan bakar melalui proses STS (ship to Ship transfer) yang artinya kedua kapal akan saling berdekatan sisi ke sisi untuk kemudian melakukan transfer bahan bakar;
 - Bahwa disebabkan cuaca yang kurang mendukung dan adanya ombak yang cukup besar membuat Kapal Anugrah Dewi 2 milik TERGUGAT II yang dioperasikan oleh TERGUGAT I berulang kali mencoba (3 (tiga) kali Percobaan) merapatkan kapal Anugrah Dewi 2 kepada Kapal PENGGUGAT MT. Gas Maluku. Hal ini dinyatakan dan diakui oleh PENGGUGAT dalam Gugatannya. Percobaan untuk merapatkan kapal inipun dilakukan untuk memenuhi permintaan Pihak PENGGUGAT untuk melakukan pengisian bahan bakar dengan menggunakan system STS (ship to Ship transfer) tersebut diatas dan perlu dicermati pula kenapa untuk merapatkan kedua kapal begitu sulit bahkan telah dicoba sebanyak 3 (tiga) kali namun tidak dapat dilakukan hal ini terjadi karena cuaca dengan ombak yang kurang bersahabat;
 - Bahwa untuk memenuhi permintaan PENGGUGAT, Nahkoda Kapal melalui perwira kapalnya untuk telah mengetahui dan berkomunikasi dengan Kapal milik TERGUGAT II yang dioperasikan oleh TERGUGAT I dan hal ini juga telah diketahui oleh Pihak PENGGUGAT atas resiko yang mungkin dapat terjadi, hal ini terbukti dari Gugatan PENGGUGAT pad point 3.6, point 3.7, dan point 3.8 yang menyatakan bahwa Pihak PENGGUGAT dan

Halaman 31 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



Pihak TERGUGAT berkomunikasi dan mengetahui bahwa akan ada resiko yang mungkin dapat terjadi bila dilakukan manuver tersebut. Dan tanpa adanya larangan dan penolakan dari Pihak PENGGUGAT dilakukannya manuver tersebut maka Pihak Nakhoda kapal Anugrah Dewi 2 mencoba merapatkan kedua kapal agar dapat melakukan permintaan pihak PENGGUGAT untuk melakukan pengisian bahan bakar secara STS (ship to ship transfer) ;

- Bahwa apa yang terjadi adalah suatu hal resiko yang disebabkan oleh alam bukanlah suatu kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian atau adanya unsur kesengajaan, kejadian ini secara terang dan jelas hanyalah resiko kerja yang tidak mampu melawan alam dalam menjalankan kewajiban dan tindakan tersebutpun ada resiko telah diketahui oleh Pihak PENGGUGAT, hal ini diakui dan menjadi bukti yang tak terbantahkan dari Pihak PENGGUGAT dimana PENGGUGAT mengakui dalam dalil Gugatannya Point 3.7 dimana dapat kami kutip sebagai berikut “....bahwa manuver perpindahan posisi kapal TERGUGAT ini dilihat oleh Perwira kapal PENGGUGAT sebagai suatu kondisi yang harus diwaspadai karena rawan terjadi tabrakan.....” dari dalil PENGGUGAT pada point 3.7 jelas bahwa manuver yang dilakukan oleh kapal TERGUGAT II yang dioperasikan oleh TERGUGAT I telah disetujui dan diijinkan untuk dilakukan, sehingga pihak PENGGUGAT pun sadar bahwa akan ada resiko yang mungkin dapat terjadi, namun hal ini bukannya dilarang atau dihentikan akan tetapi pihak PENGGUGAT membantu mempersiapkan proses tersebut. Hal ini secara diam-diam Pihak PENGGUGAT menyetujui dan mengijinkan manuever tersebut dan siap dengan segala resiko yang mungkin dapat terjadi;

8. Bahwa apa yang terjadi dan di Gugat oleh PENGGUGAT merupakan tindakan melepaskan tanggung jawab atas suatu tindakan yang telah diketahui resikonya oleh PENGGUGAT dimana hal ini jelas terbukti dalam dalil 3.8 Gugatan PENGGUGAT yang dapat kami kutip sebagai berikut :

“Bahwa awak KAPAL PENGGUGAT berdasarkan komunikasi tersebut telah menyiapkan dapra (karet sintetis yang tebal yang ada



dipinggiran kapal untuk mencegah rusaknya lambung/badan kapal akibat sandaran kapal lain...”

Sehingga terang dan jelaslah bahwa resiko itu terjadi bukanlah suatu tabrakan seperti yang didalilkan oleh PENGGUGAT, akan tetapi resiko ini adalah suatu tindakan yang disepakati bersama antara Nahkoda kapal PENGGUGAT dan Nahkoda kapal TERGUGAT I dan secara langsung PENGGUGAT juga mengakui dalam Gugatannya, mengetahui akan ada resiko yang dapat terjadi. Dan karena sejak awal PENGGUGAT membiarkan dan bahkan mengizinkan dilakukan manuver kapal tersebut dengan segala resiko yang mungkin dapat terjadi, maka sudah sepatutnyalah segala resiko harus ditanggung oleh masing – masing pihak pada kapal masing-masing;

9. Bahwa TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan Tegas apa yang didalilkan oleh PENGGUGAT dalam point 3.9, 3.10, 3.11, dan 3.12 Gugatannya dimana yang terjadi bukanlah suatu tabrakan melainkan kecelakaan disebabkan resiko kerja ditambah dengan factor alam. Kecelakaan ini menjadi resiko kerja suatu tindakan yang disepakati bersama dan juga telah diketahui resikonya;
10. Bahwa apabila benar terjadi tabrakan seperti yang didalilkan oleh PENGGUGAT dan menyatakan memiliki bukti yang kuat dan tak terbantahkan adalah suatu opini secara sepihak, untuk itu kami TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan Tegas atas dalil PENGGUGAT point 3.13, 3.14, 3.15, 3.16 dan 3.17 dimana berita acara kejadian yang didalilkan oleh PENGGUGAT dalam Gugatannya dapat dijadikan bukti yang kuat dan terbantahkan bilamana disaksikan dan diberi cap oleh Pihak syahbandar. TERGUGAT I dan TERGUGAT II men *someer* PENGGUGAT untuk membuktikan bahwa apa yang didalilkan oleh PENGGUGAT pada point 3.13, 3.14, 3.15, 3.16 dan 3.17 benar telah dilaporkan kepada Pihak yang berwenang dilaut yaitu syahbandar. Hal ini sesuai yang diatur dalam **Pasal 248 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran** (“UU Pelayaran”);
11. TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan Tegas gugatan PENGGUGAT dalam point 4 Gugatannya, hal yang terjadi adalah kecelakaan yang disebabkan oleh resiko pekerjaan yang diketahui dan disetujui oleh pihak PENGGUGAT, bahkan pihak PENGGUGAT



telah mempersiapkan suatu persiapan untuk mencegah akan kemungkinan terjadinya resiko, namun kekuatan alam tidak dapat dicegah sehingga resiko yang telah diketahui oleh PARA PIHAK dan disetujui untuk dilaksanakan terjadi ;

Bilamana memang benar yang terjadi adalah tabrakan murni dan/atau disebabkan oleh alam (Force majeure) maka pihak Nakhoda masing-masing kapal WAJIB melaporkan kepada Pihak Syahbandar. Sehingga hasil dari Syahbandar ini dapat dijadikan Patokan penghitungan ganti rugi PARA PIHAK. **Hal ini diatur secara tegas dan jelas** dalam Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”). **Pasal 248** diatur mengenai kewajiban nakhoda melaporkan resiko kapal ;

Akan tetapi hal ini tidak dilakukan oleh Pihak PENGGUGAT, dimana PENGGUGAT tanpa dasar yang kuat dan jelas membebaskan ganti rugi kepada PIHAK TERGUGAT I dan TERGUGAT II, apa yang dilakukan PENGGUGAT adalah tindakan yang tidak berdasarkan dimana diatur dengan jelas dan tegas dalam Undang-undang tersebut diatas bahwa bila terjadi Tabrakan maka Nakhoda WAJIB melaporkan kepada Pihak Syahbandar ;

12. Bahwa dengan tidak dilakukan atau tidak dilaksanakannya amanat Undang-undang yang mengatur tentang Pelayaran yang telah mengatur secara khusus dibandingkan dengan Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata maka berlaku lah asas *lex Specialist derogate Lex Generalis*, PIHAK TERGUGAT I dan TERGUGAT II, menolak dengan tegas Gugatan PENGGUGAT point 5.1 dan point 5.2 ;

13. Bahwa TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan tegas Gugatan PENGGUGAT point 5.3 dimana unsur-unsur yang disampaikan dalam Gugatan PENGGUGAT hanya opini membenaran diri, karena secara jelas dan terang dimana PENGGUGAT dalam Gugatannya point 3.5, 3.6, 3.7, dan point 3.8 yang pada inti ;

13.1 bahwa kegiatan manuver kapal tersebut telah diinformasikan sehingga Pihak PENGGUGAT mengerti dan memahami akan tindakan yang dilakukan;



13.2 bahwa Pihak PENGGUGAT menyetujui tindakan manuver tersebut dilakukan dengan tidak melarang tindakan manuver kapal tersebut;

13.3 bahwa Pihak PENGGUGAT mengetahui dan bersiap menerima kemungkinan resiko yang mungkin dapat terjadi dari manuver kapal tersebut, hal ini terbukti pada point 3.8 Gugatan PENGGUGAT dimana Kapal PENGGUGAT mempersiapkan dapa (karet sintesis yang tebal yang ada dipinggiran kapal untuk mencegah rusaknya lambung/badan kapal akibat sandaran kapal lain;

13.4 Bahwa resiko yang terjadi adalah resiko kerja yang telah dikomunikasikan, diketahui dan dipahami serta disetujui oleh PENGGUGAT untuk dilaksanakan;

14. Bahwa TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan tegas apa yang disampaikan PENGGUGAT dalam Gugatannya point 6, point 8 dan point 9 kecuali yang secara tegas dan nyata diakui kebenarannya oleh TERGUGAT I dan TERGUGAT II;

Dimana TERGUGAT I mengetahui akan adanya resiko tersebut dan berusaha berkomunikasi dan bekerjasama dengan Pihak PENGGUGAT dan beritikad baik membantu Pihak PENGGUGAT sebagai bentuk service yang baik terhadap konsumen perusahaan, akan tetapi hal ini disalah artikan oleh Pihak PENGGUGAT;

15. TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan Tegas apa yang disampaikan oleh PENGGUGAT pada Point 9 Gugatannya dimana PENGGUGAT mendalilkan Pihak TERGUGAT tidak beritikad baik;

Dimana apa yang telah disampaikan TERGUGAT I dan TERGUGAT II selama ini adalah merupakan itikad baik, yang mana selayaknya sebuah resiko kerja ditanggung sendiri-sendiri. Akan tetapi karena TERGUGAT I mempunyai itikad baik menolong kerugian Pihak PENGGUGAT sebagai konsumennya maka Pihak TERGUGAT I menawarkan member penggantian terhadap kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT;

TERGUGAT I dan TERGUGAT II merasa heran dikatakan tidak beritikad baik, dimana Pihak TERGUGAT sudah berupaya mengurangi kerugian Pihak PENGGUGAT dengan menawarkan bantuan, sehingga membuat TERGUGAT memiliki penilaian bahwa



PENGGUGAT lah yang mempunyai itikad tidak baik, hal ini berdasarkan apabila benar hal yang dituduhkan oleh PENGGUGAT kepada TERGUGAT pastilah Pihak PENGGUGAT begitu terjadi sudah melaporkan kejadian tersebut kepada Pihak Syahbandar dan meminta surat rekomendasi atau surat keterangan yang menerangkan tentang benar kejadian itu dan benar jumlah kerusakan kapal tersebut PENGGUGAT seperti yang didalilkan PENGGUGAT dalam Gugatannya, seperti yang diatur dalam UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 248;

16. TERGUGAT I dan TERGUGAT II menolak dengan Tegas apa yang disampaikan oleh PENGGUGAT pada Point 10 Gugatannya dimana PENGGUGAT mendalilkan kerugian-kerugian yang diderita akibat ditabraknya Kapal PENGGUGAT oleh Kapal milik TERGUGAT II yang dioperasikan oleh TERGUGAT I;

Bahwa kerugian yang diderita oleh Kapal PENGGUGAT adalah suatu resiko kerja yang telah diinformasikan, dikomunikasikan, dan disetujui oleh Pihak PENGGUGAT untuk dilakukan;

III. PERMOHONAN :

Maka, berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, TERGUGAT I dan TERGUGAT II mohon kepada Majelis Hakim yang Memeriksa dan Mengadili perkara ini agar berkenan memutus sebagai berikut:

DALAM EKSEPSI:

1. Menerima Eksepsi TERGUGAT I dan TERGUGAT II untuk seluruhnya;
2. Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (Niet Onvankelijke Verklaard) ;

DALAM POKOK PERKARA :

1. Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menolak seluruh tuntutan ganti kerugian (baik materiil maupun immaterial) yang dituntut PENGGUGAT ;
3. Menolak permohonan Sita Jaminan yang diajukan oleh PENGGUGAT;
4. Menolak tuntutan putusan serta merta (Uit voerbaar bij voorraad) ;
5. Menetapkan biaya perkara ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Atau, apabila Majelis Hakim yang Memeriksa dan Mengadili perkara ini berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya berdasarkan hukum, kebenaran dan keadilan (ex aequo et bono);

Menimbang, bahwa setelah pihak-pihak dalam perkara menyampaikan jawab-menjawab dari surat-surat bukti serta saksi-saksinya, maka Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang telah menjatuhkan putusan Nomor 2/Pdt.G/2017/PN.Srg tanggal 25 Juli 2017 yang amarnya sebagai berikut :

DALAM EKSEPSI;

- Mengabulkan eksepsi Para Tergugat sebagian;
- Menyatakan gugatan Penggugat kurang pihak (Plurium Litis Consortium);

DALAM POKOK PERKARA;

- Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima;
- Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara sebesar Rp1.365.000,00; (satu juta tiga ratus enam puluh lima ribu rupiah);

Menimbang, bahwa atas putusan Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang Nomor 2/Pdt.G/2017/PN.Srg, tanggal 25 Juli 2017, maka Pembanding/Penggugat telah menyatakan banding pada tanggal 7 Agustus 2017 sebagaimana ternyata dari Akte Permohonan Banding Nomor 2/Pdt.G/2017/PN.Srg, yang dibuat Panitera pada Pengadilan Negeri Serang dan permintaan banding ini telah diberitahukan kepada pihak Terbanding / Tergugat sebagaimana ternyata dari Relas Pemberitahuan Pernyataan Banding Nomor 2/Pdt.G/2017/PN yang dibuat Jurusita Pengganti pada Pengadilan Negeri Serang;

Menimbang, bahwa sehubungan dengan pernyataan bandingnya, maka Pembanding/Penggugat telah menyampaikan Memori Bandingnya tertanggal 7 Agustus 2017 yang diterima di kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 7 Agustus 2017 sebagaimana ternyata dari Tanda Terima Memori Banding Nomor 2/Pdt.G/2017/PN.Srg yang dibuat Panitera Muda Perdata pada Pengadilan Negeri Serang dan Memori banding ini telah diberitahukan dan diserahkan turunannya kepada pihak-pihak Terbanding/Tergugat sebagaimana ternyata dari Relas Pemberitahuan Dan Penyerahan Memori

Halaman 37 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Banding Nomor 2/Pdt.G/2017/PN.Srg yang dibuat Jusrita Pengganti pada Pengadilan Negeri Serang;

Menimbang, bahwa atas Memori Banding yang diajukan Pemanding/Penggugat, maka Terbanding I/Tergugat I, Terbanding II/Tergugat II telah mengajukan Kontra Memori Bandingnya tertanggal 4 September 2017 sebagaimana ternyata dari Tanda Terima Kontra Memori Banding Nomor :2/Pdt.G/2017/PN.Srg yang dibuat Panitera pada Pengadilan Negeri Serang dan Kontra Memori Banding ini telah diberitahukan dan diserahkan turunannya kepada pihak Pemanding / Penggugat sebagaimana ternyata dari Risalah Pemberitahuan Dan Penyerahan Kontra Memori Banding Nomor :2/Pdt.G/2017/PN.Srg yang dibuat Jusrita Pengganti pada Pengadilan Negeri Serang;

Menimbang, bahwa sebelum berkas perkara dikirimkan kepada Pengadilan Tinggi, maka telah diberitahukan kesempatan sesuai dengan tenggang waktu yang ditentukan undang undang untuk memeriksa berkas perkara (Inzage) kepada pihak pihak berperkara sebagaimana ternyata dari Risalah Pemberitahuan Memeriksa berkas Perkara Nomor :2/Pdt.G/2017/PN.Srg tertanggal 7 September 2017 kepada Pemanding/Penggugat dan kepada para Terbanding / Tergugat pada tanggal 30 Agustus 2017;

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang, bahwa para Terbanding dalam Kontra Memori Bandingnya, sebelum menanggapi materi pokok keberatan Pemanding atas putusan Hakim Tingkat Pertama, telah memohon perhatian Majelis Hakim Pengadilan Tinggi atas Surat Kuasa Pemanding yang menurut para Terbanding adalah tidak sah untuk menyatakan banding karena surat kuasa dimaksudkan adalah surat kuasa insidentil yang berlaku hanya untuk mengajukan gugatan di Pengadilan Negeri dan dengan demikian Memori Banding dari Pemanding harus ditolak atau setidaknya tidaknya tidak dapat diterima;

Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim Pengadilan Tinggi memeriksa Surat Kuasa Pemanding/Penggugat, yaitu Surat Kuasa tertanggal 5 Januari 2017 yang telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang tanggal 6 Januari 2017 adalah dengan surat kuasa khusus yang

Halaman 38 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

bukan hanya terbatas mengajukan gugatan terhadap para Tergugat ditingkat Pengadilan Negeri;

Menimbang, bahwa permohonan banding dari Penggugat/Pembanding telah diajukan dalam tenggang waktu dan menurut tata cara serta memenuhi persyaratan yang ditentukan undang-undang, maka permohonan banding tersebut secara formil dapat diterima;

Menimbang, bahwa Pembanding / Pengugat dalam Memori Bandingnya pada pokoknya menyatakan keberatan atas putusan Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang Nomor 2/Pdt.G /2017/ PN.Srg, tanggal 25 Juli 2017 dengan alasan bahwa pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama keliru menerapkan hukum dalam menyatakan bahwa Kapten Kapal harus diikutkan sebagai Tergugat dalam perkara ini dan oleh karena itu putusan Hakim Tingkat Pertama tersebut mohon dibatalkan dan Pengadilan Tinggi mengadili sendiri perkara ini dengan mengabulkan Gugatan Pembanding/Penggugat atau apabila Majelis Hakim berpendapat lain mohon putusan yang seadil adilnya;

Menimbang, bahwa para Terbanding /Tergugat dalam kontra memori bandingnya dalam menanggapi keberatan terhadap pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama, pada pokoknya menyatakan: bahwa pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang dalam putusannya Nomor: 2/ Srg Pdt.G/ Tanggal 25 Juli 2017 2017/PN. adalah telah tepat mohon dikuatkan;

Menimbang, bahwa Pengadilan Tinggi setelah memeriksa dan meneliti serta mencermati dengan seksama berkas perkara beserta turunan putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor: 2/ Pdt.G/2017/PN.Srg Tanggal 25 Juli 2017 dan telah pula membaca serta memperhatikan dengan seksama hal hal yang dikemukakan Pembanding/Penggugat dalam memori bandingnya, dan hal hal yang dikemukakan para Terbanding /ParaTergugat dalam Kontra Memori Bandingnya, maka Pengadilan Tinggi berpendapat bahwa pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang dalam putusannya Nomor: 2/ Pdt.G/2017/PN.Srg Tanggal 25 Juli 2017 adalah telah benar tidak keliru menyatakan bahwa dalam perkara ini seharusnya Kapten Kapal ikut diajukan sebagai sebagai Tergugat dalam perkara ini;

Halaman 39 dari 42 hal Putusan Perdata Nomor 107/PDT/2017/PT BTN



Menimbang, bahwa pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang dalam putusannya Nomor: 2/ Pdt.G/2017/PN.Srg Tanggal 25 Juli 2017 adalah telah benar tidak keliru menyatakan bahwa dalam perkara ini seharusnya Kapten Kapal ikut diajukan sebagai Tergugat dalam perkara ini, maka pertimbangan hukum dimaksud diambil dan dijadikan sebagai pertimbangan hukum Pengadilan Tinggi sendiri dalam mengadili perkara ditingkat banding, dan oleh karena itu pula, putusan Hakim Tingkat Pertama pada Pengadilan Negeri Serang Nomor: 2/ Pdt.G/2017/PN.Srg Tanggal 25 Juli 2017 yang dimohonkan banding dapat dipertahankan dan harus dikuatkan;

Menimbang, bahwa putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor 2/ Pdt.G/2017/PN.Srg Tanggal 25 Juli 2017 yang dimohonkan banding dapat dipertahankan dan harus dikuatkan; maka pihak Pembanding/Penggugat tetap dipihak yang kalah dalam perkara ini, dan oleh karena itu Pembanding/Penggugat dihukum untuk membayar biaya perkara dalam kedua tingkat peradilan;

Mengingat pasal 24 UUD RI Tahun 1945, Undang- Undang Nomor: 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum jo Undang-Undang Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1947 Tentang Peradilan Ulangan, dan ketentuan perundang undangan lainnya yang berkaitan dengan perkara ini;

M E N G A D I L I :

1. Menerima permohonan banding dari Pembanding/Penggugat;
2. menguatkan putusan Pengadilan Negeri Serang Nomor :2/Pdt.G /2017/PN.Srg, tanggal 25 Juli 2017 yang dimohonkan banding tersebut;
3. Menghukum Pembanding/Penggugat untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam kedua tingkat peradilan yang ditingkat banding ditetapkan sebesar Rp.150.000.- (seratus lima puluh ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Tinggi Banten pada hari Rabu tanggal 15 Nopember 2017, oleh



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kami **PARLINDUNGAN NAPITUPULU, S.H.,MHum.**, selaku Hakim Ketua, dengan Hakim-Hakim Anggota **SITI FARIDA MT, S.H.,M.H.** dan **HARTADI, S.H.,M.H.**, dan putusan diucapkan dalam persidangan terbuka untuk umum pada hari **Senin tanggal 20 Nopember 2017** oleh Hakim Ketua dan Hakim-Hakim Anggota tersebut diatas dibantu **ITAIDA LAMTIUR.P, S.H.**, Panitera Pengganti pada Pengadilan Tinggi Banten tanpa dihadiri kedua pihak berperkara;

HAKIM – HAKIM ANGGOTA,

KETUA MAJELIS,

Ttd

Ttd

SITI FARIDA,S.H.MH

PARLINDUNGAN NAPITUPULU,SH,MHum.

Ttd

HARTADI ,SH.MH,

PANITERA PENGGANTI,

Ttd

ITAIDA LAMTIUR P, S.H.



Perincian Biaya Banding :

1. Materai	Rp 6.000,-
2. Redaksi	Rp 5.000,-
3. Administrasi	Rp 139.000,-
<hr/>	
Jumlah	Rp 150.000,-

(seratus lima puluh ribu rupiah)