



**PUTUSAN**  
**Nomor 4/Pdt.G/2017/PN Bln.**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**

Pengadilan Negeri Batulicin yang memeriksa dan memutus perkara perdata pada tingkat pertama menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara:

**GOLDEN AVENUE (GSW) Pte. Ltd.**, berkantor di negara Singapura, beralamat di 108 Pasir Panjang Road 118535, Singapore, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Aninda Primarosa Haryoto L., S.H., M.B.A dan Rekan, Advokat dan Konsultan Hukum dari Kantor Hukum Syam & Syam, beralamat di Gedung Office 8, Lt. 16 – Unit JKL, SCBD Lot 28, Jl. Jenderal Sudirman Kav. 52-53, Jakarta Selatan, berdasarkan Surat Kuasa Khusus, tertanggal 4 Juli 2016, selanjutnya disebut sebagai **Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi**;

Lawan:

**1. PT BATULICIN NUSANTARA MARITIM**, beralamat di Jl. Pasar Lama RT 05/RW 01, Batulicin, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Dimpan Hutahean, S.H. dan Wahyudi Noor, S.Hi., Advokat/Penasihat Hukum Dimpan Hutahean, S.H. dan Rekan berkantor di Jalan Transmigrasi Gg. Sepakat, No. 120, Kecamatan Simpang Empat, Kabupaten Tanah Bumbu – Kalimantan Selatan sesuai Surat Kuasa Khusus tertanggal 9 Februari 2017, selanjutnya disebut sebagai **Tergugat I Konvensi/ Penggugat Rekonvensi**;

**2. SUWARNA**, terakhir diketahui beralamat di Jl. Pasar Lama R.T. 05/R.W. 01, Batulicin, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, selanjutnya disebut sebagai **Tergugat II**;

Pengadilan Negeri tersebut;

- Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan;
- Setelah mendengarkan pihak yang berperkara;

*Halaman 1 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



## TENTANG DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dengan surat gugatan tanggal 30 Januari 2017 yang diterima dan didaftarkan di kepaniteraan Pengadilan Negeri Batulicin pada tanggal 30 Januari 2017 dalam register nomor 4/Pdt.G/2017/PN Bln., mengajukan gugatan sebagai berikut:

### DUDUK PERKARA

#### I. LATAR BELAKANG

- I.1. Bahwa Penggugat (sebelumnya bernama GSW 1 PTE. LTD sebagaimana dijelaskan berdasarkan Certificate Confirming Incorporation of Company Under New Name Nomor: 201224774G tertanggal 28 Juni 2013) adalah pemilik Kapal Tanker Golden Avenue (selanjutnya disebut "MT Golden Avenue") berdasarkan Sertifikat Kapal (Permanent Certificate of Registry) nomor 441-13-NYC yang dikeluarkan Liberia Maritime Authority pada tanggal 18 September 2013 dengan spesifikasi sebagai berikut:
  - Nama Kapal : GOLDEN AVENUE
  - Jenis Kapal : Kapal Minyak / Kapal Bahan Kimia (Tanker)
  - Ukuran : Panjang 117.60 M, Lebar 19.00 M, Tinggi 10.00 M
  - Bobot : GRT 6149 , NRT: 2882
- I.2. Bahwa pada tanggal 5 April 2013, pukul 18.00 WITA, MT Golden Avenue tiba di Pelabuhan Tarjun, Kalimantan Selatan untuk memuat kelapa sawit (Cargo Palm Olein) sebanyak 8,500 MT ke Pelabuhan China.
- I.3. Bahwa ketika MT Golden Avenue tiba di Pelabuhan Tarjun, Kalimantan Selatan, Nakhoda MT Golden Avenue telah mendapatkan konfirmasi mengenai posisi labuh jangkar 03-11.5 S dan 116-16.2 E oleh Pengawas Pelabuhan Kotabaru.
- I.4. Bahwa selanjutnya pada sekitar pukul 23.25 WITA, terlihat Tug Boat Farel 2 (selanjutnya disebut "TB Farel 2") menunda Tongkang Baleno I (selanjutnya disebut "BG Baleno I") yang dinakhodai Tergugat II melaju menuju posisi labuh jangkar MT Golden Avenue.
- I.5. Bahwa dalam keadaan MT Golden Avenue berlabuh jangkar dan tidak berolah gerak, pada sekitar pukul 23.25 WITA serta 23.27 WITA awak kapal MT Golden Avenue berusaha menghubungi TB Farel 2 berulang kali untuk menginformasikan bahwa olah gerak TB Farel 2 dapat membahayakan dan menyebabkan resiko kecelakaan kapal.

*Halaman 2 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



- I.6. Bahwa setelah dihubungi berulang kali dan tidak mendapatkan tanggapan dari TB Farel 2, TB Farel 2 tetap melaju menuju posisi MT Golden Avenue dan pada sekitar pukul 23.30 WITA bagian kanan dari BG Baleno I yang ditunda TB Farel 2 menabrak MT Golden Avenue pada bagian lambung depan kapal (bulbous bow).
- I.7. Bahwa setelah tabrakan tersebut, TB Farel 2 dan BG Baleno I sama sekali tidak melakukan tindakan pertolongan apapun tetapi malah melarikan diri. Tindakan Tergugat II selaku Nakhoda TB Farel 2 merupakan perilaku tercela sebagai Nakhoda pembawa bendera Merah Putih, serta secara nyata tidak memenuhi kewajiban memberikan pertolongan.
- I.8. Bahwa pada saat peristiwa tubrukan terjadi, MT Golden Avenue milik Penggugat telah dilengkapi dengan penerangan yang cukup sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk kapal yang sedang berlabuh. Dengan demikian seharusnya Tergugat II sebagai Nakhoda TB Farel 2 sebelum dan pada saat tubrukan terjadi mempunyai penglihatan yang jelas (tidak terhalangi) sehingga tubrukan tersebut dapat dihindari.
- I.9. Bahwa akibat tubrukan tersebut mengakibatkan, lambung depan MT Golden Avenue sobek di tiga tempat dengan keseluruhan kerusakan yaitu panjang 1600 MM, lebar 700 MM dan tinggi 20 MM. Selanjutnya kerusakan yang diakibatkan oleh kelalaian Tergugat II yang pada saat tersebut sedang mengoperasikan TB Farel 2 milik Tergugat I tersebut, menimbulkan kerugian yang tidak sedikit bagi Penggugat karena MT Golden Avenue tidak dapat dioperasikan dan harus diperbaiki, sebagaimana rekomendasi badan klasifikasi yang dimiliki oleh MT Golden Avenue.
- I.10. Bahwa sehubungan dengan kerugian materil yang diderita Penggugat, Penggugat telah berulang kali meminta Tergugat I untuk dapat secara damai menyelesaikan permasalahan ini, namun hal tersebut tidak memperoleh tanggapan yang positif dari Tergugat I, hingga Penggugat harus mengirim beberapa surat peringatan melalui kuasa hukumnya, sebagaimana disampaikan melalui surat No. 1105/SS/VAHL/2015 tertanggal 28 Januari 2015, surat No. OFF.8.16.62/SS/VAHL/2015 tertanggal 18 Juni 2015, dan surat No. OFF.8.16.19/SS/IV/AHL/2016 tertanggal 12 April 2016, dengan perihal Tuntutan Pembayaran sehubungan dengan ditabraknya MT

*Halaman 3 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Golden Avenue oleh TB Farel 2 t/w Baleno 1 di Pelabuhan Tarjun, Kalimantan Selatan, Indonesia pada 5 April 2013, dan hingga saat gugatan ini didaftarkan, Tergugat I belum menyelesaikan tanggung jawab atas perbuatannya tersebut kepada Penggugat.

## II. PERMASALAHAN HUKUM DAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM

- II.1. Bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum tersebut di atas, ditubruknya MT Golden Avenue oleh BG Baleno I yang ditunda TB Farel 2 adalah jelas merupakan kesalahan dari Tergugat II selaku Nakhoda sebagai pihak yang dipekerjakan oleh Tergugat I, karena tidak melakukan pengamatan yang layak guna menghindari resiko tubrukan dan tidak mengambil tindakan untuk menghindari terjadinya tubrukan. Bahwa Tergugat I sebagai majikan dari Tergugat II dan pemilik TB Farel 2 & BG Baleno I sudah sepatutnya bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penggugat sebagaimana diatur dalam Pasal 536 KUHD yang menyatakan sebagai berikut:

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

- II.2. Bahwa ditubruknya MT Golden Avenue ini terjadi karena Tergugat II selaku Nakhoda TB Farel 2 yang pada saat itu dipekerjakan oleh Tergugat I yang ketika peristiwa tubrukan itu merupakan pemilik dari TB Farel 2 dan BG Baleno I, telah lalai atau tidak melaksanakan ketentuan penghindaran tubrukan di laut sebagaimana diatur dalam *International Regulation For Preventing Collisions At Sea 1972* (untuk selanjutnya disebut “Coll Reg 72”), sebagaimana telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1979 tentang Mengesahkan “*Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*”, khususnya Rule atau Aturan 2 yang mengatur mengenai Tanggung Jawab (*Responsibility*), Aturan 5 yang mengatur mengenai Pengamatan (*Look Out*) dan Aturan 8 butir a mengenai Tindakan Untuk Menghindari Tubrukan (*Action to Avoid Collision*) yang menentukan sebagai berikut:

*Rule 2*

*Responsibility*

*Halaman 4 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

#### 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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



- (a) *Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.*
- (b) *In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitation of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.*

Terjemahan (Capt. Yan Risuandi, M.Sc dan Anisah, MMTr, Dinas Jaga Untuk Muallim dan Peraturan Internasional Tentang Pencegahan Tubrukan Di Laut 1972 Amandemen 1981, 1987, 1989, 1993 dan 2001, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, 2010, hlm 22-23):

#### Aturan 2

##### Tanggung Jawab

- (a) Tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini yang membebaskan setiap kapal atau pemiliknya, nakhoda atau awak kapalnya atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhi aturan-aturan ini atau atas kelalaian setiap tindakan yang dilakukan yang dipandang perlu menurut kebiasaan – kebiasaan yang dilakukan para pelaut atau oleh keadaan-keadaan khusus.
- (b) Dalam menafsirkan dan memenuhi aturan-aturan ini, harus benar-benar memperhatikan semua bahaya navigasi dan bahaya tubrukan, serta setiap keadaan khusus termasuk keterbatasan-keterbatasan dari kapal-kapal yang terlibat yang dapat memaksa menyimpang dari aturan-aturan ini untuk menghindari bahaya mendadak.

#### Rule 5

##### Look-out

*“Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.”*

Terjemahan (Capt. Yan Risuandi, M.Sc dan Anisah, MMTr, Dinas Jaga Untuk Muallim dan Peraturan Internasional Tentang Pencegahan

*Halaman 5 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

#### 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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Tubrukan Di Laut 1972 Amandemen 1981, 1987, 1989, 1993 dan 2001, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, 2010, hlm 29):

Aturan 5

Pengamatan

“Setiap kapal harus selalu menyelenggarakan pengamatan yang layak baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana yang tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk dapat membuat penilaian yang lengkap tentang situasi dan bahaya tubrukan”

Rule 8

Action to avoid Collision

*(a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.*

Terjemahan (Capt. Yan Risuandi, M.Sc dan Anisah, MMTr, Dinas Jaga Untuk Muallim dan Peraturan Internasional Tentang Pencegahan Tubrukan Di Laut 1972 Amandemen 1981, 1987, 1989, 1993 dan 2001, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, 2010, hlm 33):

Aturan 8

Tindakan Untuk Menghindari Tubrukan

(a) Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, harus dilakukan sesuai dengan aturan-aturan dari bagian ini dan jika keadaan mengizinkan harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat - syarat kepelautan yang baik.

II.3. Bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum sebagaimana diuraikan diatas dan dalam kaitannya dengan ketentuan dalam Coll Reg 72, maka:

- a. Tindakan Tergugat II yang dipekerjakan oleh Tergugat I sebagaimana dijelaskan pada angka I.6 di atas terbukti telah mengabaikan salah satu standar keselamatan kapal sebagaimana diatur dalam Aturan 5 dan Aturan 8 butir a Coll Reg 72 yaitu tidak melakukan pengamatan yang layak baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana yang tersedia dan upaya penghindaran tubrukan yang sesuai dengan syarat kepelautan yang baik, sebagaimana yang diharuskan dalam Coll Reg Aturan 2 (a) & (b),

Halaman 6 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.



terlebih Tegugat II sama sekali tidak melakukan tindakan pertolongan apapun tetapi malah melarikan diri sesaat setelah tabrakan terjadi.

- b. Tergugat I sebagai pemilik TB Farel 2 dan BG Baleno I telah mengabaikan prinsip kehati-hatian dengan mempekerjakan Nakhoda kapal yang berperilaku buruk dan tidak professional sebagaimana telah diuraikan pada butir (a) diatas, sehingga tidak dapat mengambil keputusan yang akurat dan professional dalam keadaan yang mendesak guna menghindari tubrukan tersebut.

II.4. Bahwa perlu kami tegaskan pada saat BG Baleno I yang ditunda TB Farel 2 menabrak MT Golden Avenue, MT Golden Avenue berada pada posisi tetap atau tidak bergerak (keadaan berlabuh jangkar dan tidak berolah gerak), serta telah dilengkapi dengan penerangan yang cukup sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk kapal yang sedang berlabuh jangkar dan karenanya sudah sepatutnya Tergugat I dan Tergugat II bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penggugat sebagaimana diatur dalam Pasal 544 a KUHD yang menyatakan sebagai berikut:

“Terhadap tabrakan atau penyentuhan kapal-kapal dengan lain-lain benda yang bergerak maupun tak bergerak, berlakulah juga ketentuan-ketentuan dari bab ini.

Setiap kapal, yang menabrak atau menyentuh suatu benda lain, yang memakai penerangan secukupnya, sedangkan benda itu tetap atau diikatkan pada suatu tempat yang baik, adalah bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan, kecuali apabila ternyata bahwa tabrakan atau penyentuhan itu tidak disebabkan karena salahnya kapal tersebut.”

II.5 Bahwa selanjutnya perbuatan Tergugat I dan Tergugat II sebagaimana kami uraikan di atas, telah menimbulkan kerugian terhadap Penggugat dan oleh karenanya dapat dikualifikasikan kedalam perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang berbunyi :

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

II.6. Bahwa Tergugat II yang merupakan karyawan atau orang yang dipekerjakan oleh Tergugat I sebagai Nakhoda TB Farel 2 milik Tergugat I telah melakukan kelalaian sehingga menimbulkan kerugian terhadap Penggugat, dimana pada saat terjadinya tubrukan kapal tersebut,

*Halaman 7 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





Tergugat II sedang melaksanakan pekerjaan yang diperintahkan oleh Tergugat I, maka Tergugat I sebagai pemilik dari TB Farel 2 dan majikan dari Tergugat II sebagai Nakhoda dari TB Farel 2 harus bertanggung jawab atas semua kerugian yang diderita oleh Penggugat sebagai akibat kelalaian Tergugat II dalam mengendalikan TB Farel 2.

Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 321 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang Jo. Pasal 1367 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 321 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang:

“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.

Ia 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 dikapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka itu atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka.”

Jo.

Pasal 1367 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata:

“Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.

Orang tua dan wali bertanggung jawab tentang kerugian, yang disebabkan oleh anak-anak belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua atau wali.

Majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka didalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya.”

- II.7. Bahwa berdasarkan pada fakta-fakta hukum diatas, maka terbukti adanya perbuatan aktif dan pasif dari Tergugat I dan Tergugat II yang telah memenuhi unsur-unsur perbuatan melawan hukum dalam Pasal 1365 Jo Pasal 1367 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, dengan uraian sebagai berikut:

- a. Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku:

*Halaman 8 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





- i. Tergugat II sebagai pihak yang dipekerjakan Tergugat I tidak melakukan pengamatan yang layak guna menghindari adanya resiko bahaya tubrukan, hal ini sebagaimana disyaratkan dalam Aturan 5 Coll Reg 72
  - ii. Tergugat II yang dipekerjakan oleh Tergugat I telah melakukan kelalaian dalam mengambil tindakan untuk menghindari terjadinya tubrukan kapal tersebut, hal ini sebagaimana disyaratkan dalam Aturan 8 butir a Coll Reg 72
  - b. Melanggar hak subyektif orang lain  
Perbuatan sebagaimana diuraikan pada butir a diatas merupakan kelalaian dari pihak yang dipekerjakan oleh Tergugat I (dalam perkara aquo adalah Tergugat II) yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang merugikan Penggugat, yaitu rusaknya MT Golden Avenue dan Penggugat harus mengeluarkan biaya besar untuk memperbaiki Tongkang tersebut. Bahkan akibat kelalaian dari Tergugat II sebagai pihak yang dipekerjakan oleh Tergugat I, Penggugat tidak dapat mengoperasikan MT Golden Avenue selama diperbaiki sehingga Penggugat kehilangan kesempatan dan kepercayaan dari rekanan bisnis lainnya untuk mendapatkan keuntungan dari kontrak-kontrak lainnya atas MT Golden Avenue tersebut.
  - c. Melanggar kaidah tata susila  
Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II sebagaimana tersebut diatas telah melanggar kaidah susila dalam bentuk norma hukum yang berlaku positif sebagaimana ditentukan dalam Coll Reg 72.
  - d. Bertentangan dengan keputusan, ketelitian dan sikap kehati-hatian  
Perbuatan tersebut diatas jelas merupakan suatu bentuk kelalaian dan kecerobohan dari pihak yang dipekerjakan oleh Tergugat I (dalam perkara aquo adalah Tergugat II) yang telah melanggar dasar untuk bertindak secara patut, teliti dan hati-hati dengan mengacu pada ketentuan-ketentuan dalam Coll Reg 72.
- II.8. Bahwa fakta-fakta hukum sebagaimana telah kami uraikan diatas, jelas membuktikan bahwa Tergugat I dan Tergugat II telah melakukan perbuatan melawan hukum (onrechtmatige Daad) yang mengakibatkan Penggugat mengalami kerugian.
- II.9. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 1365 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata juncto Pasal 1367 Kitab Undang – Undang Hukum

*Halaman 9 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Perdata juncto 321 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang, maka mewajibkan Tergugat I untuk mengganti kerugian yang dialami Penggugat dengan perincian sebagai berikut:

a. Kerugian Materil

No	Biaya	Rincian	Jumlah (Rp)
1.	Biaya Perbaikan Kerusakan Kapal	<ul style="list-style-type: none"><li>- Biaya Perbaikan Baja bulbous bow</li><li>- Biaya sewa kapal untuk menarik ke galangan</li><li>- Biaya inspeksi class</li><li>- Biaya inspeksi galangan</li><li>- Biaya superintendent</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rp 648.870.252,88</li><li>- Rp 53.799.969,28</li><li>- Rp 34.004.053,76</li><li>- Rp 168.064.441,6</li><li>- Rp 155.201.066 +</li></ul> Rp 1.059.939.783,52
2.	Biaya Surveyor	<ul style="list-style-type: none"><li>- Biaya Operasional serta Jasa</li></ul>	Rp 84.778.800
3.	Biaya Kelebihan Labuh Jangkar	<ul style="list-style-type: none"><li>- Remunerasi Agen</li><li>- Biaya Pelabuhan</li><li>- Biaya Pemilik</li><li>- Pengeluaran Pelabuhan Lain-lain</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Rp. 24.316.400</li><li>Rp. 185.512.050,08</li><li>Rp. 807.567,36</li><li>Rp. 10.767.564,80 +</li></ul> Rp 221.403.582,24
4.	Kerugian akibat tidak beroperasi	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tanggal mulai tidak beroperasi : 2 April 2013 jam 05.30</li><li>- Tanggal mulai beroperasi kembali 1 Mei 2013 jam 10.00</li><li>- Total = 700,5 jam = 29,1875 hari</li><li>- Rata-rata kerugian per hari = Rp. 110.409.600</li></ul>	Rp 3.222.580.200
5.	Biaya yang	<ul style="list-style-type: none"><li>- Konsumsi HFO (Heavy</li></ul>	



timbul saat tidak beroperasi	Fuel Oil) = 80,4 MT x USD 650 = USD 52.260 Rp 686.905.440 - Konsumsi supply MGO (Marine Gas Oil) = 65,0 mt x USD 1.210 = USD 78.650 Rp 1.033.775.600 - Supply LO = USD 1.475 = Rp. 19.387.400	Rp 1.740.068.440
Total		Rp 6.328.770.805

Total kerugian materil Penggugat Rp 6.328.770.805

Terbilang Enam Milyar Tiga Ratus Dua Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Ribu Delapan Ratus Lima Rupiah

b. Kerugian Imateril

Ganti kerugian akibat hilangnya kepercayaan dari rekanan bisnis Penggugat dan hilangnya kesempatan untuk mendapatkan keuntungan dari kontrak-kontrak lainnya selama MT Golden Avenue diperbaiki yang sebenarnya tidak dapat dinilai dengan uang tetapi untuk tidak mengaburkan gugatan ini oleh Penggugat ditetapkan sebesar Rp 2.500.000.000 (Dua Milyar Lima Ratus Juta Rupiah).

- II.10. Bahwa akibat dari peristiwa tubrukan tersebut Penggugat telah mengalami kerugian yang sangat besar dan guna menghindari kerugian yang lebih besar lagi bagi Penggugat, terpaksa MT Golden Avenue diperbaiki dengan menggunakan biaya yang dikeluarkan Penggugat sendiri sebagaimana telah diuraikan dalam kerugian materil.
- II.11. Bahwa sehubungan dengan kerugian materil yang diderita Penggugat, Penggugat telah menyampaikan bukti pengeluaran asli sehubungan dengan kerugian yang diderita, dan Penggugat telah berulang kali meminta Tergugat I untuk dapat secara damai menyelesaikan permasalahan ini, namun hal tersebut tidak memperoleh tanggapan yang positif dari Tergugat I, hingga Penggugat harus mengirim beberapa surat

Halaman 11 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.

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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



peringatan melalui kuasa hukumnya, sebagaimana disampaikan melalui surat No. 1105/SS/VAHL/2015 tertanggal 28 Januari 2015, surat No. OFF.8.16.62/SS/VAHL/2015 tertanggal 18 Juni 2015, dan surat No. OFF.8.16.19/SS/IV/AHL/2016 tertanggal 12 April 2016, dengan perihal Tuntutan Pembayaran sehubungan dengan ditabraknya MT Golden Avenue oleh TB Farel 2 t/w Baleno 1 di Pelabuhan Tarjun, Kalimantan Selatan, Indonesia pada 5 April 2013, dan hingga saat gugatan ini didaftarkan Tergugat I belum menyelesaikan tanggung jawab atas perbuatannya tersebut pada Penggugat.

- II.12. Bahwa oleh karena seluruh kerugian Penggugat sebagaimana telah diuraikan pada butir II.9 posita gugatan ini sepenuhnya timbul sebagai akibat perbuatan melawan hukum dari pihak yang dipekerjakan oleh Tergugat I maka berdasarkan Pasal 321 KUH Dagang Jo Pasal 1365 KUH Perdata Jo Pasal 1367 KUH Perdata, adalah merupakan kewajiban Tergugat I untuk mengganti kerugian sebagaimana diuraikan pada butir II.9 di atas kepada Penggugat, secara sekaligus, paling lambat satu hari setelah putusan Pengadilan aquo memperoleh kekuatan hukum tetap ditambah dengan bunga moratoir sebesar 6% (enam persen) setahun, terhitung sejak sehari keterlambatan Tergugat I melaksanakan putusan Pengadilan dalam perkara aquo.
- II.13. Bahwa untuk menghindari agar gugatan Penggugat tidak sia-sia serta untuk mencegah tindakan Tergugat I untuk mengalihkan harta benda miliknya baik benda bergerak maupun tidak bergerak, maka dengan ini Penggugat mohon kepada Ketua Pengadilan Negeri Batulicin atau Majelis Hakim perkara aquo untuk meletakkan sita jaminan (conservatoir beslag) atas obyek yang sementara diketahui sebagai berikut:
- a. Kapal Tunda Farel 2 milik Tergugat I, yang diketahui terdaftar dalam Akta Pendaftaran (Grosse Akte) Nomor 2352 tanggal 08 Juli 2011.
  - b. Kapal Tongkang Baleno I eks Yong Tong I milik Tergugat I, yang diketahui terdaftar dalam Akta Pendaftaran (Grosse Akte) No. 6883 tanggal 2 Agustus 2011.
- Selanjutnya menyatakan sita jaminan tersebut sah dan berharga;
- II.14. Bahwa gugatan Penggugat aquo telah didukung oleh bukti-bukti yang kuat baik akta otentik, akta di bawah tangan yang tidak terbantahkan oleh Tergugat I serta mengingat Pasal 180 HIR Jo SEMA No 3 Tahun 2000 Jo SEMA No 4 Tahun 2001, oleh karena itu maka melalui gugatan ini Penggugat mohon kepada Ketua Pengadilan Negeri Batulicin atau

*Halaman 12 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Majelis Hakim perkara aquo, menyatakan bahwa putusan perkara aquo dapat dilaksanakan terlebih dahulu (uitvoerbaar bij voorraad) meskipun terdapat upaya hukum Banding maupun Kasasi dari Tergugat I;

- II.15. Oleh karena Tergugat I adalah pihak yang bersalah, maka adalah beralasan agar Tergugat I dihukum untuk membayar biaya yang timbul dalam perkara ini.

### III. PETITUM

Berdasarkan posita sebagaimana diuraikan di atas, maka Penggugat memohon kepada yang terhormat Ketua Pengadilan Negeri Batulicin atau Majelis Hakim perkara aquo berkenan menetapkan hari persidangan dan memanggil Para Pihak untuk hadir di depan persidangan dan memeriksa, mengadili, dan mengambil putusan dengan amar sebagai berikut:

1. Mengabulkan Gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa Tergugat I dan Tergugat II telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum;
3. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II secara tanggung renteng untuk membayar kerugian kepada Penggugat secara sekaligus dengan total jumlah Rp. 8.828.770.805 (delapan milyar delapan ratus dua puluh delapan juta tujuh ratus tujuh puluh ribu delapan ratus lima rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

Kerugian Materil:

Rp 6.328.770.805 (Enam Milyar Tiga Ratus Dua Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Ribu Delapan Ratus Lima Rupiah)

Kerugian Imateril:

Rp 2.500.000.000 (Dua Milyar Lima Ratus Juta Rupiah)

4. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan atas barang milik Tergugat I, sebagai berikut:
  - a. Kapal Tunda Farel 2 milik Tergugat I, yang diketahui terdaftar dalam Akta Pendaftaran (Grosse Akte) Nomor 2352 tanggal 08 Juli 2011.
  - b. Kapal Tongkang Baleno I eks Yong Tong I milik Tergugat I, yang diketahui terdaftar dalam Akta Pendaftaran (Grosse Akte) No. 6883 tanggal 2 Agustus 2011.
5. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II secara tanggung renteng untuk mengganti kerugian sebagaimana diuraikan pada butir 3 petitum diatas, kepada Penggugat, secara sekaligus, paling lambat satu hari setelah putusan pengadilan dalam perkara aquo memperoleh kekuatan hukum tetap ditambah dengan bunga moratoir sebesar 6% (enam persen)

*Halaman 13 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



setahun, terhitung sejak sehari keterlambatan Tergugat I dan Tergugat II secara tanggung renteng melaksanakan putusan Pengadilan dalam perkara aquo.

6. Menyatakan putusan perkara aquo dapat dilaksanakan terlebih dahulu (uitvoerbaar bij voorraad) meskipun terdapat upaya hukum Banding maupun Kasasi dari Tergugat I;
7. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II secara tanggung renteng membayar seluruh biaya perkara menurut hukum.

Atau, apabila Ketua Pengadilan Negeri Batulicin berkehendak lain mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang ditetapkan, untuk Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi, dan Tergugat I/Penggugat Rekonvensi masing-masing menghadap kuasanya tersebut, sedangkan Tergugat II tidak pernah datang menghadap di persidangan ataupun mengirimkan kuasanya yang sah untuk mewakili dirinya di persidangan, sehingga Tergugat II dianggap melepaskan haknya untuk membela kepentingannya di persidangan sehingga sidang dilanjutkan dengan tanpa kehadiran Tergugat II;

Menimbang, bahwa Majelis Hakim telah mengupayakan perdamaian di antara para pihak melalui mediasi sebagaimana diatur dalam Perma Nomor 1 Tahun 2016 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan dengan menunjuk Andi Ahkam Jayadi, S.H., Hakim pada Pengadilan Negeri Batulicin sebagai Mediator;

Menimbang, bahwa berdasarkan laporan Mediator tanggal 3 April 2017 upaya perdamaian tersebut ternyata tidak berhasil;

Menimbang, bahwa oleh karena itu pemeriksaan perkara dilanjutkan dengan pembacaan surat gugatan yang isinya tetap dipertahankan oleh Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi tersebut Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi memberikan jawaban pada pokoknya sebagai berikut:

DALAM KONVENSI:

DALAM EKSEPSI:

*Halaman 14 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



I. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK.

I.1. BAHWA GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK YAITU:

- a. Bahwa PENGGUGAT tidak mengikut sertakan PT. Jasindo selaku Tergugat dalam perkara ini, sebab PT. Jasindo adalah Pihak Asuransi yang menanggung atau menjamin kerugian Tergugat I apabila terjadi kecelakaan laut yang sering terjadi diakibatkan oleh keadaan alam atau proses majer;
- b. Bahwa disamping itu juga PENGGUGAT tidak mengikut sertakan Agen Umum yang ditunjuk PENGGUGAT atau Sub Agen untuk menjadi TERGUGAT dalam perkara ini. Padahal mereka wajib diikutsertakan menjadi TERGUGAT dalam perkara ini, sebab merekalah yang bertanggung jawab mengurus kepentingan PENGGUGAT selama kapal PENGGUGAT beraktifitas di perairan Indonesia.
- c. Bahwa disamping itu Kapal asing dilarang beraktifitas di Perairan Indonesia, sehingga PENGGUGAT wajib menunjuk atau memakai Agen Umum atau Sub Agen Perusahaan Nasional untuk mengurus kepentingan pelayarannya selama berada di perairan Indonesia.
- d. Bahwa apabila pada waktu kejadian tersebut, Agen Umum atau Sub Agen yang ditunjuk oleh PENGGUGAT benar-benar mengurus dan melaporkan kejadian kecelakaan kapal tersebut ke Syahbandar, maka Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) akan dikeluarkan Pihak Syahbandar Kotabaru. Dan TERGUGAT I bisa mengajukan Kliem Asuransi kepihak Jasindo selaku Pihak Penanggung. Namun hal tersebut tidak dilakukan oleh Agen yang ditunjuk oleh PENGGUGAT.
- e. Bahwa disamping itu Nahkoda dan ke-20 awak kapal yang ada dalam kapal MT. Golden Avenue pada waktu kejadian kecelakaan kapal tersebut juga harus dijadikan TERGUGAT dalam perkara ini, sebab seharusnya Nahkoda dan ke-20 awak kapal yang ada diatas kapal MT. Golden Avenue wajib melaporkan kejadian kecelakaan kapal tersebut ke Pihak Syahbandar Kotabaru. Sebab TERGUGAT I sudah beberapa kali melaporkan kejadian kecelakaan kapal tersebut ke Pihak Syahbandar Kotabaru untuk mendapatkan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) untuk dapat mengkliem kerugian TERGUGAT I dan Pihak lain ke Pihak Asuransi, namun hal tersebut terhalang dikarenakan tidak adanya Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) yang dilakukan oleh PENGGUGAT, Perwakilan

*Halaman 15 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





PENGGUGAT, Agen PENGGUGAT, Nahkoda dan seluruh awak kapal MT. Golden Avenue, sebab kecelakaan tersebut bukan kecelakaan tunggal sehingga diwajibkan kedua belah Pihak harus melaporkan dan diperiksa oleh Syahbandar Kotabaru untuk mendapatkan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) .

- f. Bahwa akibat terhalangnya TERGUGAT I mendapatkan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) dari Syahbandar mengakibatkan TERGUGAT I mengalami kerugian yang sangat besar yaitu memperbaiki sendiri kerusakan kapal dan kerugian-kerugian lainnya yaitu hilangnya kontrak-kontrak bisnis ketika kapal tersebut dalam masa perbaikan tanpa diganti oleh Pihak Asuransi selaku penanggung. Yang mana semua itu disebabkan oleh perbuatan PENGGUGAT, Perwakilan PENGGUGAT, Agen PENGGUGAT dan seluruh awak kapal MT. Golden Avenue.
- g. Bahwa dengan tidak ditariknya subyek hukum diatas selaku pihak yang TERGUGAT in casu perkara ini, maka gugatan PENGGUGAT harus dinyatakan tidak dapat diterima (Niet ontvankelijk verklard);

**1.2. BAHWA SUBYEK PENGGUGAT KURANG LENGKAP ATAU KABUR (OBSCUR LIBEL).**

- a. Bahwa subyek PENGGUGAT kurang lengkap atau kabur karena tidak menyebutkan perwakilannya di Indonesia, apakah berbentuk badan hukum, perseorangan warga Negara Indonesia atau perseorangan warga Negara Asing yang mengurus kepentingan Administrasi Golden Avenue di Indonesia. Apa namanya dan dimana alamat dan tempat tinggalnya tidak pernah disebutkan dalam Gugatan PENGGUGAT dalam perkara ini, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 35 dan Pasal 36 Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan yang mengharuskan perusahaan asing yang berusaha di Indonesia mempunyai Perwakilan untuk mewakili dan mengurus administrasinya selama berusaha di Indonesia. Dan apakah perwakilannya tersebut telah mendapatkan ijin Menteri dan terdaftar di kementerian perhubungan. Sebab bagaimana TERGUGAT I akan bisa melakukan eksekusi seandainya Gugatan REKONVENSI TERGUGAT I dikabulkan oleh Pengadilan kalau Perusahaan TERGUGAT REKONVENSI-nya ada diluar negeri tanpa ada perwakilannya di Indonesia, padahal Putusan Pengadilan Indonesia tidak berlaku diluar Negeri demikian juga sebaliknya seandainya GUGATAN

*Halaman 16 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



PENGUGAT dikabulkan tanpa adanya perwakilannya di Indonesia, sehingga dengan tidak disebutkan dan dilibatkannya perwakilan PENGUGAT yang mewakili administrasinya di Indonesia, sebab antara Negara Indonesia dan Negara Singapura tidak ada perjanjian ekstradisi dan bilateral terkait dengan permasalahan tersebut, maka gugatan PENGUGAT harus dinyatakan tidak dapat diterima (Niet ontvankelijk verklaard);

I.3. BAHWA GUGATAN PENGUGAT MASIH PREMATUR, SALAH PROSEDUR DAN DAN BERTENTANGAN DENGAN HUKUM DAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU.

- a. Bahwa secara nyata Gugatan PENGUGAT dalam perkara ini adalah masih Prematur, Salah Prosedur dan Bertentangan dengan Hukum dan Perundang-Undangan yang berlaku, sebab TERGUGAT II selaku Nahkoda Kapal TB Farel 2 yang menunda Tongkang Baleno I belum pernah dinyatakan bersalah oleh Mahkamah Pelayaran selaku Lembaga yang berwenang memeriksa dan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, sehingga Gugatan PENGUGAT tersebut telah menyalahi prosedur dan menyalahi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku tentang pelayaran sebagaimana yang diatur dalam Pasal 251 dan Pasal 252 serta Pasal 253 ayat (1) huruf (a) dan (b) UU RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pasal 251 : “ Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.”

Pasal 252 : “ Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal Negara dan kapal niaga dengan kapal perang.”

Pasal 252 :

*Halaman 17 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Ayat (1) “ Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Mahkamah Pelayaran bertugas :

- a. Meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
- b. Merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administrasi atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal.

b. Bahwa oleh karena TERGUGAT II selaku nahkoda kapal TB Farel 2 yang menunda kapal BG. Baleno 1 belum pernah dinyatakan bersalah oleh Mahkamah Pelayaran terkait dengan kecelakaan kapal tersebut, maka TERGUGAT I selaku pemilik kapal tidak dapat dinyatakan bersalah dan melakukan perbuatan melawan hukum apalagi harus mengganti kerugian yang didapatkan PENGGUGAT akibat kecelakaan kapal tersebut sebagaimana yang didalilkan oleh PENGGUGAT dalam perkara a-qua, sebab pada hakikatnya TERGUGAT I pun telah mengalami kerugian yang banyak dengan kecelakaan kapal tersebut, sehingga tidaklah logis dan adil apabila TERGUGAT I yang telah banyak mendapatkan kerugian akibat kecelakaan kapal yang disebabkan oleh factor alam tersebut harus mengganti kerugian lagi sebagaimana yang diinginkan PENGGUGAT. Bahwa berdasarkan dalil tersebut diatas sangat jelas gugatan PENGGUGAT masih prematur, salah prosedur dan bertentangan dengan hukum dan perundang-undangan yang berlaku, sehingga sudah sepatutnya GUGATAN PENGGUGAT ditolak atau setidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (NIET ONVANTKELIJKE VERKLAARD);

## II. DALAM POKOK PERKARA:

- II.1. Bahwa apa yang termuat dalam Eksepsi, mohon dianggap terulang kembali dan merupakan bagian yang tak terpisahkan dalam pokok perkara ini;
- II.2. Bahwa TERGUGAT I pada prinsipnya menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil gugatan PENGGUGAT, kecuali diakui secara jelas dan tegas kebenarannya;

*Halaman 18 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



II.3. Bahwa kapal TB Farel 2 yang menunda kapal BG Baleno 1 dari Pelabuhan Batulicin menuju Pelabuhan Pemancingan untuk mengangkut Bijih Besi dalam melaksanakan aktifitasnya pada prinsipnya sudah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana yang diatur dalam UU Pelayaran No. 17 tahun 2008 dan peraturan peraturannya yang terkait dengan pelayaran. Sebab sebelum Kapal TB Farel 2 yang menunda kapal BG Baleno 1 dari Pelabuhan Batulicin ke Pelabuhan Tanjung Pemancingan untuk mengangkut bijih besi sudah memenuhi kelayaklautan kapal dan sudah mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar Kotabaru selaku Instansi yang berwenang sebagaimana Surat Persetujuan Berlayar No. T.2/AP..IV/WK/21/IV/2013 untuk TB. Farel 02 dan Surat Persetujuan Berlayar No. T.2/AP..IV/WK/30/IV/2013 untuk kapal BG Baleno 1 yang dikeluarkan oleh Kantor Syahbandar Kotabaru pada tanggal 05 April 2013.

II.4. Bahwa Kapal Farel 02 dalam berlayar sudah dilengkapi dengan Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang sebagaimana Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No. PK.001/204/14/SYB.OP.BJM-2012 yang berlaku hingga 04 Mei 2013 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang diterbitkan di Banjarmasin pada tanggal 03 Nopember 2012 yang ditandatangani Hari Suryanto;

II.5. Bahwa Kapal Farel 02 dalam berlayar juga sudah dilengkapi Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang sebagaimana Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No.PK.001/204/15/SYB.OP.BJM -2012 yang berlaku hingga 04 Mei 2013 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang diterbitkan di Banjarmasin pada tanggal 03 Nopember 2012 Hari Suryanto;

II.6. Bahwa Kapal Farel 02 dalam berlayar juga sudah dilengkapi Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang sebagaimana Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang dengan No. PK.002/121/5/

*Halaman 19 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



KSOP.BJM-2012 yang berlaku hingga 19 Maret 2013 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal pada tanggal 20 Desember 2012 yang ditandatangani oleh Capt. Yurdi Roni, M.Mar;

II.7. Bahwa adapun kapal BG Baleno 1 dalam berlayar sudah dilengkapi dengan Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang sebagaimana Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No. PK.001/180/5/SYB.OP.BJM-2012 yang berlaku hingga 09 April 2013 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang diterbitkan di Banjarmasin pada tanggal 04 Oktober 2012 yang ditandatangani oleh Capt. Yurdi Roni, M.Mar;

II.8. Bahwa disamping itu juga Kapal BG. Baleno 1 dalam berlayar sudah mempunyai Sertifikat Garis Muat Internasional (1966) yang dikeluarkan berdasarkan ketentuan Konvensi Internasional tentang garis muat 1966 dan telah memenuhi ketentuan tentang garis muat sebagaimana yang telah ditentukan yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang berlaku hingga 02 Juni 2013 yang ditandatangani oleh Kukman Hakim di Tarjun pada tanggal 27 Pebruari 2013;

II.9. Bahwa dalam menjalankan aktifitasnya dilaut kapal TB Farel 2 dan BG Baleno 1 juga sudah diasuransikan ke Pihak Jasindo selaku penanggung sebagaimana polisy asuransi No. 203.501.200.12.00054 untuk Kapal TB. Farel 1 dan Kapal TB. Farel 2 yang dikeluarkan oleh Asuransi Jasindo tertanggal 23 Juli 2012 dan polisy asuransi No. 203.501.200.12.00041 untuk Kapal TB. BG. Baleno 1 dan Kapal BG. Baleno 2 yang dikeluarkan oleh Asuransi Jasindo tertanggal 15 Juni 2012 yang dikeluarkan oleh PT. Jasindo, sehingga apapun yang terjadi berkaitan dengan kecelakaan kapal dilaut yang terjadi pada kapal-kapal tersebut yang merugikan Pihak TERGUGAT I maupun Pihak lain akibat adanya kecelakaan yang dikarenakan keadaan alam yang buruk atau proce majer adalah kewajiban Pihak Jasindo untuk membayar semua kerugian tersebut berdasarkan Polis Asuransi tersebut;

*Halaman 20 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



II.10. Bahwa kapal TB. Farel 2 dan BG. Baleno 1 dalam berlayar dari Pelabuhan Batulicin menuju Pelabuhan Pemancingan sudah sesuai dengan alur dan perlintasan pelayaran dan sistem rute yang telah ditentukan sebagaimana yang tertera dalam buku laut dan buku petunjuk pelayaran sebagaimana yang telah ditentukan dan diumumkan oleh Instansi yang berwenang.

II.11. Bahwa kapal TB. Farel 2 dan BG. Baleno 1 dalam berlayar dari Pelabuhan Batulicin menuju Pelabuhan Pemancingan juga telah sesuai dengan ijin trayek yang telah ditentukan oleh Instansi yang berwenang.

II.12. Bahwa dalam mengoperasikan kapal TB. Farel 2 yang menunda BG. Baleno 1 dari Pelabuhan Batulicin menuju Pelabuhan Pemancingan sudah sesuai dengan tata cara berlalu lintas yang baik dan benar sebagaimana yang telah ditentukan oleh Instansi yang berwenang dan telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan.

II.13. Bahwa menurut Nahkoda Kami dan keterangan beberapa awak kapal TB Farel 2. Bahwa kejadian tubrukan antara BG Baleno 1 dengan MT. Golden Avenue dikarenakan adanya factor alam, sehingga mengakibatkan terjadinya tabrakan antara kapal BG Baleno 1 dengan kapal MT. Golden Avenue.

II.14. Bahwa menurut Nahkoda Kami dan keterangan beberapa awak kapal TB Farel 2. Bahwa kapal MT. Golden Avenue dalam melakukan labuh jangkar adalah pada posisi alur atau perlintasan pelayaran yang biasa dilalui oleh kapal TB. Farel 2 dalam menunda kapal BG. Baleno 1 sebagaimana yang ditetapkan oleh Instansi yang berwenang yang tertera dalam buku laut dan buku petunjuk pelayaran.

II.15. Bahwa menurut Nahkoda Kami dan keterangan beberapa awak kapal TB Farel 2. Bahwa kapal MT. Golden Avenue dalam melakukan labuh jangkar bukan dalam area labuh jangkar sebagaimana yang telah ditentukan oleh Instansi yang berwenang sebagaimana yang tertera dalam buku laut dan buku petunjuk pelayaran. Sehingga mengakibatkan terjadinya tabrakan tersebut.

II.16. Bahwa terkait dengan adanya kejadian kecelakaan tersebut TERGUGAT I pada tanggal 23 Mei 2013 sudah memberitahukannya ke Pihak Jasindo selaku Asuransi yang menanggung kerugian

*Halaman 21 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



tersebut baik untuk kerugian TERGUGAT I maupun kepada Pihak Lain supaya mendapatkan klaim Asuransi.

II.17. Bahwa disamping itu TERGUGAT I sudah beberapa kali melaporkan kejadian kecelakaan kapal tersebut ke Pihak Syahbandar Kotabaru baik via telpon maupun langsung, namun Syahbandar Kotabaru tidak bisa mengeluarkan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) disebabkan karena Pihak Golden Avenue, Perwakilannya, Agennya, Nahkodanya dan seluruh awak kapalnya tidak melaporkan kejadian tersebut ke Syahbandar Kotabaru dalam bertahun-tahun sampai diajukannya gugatan ini di Pengadilan.

II.18. Bahwa dikarenakan kecelakaan tersebut adalah bukan kecelakaan tunggal, maka diwajibkan laporan kecelakaan dan pemeriksaan terkait kecelakaan tersebut dilakukan kepada kedua belah pihak, yaitu Pihak TERGUGAT maupun PENGGUGAT. Supaya laporan kejadian kecelakaan tersebut tidak terlihat mengada-ngada.

II.19. Bahwa oleh karena hanya TERGUGAT I yang melaporkan kejadian kecelakaan tersebut kepada Pihak Syahbandar Kotabaru, dan oleh karena Pihak PENGGUGAT tidak pernah melaporkan kejadian kecelakaan tersebut kepada Pihak Syahbandar Kotabaru, maka mengakibatkan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) tidak bisa diterbitkan oleh Syahbandar Kotabaru.

II.20. Bahwa oleh karena tidak adanya Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) yang diterbitkan oleh Syahbandar Kotabaru terkait dengan kecelakaan tersebut, maka mengakibatkan TERGUGAT I tidak bisa mengklaim ke Pihak Asuransi terkait dengan kerugian yang timbul terhadap TERGUGAT I dan pihak ketiga atas kejadian kecelakaan tersebut.

II.21. Bahwa menurut ketentuan Pasal 224 ayat (3) dan (4), Pasal 247, Pasal 248 dan Pasal 330 Undang-undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa:

Pasal 224 ayat (3): “ Nahkoda wajib melakukan tindakan pencegahan dan penyebarluasan berita kepada pihak lain apabila mengetahui dikapalnya, kapal lain, atau adanya orang dalam keadaan bahaya “.

*Halaman 22 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





Pasal 224 ayat (4): “ Nahkoda wajib melaporkan bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada : a. Syahbandar Pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi diwilayah perairan Indonesia ; atau b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah Negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi diluar wilayah perairan Indonesia “.

Pasal 247: “ Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebar luaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain. “

Pasal 248: “ Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia ; atau
- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan Pejabat pemerintah Negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi diluar wilayah perairan Indonesia.

Pasal 330: “ Nahkoda yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan di kapalnya, kapal lain, atau setiap orang yang ditemukan dalam keadaan bahaya, yang tidak melakukan tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada Syahbandar atau Pejabat Perwakilan RI terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya dan kecelakaan terjadi diluar wilayah perairan Indonesia serta sebagaimana dimaksud dalam Pasal

*Halaman 23 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



248 ayat (3) atau ayat (4), Pasal 247 atau Pasal 248 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah). “

Jo.

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan:

Pasal 88 ayat (1) “ Setiap terjadi kecelakaan kapal, nahkoda dan atau pemilik kapal pada kesempatan pertama wajib melaporkan Kesyahbandar di Pelabuhan terdekat atau kepada perwakilan Republik Indonesia terdekat apabila kecelakaan terjadi diluar negeri .“

Bahwa pelanggaran terhadap Pasal 88 ayat (1) diatas dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah) sesuai dengan Pasal 330 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008.

Jo.

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan:

Pasal 53 Ayat (1): “ Nahkoda atau pemimpin kapal dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mereka mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal “

Bahwa pelanggaran terhadap pasal 53 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah), sesuai dengan pasal 302 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

II.22. Bahwa oleh karena PENGUGAT, Perwakilan PENGUGAT, Agen PENGUGAT, Nahkoda MT. Golden Avenue dan seluruh awak kapal Golden Avenue tidak pernah melaporkan kejadian kecelakaan

*Halaman 24 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



kapal tersebut kepada Pihak Syahbandar, maka PENGGUGAT, Agen Golden Avenue, Nahkoda MT. Golden Avenue dan seluruh awak kapal Golden Avenue telah melakukan perbuatan melawan hukum baik secara pidana maupun perdata.

II.23. Bahwa TERGUGAT I menolak dengan tegas dalil-dalil gugatan PENGGUGAT pada huruf II angka 9 s/d pada huruf II angka 15 terkait dengan jumlah Kerugian Materil dan Imateril PENGGUGAT yang total keseluruhannya Rp. 8.828.770.805 (delapan milyar delapan ratus dua puluh delapan juta tujuh ratus tujuh puluh ribu delapan ratus lima rupiah), sebab kerugian tersebut tidak realistis dan sangat mengada-ngada.

II.24. Bahwa pada waktu PENGGUGAT melakukan perbaikan terhadap kapal MT. Golden Avenue tersebut tidak ada pemberitahuan kepada TERGUGAT I, sehingga tim penilai dari pihak TERGUGAT I tidak dapat melakukan survey dan pemantaun dimana kapal tersebut diperbaiki dan berapa nilai sebenarnya perbaikan kapal tersebut, dan tim penilai TERGUGAT I beberapa kali menghubungi, namun PENGGUGAT tidak dapat dihubungi. Sehingga TERGUGAT I menolak jumlah kerugian tersebut disebabkan tidak adanya transparansi dan keterbukaan terhadap nilai perbaikan kapal tersebut. Sehingga kebenarannya diragukan dan sepatutnyalah ditolak.

II.23. Bahwa berdasarkan seluruh dalil-dalil TERGUGAT I baik yang terurai pada bagian eksepsi maupun pada bagian pokok perkara diatas adalah merupakan bukti tidak adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh TERGUGAT I, dan sekaligus merupakan bantahan terhadap dalil-dalil PENGGUGAT yang pada pokoknya mengatakan TERGUGAT I telah melakukan perbuatan melawan hukum;

II.24. Bahwa oleh karena TERGUGAT I secara sah dan menyakinkan tidak melakukan perbuatan melawan hukum terhadap PENGGUGAT, maka sudah selayaknya seluruh dalil-dalil Gugatan PENGGUGAT pada huruf romawi I angka 1 s/d huruf romawi I angka 10 dan huruf romawi II angka 1 s/d huruf romawi II angka 15 dinyatakan ditolak atau setidaknya tidak dapat diterima karena tidak sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

II.25. Bahwa tidak ada kerugian materiil maupun imaterial yang diderita oleh PENGGUGAT akibat perbuatan TERGUGAT I, sehingga

*Halaman 25 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



tidak perlu ada permohonan SITA JAMINAN (CONSERVATOIR BESLAG) dalam perkara ini, apalagi yang menjadi objek adalah seluruh Aset TERGUGAT I, karena hal tersebut adalah merupakan perampasan terhadap hak milik TERGUGAT I;

II.26. Bahwa demikian juga dengan tuntutan PENGGUGAT dalam perkara ini agar diletakkan SITA JAMINAN, DWANGSOM dan putusan dapat dilaksanakan terlebih dahulu (UIT VORBAARHEID BIJ VOORAD), mohon MAJELIS HAKIM yang memeriksa dan mengadili perkara ini untuk menolaknya. Sebab dikarenakan adanya larangan putusan dapat dilaksanakan terlebih dahulu (UIT VORBAARHEID BIJ VOORAD), sebagaimana Surat Edaran MAHKAMAH AGUNG R.I. No. 13 tahun 1964 Jo. Surat Edaran MAHKAMAH AGUNG R.I. No. 5 tahun 1969 Jo. Surat Edaran MAHKAMAH AGUNG R.I. No. 03 tahun 1970 Jo. Surat Edaran MAHKAMAH AGUNG R.I. No. 03 tahun 19781, serta khusus mengenai DWANGSOM tidak dapat dituntut bersama-sama dengan tuntutan mengenai uang sebagaimana Putusan MAHKAMAH AGUNG RI No. 76k/Sip/1972 sehingga haruslah ditolak;

### III. DALAM REKONVENSI:

III.1. Bahwa TERGUGAT I KONVENSI sekarang dalam kedudukannya selaku PENGGUGAT I REKONVENSI akan mengajukan GUGATAN REKONVENSI terhadap PENGGUGAT KONVENSI dalam kedudukannya sekarang selaku TERGUGAT REKONVENSI;

III.2. Bahwa segala sesuatu yang dikemukakan dalam KONVENSI tersebut diatas secara mutatis mutandis dianggap sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam GUGATAN REKONVENSI ini;

III.3. Bahwa sebagaimana diuraikan secara panjang lebar diatas dalam bagian KONVENSI, jelas terlihat PENGGUGAT REKONVENSI-lah yang sangat dirugikan dengan tidak dilaporkannya kejadian kecelakaan kapal antara MT. GOLDEN EVENUE dengan BG. BALENO 1 yang ditunda oleh TB. FAREL 2 yang terjadi pada tanggal 5 April 2013 kepada Syahbandar Kotabaru dimana mengakibatkan PENGGUGAT REKONVENSI tidak dapat claim asuransi kepada PT. Jasindo sebagaimana yang tertera dalam No. Polis Asuransi 203.501.200.12.00041 tertanggal 15 Juni 2012 dan No. Polis Asuransi 203.501.200.12.00054 tertanggal 23 Juli 2012 ;

*Halaman 26 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

#### 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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



III.4. Bahwa kerugian tersebut antara lain menyangkut kepentingan PENGUGAT I REKONVENSI untuk mendapatkan biaya perbaikan kapal BG. BALENO 1 dari pihak asuransi dalam hal ini PT. Jasindo dikarenakan PENGUGAT I REKONVENSI tidak dapat memperoleh bukti Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan Kapal (BAK) dari pihak Syahbandar Kotabaru untuk syarat claim asuransi;

III.5. Bahwa dalil yang menyatakan perbuatan PENGUGAT I REKONVENSI telah melakukan perbuatan Melawan Hukum adalah tidak terbukti, justru sebaliknya TERGUGAT REKONVENSI-lah yang telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum dengan tidak melakukan Pelaporan kepada Syahbandar atas kecelakaan Kapal pada tanggal 5 April 2013 yang lalu;

III.6. Bahwa sebagai akibat tidak melaporkannya kecelakaan kapal tersebut kepala pihak Syahbandar adalah merupakan Perbuatan Melawan Hukum yang dilakukan oleh TERGUGAT REKONVENSI mengakibatkan/menyebabkan PENGUGAT I REKONVENSI menderita kerugian materiil maupun kerugian immaterial yaitu tidak dapat claim asuransi kepada PT. Jasindo sebagai penanggung Kerugian yang diderita oleh PENGUGAT I REKONVENSI juga pihak investor yang sudah tanda tangan kontrak penggunaan jasa Kapal TB. FAREL 2 menunda BG. BALENO 1 terhambat untuk melakukan pengangkutan biji besi yang mengakibatkan banyak investor memutuskan kontrak dan juga kerugian waktu, tenaga, pikiran serta biaya – biaya yang dikeluarkan oleh PENGUGAT I REKONVENSI, sehingga dengan adanya GUGATAN REKONVENSI ini dapat dibenarkan dan patut menurut hukum untuk dikabulkan.

III.7. Bahwa terhadap kerugian yang diderita oleh PENGUGAT I REKONVENSI apabila dinilai dengan uang maka:

- a. Rusaknya kargo investor berupa batu biji besi karena BG. BALENO 1 miring dan kemasukan air laut sehingga PENGUGAT I REKONVENSI dituntut untuk mengganti kerugian sebesar Rp. 8.200.000.000,- (Delapan Milliar Dua Ratus Juta Rupiah) dengan rincian untuk harga batu biji besi per satu ton Rp. 1.000.000,- dikalikan dengan muatan kargo BG. BALENO 1 sebanyak 8.200 MT (Metric Ton) sama dengan Rp. 8.200.000.000.

*Halaman 27 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



- b. Kontrak asuransi yang tidak dapat diclaim sebesar Rp. 160.948.690 + Rp. 206.401.000 maka kerugian yang dialami tidak dapat claim asuransi sejumlah Rp. 367.349.690 dikalikan 75% maka asuransi yang tidak dapat diclaim sebesar Rp. 275.512.267. (dua ratus tujuh puluh lima juta lima ratus dua belas ribu dua ratus enam puluh tujuh rupiah).
- c. Pemutusan kontrak pengangkutan batu biji besi milik investor disebabkan rusak selama 2 (dua) bulan perbaikan TB. FAREL 2 dan BG. BALENO 1 sebesar Rp 3.545.482.752,- (Tiga Milliar Lima Ratus Empat Puluh Lima Juta Empat Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Dua Rupiah) dengan perincian dalam 2 (dua) bulan pengangkutan muatan batu biji besi sebanyak 12 tongkang dalam sekali muat sebesar 8.200 MT (metric Ton) dengan sewa kontrak per ton sebesar Rp. 36.000,- (Tiga Puluh Enam Ribu Rupiah), maka kerugian yang di derita akibat pemutusan kontrak pengangkutan/muatan batu biji besi 12 tongkang x 8.200 MT x 36.000,- sama dengan Rp. 3.545.482.752,- (Tiga Milliar Lima Ratus Empat Puluh Lima Juta Empat Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Dua Rupiah).
- d. Maka total kerugian yang dialami oleh PENGGUGAT I REKONVENSI sebesar Rp. 8.200.000.000 + Rp. 275.512.267 + Rp. 3.545.482.752 = Rp. 12.020.995.019. (dua belas milyar dua puluh juta sembilan ratus sembilan puluh lima ribu sembilan belas rupiah);

III.8. Bahwa oleh karena TERGUGAT REKONVENSI telah melakukan perbuatan melawan Hukum, maka sesuai dengan ketentuan pasal 1365 Jo. Pasal 1366 KUHPdata kepada TERGUGAT REKONVENSI dibebankan kewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT I REKONVENSI.

III.9. Bahwa oleh karena Gugatan Rekonvensi ini mempunyai alasan yang kuat untuk menilai kerugian materiil dan untuk menjamin pelaksanaan putusan atas ini tidak sia-sia, sesuai dengan Pasal 227 HIR / 261 Rbg, maka PENGGUGAT I REKONVENSI memohon kepada KETUA PENGADILAN NEGERI BATULICIN Cq. MAJELIS HAKIM yang memeriksa dan mengadili perkara ini berkenan kiranya

*Halaman 28 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



meletakkan SITA JAMINAN (CONSERVATOIR BESLAG) terlebih dahulu atas harta benda milik TERGUGAT REKONVENSI baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak berupa:

- 1 (satu) buah kapal yang bernama Golden Avenue, dengan jenis kapal minyak/kapal bahan kimia (tangker), ukuran panjang 117.60 M, lebar 19.00 M, tinggi 10.00 M, bobot GRT 6149, NRT 2882.

III.10. Bahwa agar nantinya TERGUGAT REKONVENSI secara suka rela melaksanakan isi putusan pengadilan ini, maka patut pula dihukum membayar uang paksa (DWANGSOME) kepada PENGGUGAT I REKONVENSI sebesar Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah) per hari, setiap lalai memenuhi isi putusan pengadilan ini, terhitung sejak putusan diucapkan sampai dengan dilaksanakan secara tanggung renteng dan tunai;

III.11. Bahwa PENGGUGAT I REKONVENSI mengajukan gugatan ini didasarkan atas alat bukti yang sah dan mempunyai kekuatan pembuktian, dan berdasarkan ketentuan Pasal 180 HIR/ 191 Rbg, maka PARA PENGGUGAT REKONVENSI juga memohon kepada KETUA PENGADILAN NEGERI BATULICIN Cq. MAJELIS HAKIM yang memeriksa dan *mengadili perkara ini untuk memutus agar putusan dalam perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum berupa VERZET, BANDING, maupun KASASI atau upaya lainnya (UIT VORBAARHEID BIJ VOORAD)*;

Berdasarkan semua uraian-uraian dan fakta-fakta hukum di atas, TERGUGAT I KONVENSI/PENGGUGAT I REKONVENSI mohon kepada Ketua/Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili Perkara Nomor: 04/Pdt.G/2017/PN Bln., Pengadilan Negeri Batulicin untuk memberikan putusan sebagai berikut:

Maka,

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, TERGUGAT I KONVENSI/ PENGUGAT I REKONVENSI mohon kepada MAJELIS HAKIM PENGADILAN NEGERI BATULICIN yang memeriksa dan mengadili perkara ini untuk berkenan memutuskan sebagai berikut:

DALAM KONVENSI:

DALAM EKSEPSI:

1. Menerima EKSEPSI TERGUGAT I untuk seluruhnya;
2. Menyatakan GUGATAN PENGGUGAT ditolak atau setidaknya tidak dapat diterima (NIET ONVANTKELIJKE VERKLAARD);

*Halaman 29 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





3. Menghukum PENGGUGAT untuk membayar biaya yang timbul dalam perkara ini;

DALAM POKOK PERKARA:

1. Menolak GUGATAN PENGGUGAT untuk seluruhnya;
2. Menyatakan TERGUGAT I tidak terbukti melakukan perbuatan melawan hukum;
3. Menolak seluruh tuntutan ganti rugi materiil maupun inmateriil yang diajukan oleh PENGGUGAT;
4. Menolak dan mengesampingkan bukti-bukti yang diajukan oleh PENGGUGAT dalam perkara ini;
5. Menolak SITA JAMINAN yang diajukan oleh PENGGUGAT terhadap harta milik TERGUGAT I;
6. Menolak TUNTUTAN DWANGSOME dan UIT VORBAARHEID BIJ VOORAD yang diajukan PENGGUGAT;
7. Menghukum PENGGUGAT untuk membayar biaya yang timbul dalam perkara ini;

DALAM REKONVENSI:

1. Mengabulkan GUGATAN PENGGUGAT I REKONVENSI untuk seluruhnya;
2. Menyatakan TERGUGAT REKONVENSI terbukti melakukan perbuatan melawan hukum;
3. Menyatakan kerugian materiil sebesar Rp. 12. 020.995.019. (dua belas milyar dua puluh juta sembilan ratus sembilan puluh lima ribu sembilan belas rupiah) yang diderita PENGGUGAT I REKONVENSI akibat perbuatan TERGUGAT REKONVENSI yang telah melakukan perbuatan melawan hukum terhadap PENGGUGAT I REKONVENSI;
4. Menyatakan sah SITA JAMINAN (CONSERVATOIR BESLAG) dalam perkara ini;
5. Menghukum TERGUGAT REKONVENSI membayar uang paksa (DWANGSOME) kepada PENGGUGAT I REKONVENSI sebesar Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah) perhari setiap TERGUGAT REKONVENSI lalai memenuhi isi putusan pengadilan dalam perkara ini, terhitung sejak putusan diucapkan sampai dengan dilaksanakan ;
6. Menyatakan putusan perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun TERGUGAT REKONVENSI melakukan upaya hukum berupa VERZET, BANDING, maupun KASASI atau UPAYA HUKUM LAINNYA (UIT VORBAARHEID BIJ VOORAD);
7. Menghukum TERGUGAT REKONVENSI untuk membayar biaya yang timbul

*Halaman 30 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



dalam perkara ini;

Menimbang, bahwa selanjutnya Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi terhadap jawaban Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi mengajukan replik, demikian pula dengan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi terhadap replik tersebut mengajukan duplik;

Menimbang, bahwa Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi di persidangan mengajukan bukti surat sebagai berikut:

1. Fotokopi dan fotokopi *Provisional Certificate of Registry* (Sertifikat Pendaftaran) nomor 225-13-NYC yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Liberia pada tanggal 21 Maret 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-1;
2. Fotokopi dan fotokopi *Certificate Confirming Incorporation of Company Under New Name* yang dikeluarkan oleh *Accounting and Corporate Regulatory Authority* (ACRA) pada tanggal 28 Juni 2013, yang selanjutnya pada foto copy bukti tersebut diberi tanda PK / TR-2;
3. Asli dan fotokopi Surat Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kotabaru Nomor UM.001/02/14/Syb.Op.Ktb-17, tanggal 13 April 2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-3;
4. Fotokopi dan fotokopi Surat PT. Taruna Cipta Kencana Nomor : 055/TCK-KTB/IV/2013 tentang Pemberitahuan Kebocoran Bullboise Kapal MT Golden Avenue tertanggal 10 April 2013, yang selanjutnya pada foto copy bukti tersebut diberi tanda PK / TR-4;
5. Fotokopi dan fotokopi Surat Persetujuan Berlayar No. T.2APIV/353/IV/2013 tertanggal 17 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-5;
6. Asli dan fotokopi Surat Pernyataan PT Batulicin Nusantara Maritim tertanggal 15 Januari 2015, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-6;
7. Asli dan fotokopi Catatan Rapat tertanggal 15 Januari 2015, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-7;
8. Asli dan fotokopi Surat PT. Asuransi Jasa Indonesia (Persero) Nomor: 0061/128-1/IV/2015 tertanggal 29 April 2015, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-8;
9. Asli dari Faximile dan fotokopi Surat PT Radita Utama Internusa Nomor: 212095/L-syam&syam/ma/nh tertanggal 22 April 2014 (terjadi kesalahan

Halaman 31 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.



- penulisan seharusnya 22 April 215), yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-9;
10. Fotokopi dan fotokopi Survey Report Nomor ACE/006/13/ES tertanggal 17 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-10;
  11. Fotokopi dan fotokopi MT Golden Avenue, *Statement of Fact*, Tarjun 05/04/2013-11/04/2013 yang dikeluarkan oleh Capt. Artur Maliszewski (Nahkoda MT Golden Avenue) dan ditandatangani oleh perwakilan pemilik terminal Tarjun, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-11;
  12. Asli dan fotokopi *Vendor Invoice* Nomor: 11305170 tertanggal 20 Juni 2013 dari Jurong Marine Service Pte Ltd, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-12;
  13. Asli dan fotokopi *Invoice* Nomor 075/OPS/04/2013 tertanggal 29 Juni 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-13;
  14. Asli dan fotokopi Sertifikat Daftar Sementara Nomor 225-13-NYC yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Liberia pada tanggal 21 Maret 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-1A;
  15. Asli dan fotokopi Sertifikat yang menegaskan Pendirian Perusahaan di bawah nama baru yang dikeluarkan oleh *Accounting and Corporate Regulatory Authority* (ACRA) pada tanggal 28 Juni 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-2A;
  16. Asli dan fotokopi Laporan Mengenai Tabrakan MT Golden Avenue dengan Tongkang Baleno di Pelabuhan Tarjun Indonesia Nomor ACE/006/13/ES tertanggal 17 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-10A;
  17. Asli dan fotokopi MT Golden Avenue, Pernyataan Fakta, Tarjun 05/04/2013-11/04/2013 yang dikeluarkan oleh Capt. Artur Maliszewski (Nahkoda MT Golden Avenue) dan ditandatangani oleh perwakilan pemilik terminal Tarjun, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-11A;
  18. Asli dan fotokopi Faktur Vendor Nomor 11305170 tertanggal 20 Juni 2013 dari Jurong Marine Service Pte Ltd, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-12A;

Halaman 32 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



19. Asli dan fotokopi Faktur Vendor Nomor 075/OPS/04/2013 tertanggal 29 Juni 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-13A;
20. Asli dan fotokopi *Letter of Protest Contact and Damage to the Vessel* yang dikeluarkan oleh Capt. Artur Maliszewski (Nahkoda MT Golden Avenue) tertanggal 6 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-14;
21. Asli dan fotokopi Surat Protes Kontak dan Kerusakan Pada Kapal yang dikeluarkan oleh Capt. Artur Maliszewski (Nahkoda MT Golden Avenue) tertanggal 6 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-14A;
22. Asli dan fotokopi Tagihan (*Invoice*) dari Keppel Shipyard *main code* B21303/13 tertanggal 02 Mei 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-15;
23. Asli dan fotokopi Tagihan (*Invoice*) dari Keppel Shipyard *main code* B21303/13 tertanggal 02 Mei 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-15A;
24. Asli dan fotokopi *Copia Conforme* dari *Rina Services S.p.A* tertanggal 19 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-16;
25. Asli dan fotokopi *Expense account for Stig Holm/DBRNL* tertanggal 27 Mei 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-17;
26. Asli dan fotokopi *Invoice Charles Taylor Adjusting* Nomor 211919/FY/ri tertanggal 22 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-18;
27. Asli dan fotokopi *Off-Hire Calculation* tanggal 12 Agustus 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-19;
28. Asli dan fotokopi Perhitungan Tanpa Biaya Penyewaan tanggal 12 Agustus 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-19A;
29. Fotokopi dan fotokopi *Invoice Peninsula Petroleum* Nomor 0127068889 tertanggal 20 Februari 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-20;
30. Asli dan fotokopi Faktur yang dikeluarkan oleh Peninsula Petroleum Nomor 0127068889 tertanggal 20 Februari 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-20A;

Halaman 33 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



31. Fotokopi dan fotokopi *Invoice* Peninsula Petroleum Nomor 0127070802 tertanggal 18 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-21;
32. Asli dan fotokopi Faktur yang dikeluarkan oleh Peninsula Petroleum Nomor 0127070802 tertanggal 18 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-21A;
33. Fotokopi dan fotokopi Surat Elektronik tertanggal 26 Februari 2016 dari Kuasa Hukum Penggugat kepada Tergugat I, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-22;
34. Fotokopi dan fotokopi *Deck Log Book* MT Golden Avenue tertanggal 4 April 2013 hingga 23 April 2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-23;
35. Fotokopi dan fotokopi *Deck Log Book* MT Golden Avenue tertanggal 23 April 2013 hingga 2 Mei 2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda PK / TR-24;

Menimbang, bahwa terhadap fotokopi bukti-bukti surat tersebut di atas telah dibubuhi materai cukup dan setelah dicocokkan ternyata sesuai dengan aslinya, kecuali terhadap bukti PK/TR-1, PK/TR-2, PK/TR-4, PK/TR-5, PK/TR-10, PK/TR-11, PK/TR- 20, PK/TR-21, PK/TR-22, PK/TR-23 dan PK/TR-24 adalah fotokopi dari fotokopi;

Menimbang, bahwa Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi di persidangan mengajukan Saksi-saksi dan Ahli sebagai berikut:

1. Saksi Bagus Dwi Laksono dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:
  - Bahwa Saksi kronolisnya tidak mengetahui, kalau untuk mengetahui kejadian dapat informasi dari Agen;
  - Bahwa Kapal Golden Avenue rencananya pada bulan April tahun 2013 akan sandar di Pelabuhan PT. SMART Tarjun, lalu pada hari ketibaan Saksi informasikan kepada Agen bahwa bisa sandarkan pada H+1 setelah ketibaan, tapi di H+1 Saksi dapat informasi bahwa kapal yang bersangkutan belum bisa disandarkan saat Saksi tanyakan perihal keterlambatan sandar kenapa dijawab oleh agen bahwa untuk Golden Avenue sedang terlibat tabrakan;
  - Bahwa pada saat setelah 3 sampai 4 hari sandar kami sudah dapat informasi dari agen bahwa kapal yang bersangkutan bisa sandar, pada

*Halaman 34 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



saat sandar Saksi lihat pada bagian bulbous haluan dari Golden Avenue memang berlubang karena masih belum ada muatan saat sandar kelihatan bagian bulbous berlubang;

- Bahwa untuk pelaporan Saksi tidak tahu;
- Bahwa ada keterlambatan pemuatan di kapal Golden Avenue selama 3 (tiga) hari;
- Bahwa untuk Golden Avenue saat sandarkan tetap dilakukan pemuatan tetapi saat dilakukan pemuatan untuk Golden Avenue ke pelabuhan berikutnya tanpa muatan, jadi kami menunggu kapal pengganti yang akan ke pelabuhan berikutnya dari Golden Avenue, artinya kita *ship to ship* kan bukan kapal Golden Avenue yang menuju pelabuhan berikutnya;
- Bahwa Saksi dapat informasi dari Agen selaku perwakilan kapal dan dari pihak logistik kalau kapal tersebut tidak bisa berlayar ke pelabuhan Cina;
- Bahwa kondisinya pada saat sandar pada bulbouse haluan memang berlubang;
- Bahwa Saksi melihat kerusakan tersebut 3 (tiga) hari saat akan sandar;
- Bahwa Saksi mendengar kejadian tersebut pada saat tanggal 6 April 2013;
- Bahwa lobang pada bulbouse, seperti lobang sobek yang penyok ke arah dalam dan terlihat sobek, lebarnya tidak sampai setengah meter sekitar 40 cm, panjangnya tidak sampai satu meter sekitar 80 cm;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui kapal apa yang menubruk kapal MT Golden Avenue;
- Bahwa biasanya 2 jam saat kapal tiba, makanya Saksi proyeksikan kapal akan sandar sekitar jam 8 pagi oleh karena itu Saksi sudah *standby* jam 7 pagi ternyata tidak ada bergerak karena tabrakan;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapi dalam kesimpulan;

2. Saksi Muhammad Ikhwan Rokhman dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi kronolisnya tidak mengetahui, kalau untuk mengetahui kejadian dapat informasi dari Agen;
- Bahwa Kapal Golden Avenue rencananya pada bulan April tahun 2013 akan sandar di Pelabuhan PT. SMART Tarjun, lalu pada hari ketibaan Saksi informasikan kepada Agen bahwa bisa sandarkan pada H+1 setelah ketibaan, tapi di H+1 Saksi dapat informasi bahwa kapal yang

*Halaman 35 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





bersangkutan belum bisa disandarkan saat Saksi tanyakan perihal keterlambatan sandar kenapa dijawab oleh agen bahwa untuk Golden Avenue sedang terlibat tabrakan;

- Bahwa pada saat setelah 3 sampai 4 hari sandar kami sudah dapat informasi dari agen bahwa kapal yang bersangkutan bisa sandar, pada saat sandar Saksi lihat pada bagian bulbous haluan dari Golden Avenue memang berlubang karena masih belum ada muatan saat sandar kelihatan bagian bulbous berlubang;
- Bahwa untuk pelaporan Saksi tidak tahu;
- Bahwa ada keterlambatan pemuatan di kapal Golden Avenue selama 3 (tiga) hari;
- Bahwa untuk Golden Avenue saat sandarkan tetap dilakukan pemuatan tetapi saat dilakukan pemuatan untuk Golden Avenue ke pelabuhan berikutnya tanpa muatan, jadi kami menunggu kapal pengganti yang akan ke pelabuhan berikutnya dari Golden Avenue, artinya kita *ship to ship* kan bukan kapal Golden Avenue yang menuju pelabuhan berikutnya;
- Bahwa Saksi dapat informasi dari Agen selaku perwakilan kapal dan dari pihak logistik kalau kapal tersebut tidak bisa berlayar ke pelabuhan Cina;
- Bahwa seharusnya pada tanggal 17 April 2013 kapal Golden Avenue meninggalkan pelabuhan;
- Bahwa Saksi biasa melayani keperluan kapal dan rencana pada tanggal 5 April 2013 Golden Avenue akan sandar namun pada tanggal 6 April 2013 mendapat informasi dari Agen bahwa Golden Avenue terjadi tubrukan sehingga tidak bisa sandar;
- Bahwa pada saat sandar Saksi lihat pada bagian bulbous haluan dari Golden Avenue memang berlubang karena masih belum ada muatan saat sandar kelihatan bagian bulbous berlubang;
- Bahwa ada keterlambatan selama 3 hari karena kerusakan sehingga baru bisa pada tanggal 9 April 2013;
- Bahwa setelah sandar pada tanggal 9 April 2013 kapal Golden Avenue yang semula akan pergi tujuan ke Cina kita muat hanya sebagai *fulling tank* yaitu penampungan kargo sementara sampai pengganti kapalnya datang yaitu MT Feng Hai, setelah datang kapal MT Feng Hai baru kargo yang ada di kapal Golden Avenue dipindahkan ke kapal MT Feng Hai;

*Halaman 36 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)





- Bahwa Saksi dapat informasi dari Agen selaku perwakilan kapal dan dari pihak logistik di pusat kalau kapal tersebut tidak bisa berlayar ke pelabuhan Cina;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapinya dalam kesimpulan;

3. Saksi Haidir dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Saksi bekerja di PT. Taruna Cipta Kencana bidang pelayaran keagenan kapal di Kotabaru;
- Bahwa kapal MT Golden Avenue tubrukan dengan kapal TB Farel di perairan *anchor* di Kemuning;
- Bahwa *anchor* yaitu tempat berlabuh kapal-kapal yang akan masuk ke PT. SMART;
- Bahwa yang Saksi ketahui kapal Golden Avenue berlabuh dan ditabrak pagi hari pada tanggal 6 April 2013;
- Bahwa Saksi lalu disuruh melaporkan ke KSOP oleh atasan Saksi kemudian kata petugas disitu selesai saja dulu baik-baik kalau tidak bisa baru laporkan kembali;
- Bahwa pihak KSOP tidak ada naik ke atas kapal karena ada kegiatan luar maka titip dengan agen saja;
- Bahwa Saksi melihat benar ada kerusakan yang disebabkan oleh TB Farel di bagian depan kapal penyok;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui mengenai bukti P-4;
- Bahwa PT. Taruna Cipta Kencana sebagai agen, general agennya PT. Prisma Mandiri di Jakarta;
- Bahwa pekerjaannya lokal agen untuk melaksanakan perintah dari general agen, melayani kapal, apa yang disuruh oleh general dilaksanakan oleh lokal seperti mengurus surat-surat masuk dan keluarnya kapal;
- Bahwa antara *anchor* dengan pelabuhan pemancingan kalau jauhnya Saksi tidak tahu tapi lamanya sekitar 40 menit;
- Bahwa perairan *anchor* masih Selat Kotabaru;
- Bahwa Saksi sebagai agen yang melaporkan ke Syahbandar mengenai kedatangan kapal MT Golden Avenue, sebelum kedatangan akan tetapi lupa tanggalnya, secara tertulis;

Halaman 37 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



- Bahwa atasan Saksi memberitahukan ada tabrakan kapal, besok pagi kamu ke kapal katanya, besok paginya Saksi naik ke kapal, Saksi melihat kapal depannya penyok, ada lubang, setelah itu Saksi turun melaporkan ke Syahbandar secara lisan kepada Guntur;
- Bahwa Saksi tidak tahu yang jelas dia perwira;
- Bahwa setelah mendapat laporan dari Saksi, katanya selesaikan saja dulu baik-baik kalau tidak bisa laporkan saja lagi kembali, Saksi kemudian melaporkan lagi ke atasan Saksi;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapi dalam kesimpulan;

4. Ahli Adelin Nasdion Agoes dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa Ahli sudah berlayar sejak tahun 1969 sampai tahun 1979, sebagai perwira senior dikapal-kapal nasional dan internasional dan sudah cukup mengetahui kewajiban-kewajiban nahkoda untuk bertanggungjawab dalam sebuah kapal;
- Bahwa pertama-tama harus mengenali peta nautika tempat yang akan dituju, hal-hal yang terlarang, atau yang telah ditentukan mengenai peta navigasi dan memberitahukan kepada pemerintah pelabuhan setempat bahwa kami sedang menuju pelabuhan tujuan yang dimaksud, Setelah melaporkan kepada pemerintah pelabuhan setempat, kita menerima instruksi apakah kita boleh masuk atau menunggu dan sebagainya hal itu kita menunggu instruksi dari pemerintah pelabuhan setempat;
- Bahwa Perairan Wajib Pandu adalah perairan dimana kapal wajib meminta bantuan pandu untuk melayari daerah tersebut;
- Bahwa pertama-tama setiap kapal yang memasuki perairan yang wajib pandu harus menggunakan pandu, kemudian untuk labuh jangkar menurut keterangan bahaya-bahaya navigasi apabila tidak ada harus meminta petunjuk dari petugas pelabuhan pemerintah setempat yang diwakili oleh Syahbandar untuk menentukan dimana sebaiknya jangkar itu bisa dilabuhkan;
- Bahwa setiap kapal yang berlabuh jangkar tetap mengadakan yang namanya jaga laut, yaitu perwira dianjung tetap hadir dalam 24 jam, siang dan malam yang bertugas untuk melihat keamanan kapalnya apakah berpindah posisi atau ada kapal lain yang mendekati dan setiap kapal yang mendekati dia akan memberi peringatan melalui radio VHF

*Halaman 38 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



internasional di chanel 16 dan lokal atau wilayah tertentu di chanel 12 dipelabuhan setempat, semua kapal yang menuju lokasi yang sama harus standby diradio chanel 16 dan 12 tersebut sehingga apabila ada memberitahu pasti akan dijawab dan harus dijawab oleh kapal-kapal yang dipanggil untuk mencegah terjadi kecelakaan kapal;

- Bahwa setiap kapal yang berlayar harus memenuhi persyaratan-persyaratan komunikasi yaitu radio VHF dan untuk mengetahui kapal-kapal lain yaitu dengan memakai yang namanya radar untuk alat bantu mendeteksi situasi kapal-kapal lain disekitarnya;
- Bahwa tidak bisa, semuanya baru bisa operasi dengan waktu setengah jam baru bisa melakukan bergerak kenapa setengah jam karena untuk menarik jangkar tersebut harus memakai mesin yang dihidupkan dulu untuk menarik sekuatnya jadi tidak bisa dalam tempo 10 menit, persiapannya saja sudah setengah jam;
- Bahwa *Statement of Fact* yaitu surat pernyataan yang dinyatakan oleh seorang nahkoda mengenai suatu kenyataan yang ia hadapi berikut jam-jam dan keadaan yang akan dia utarakan;
- Bahwa yang diterangkan dalam *Statement of Fact* adalah kejadian yang terjadi mulai tanggal 5 April 2013 sampai dengan tanggal 9 April 2013, jam-jamnya dan kegiatan apa yang terjadi yang melibatkan kapal yang ditandatangani oleh Nahkoda dan di stempel dan *Statement of Fact* ini diambil dari catatan harian nahkoda;
- Bahwa Kapal MT Golden Avenue ini jam 18 tanggal 5 April 2013 mengakhiri kecepatan crosingnya lalu melabuh jangkar kemudian dan kegiatan lainnya kemudian OOW memanggil via radio untuk mengetahui tug boat supaya menghindari dengan luas tapi tidak ada reaksi, pada jam 23.41 melaporkan ke Kotabaru Port Control VHF chanel 12 tentang kejadian yang diterima dan diberi instruksi untuk menyampaikan kepada agen, pada jam 8.15 agen dan *port otority* ke atas kapal pada tanggal 6 April 2013 sedangkan tabrakan pada tanggal 5 April 2013;
- Bahwa yang dimaksud class pada setiap kapal adalah bahwa setiap kapal dinyatakan sesuai dengan klasifikasi peruntukannya oleh badan independen yang ditunjuk oleh pemilik kapal dan di sahkan oleh pemerintah, bila mana kapal mengalami kecelakaan itu artinya sudah merubah konstruksi kapal itu sendiri yang dinyatakan layak laut oleh *class* sebelumnya dengan adanya perubahan seperti maka sertifikasi yang diberikan sebelumnya tidak berlaku;

*Halaman 39 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



- Bahwa dokumen yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Ringan dari Italia mengenai survey sementara kondisi kapal yang ada untuk melihat kondisi yang saat ini yaitu yang diakui oleh sertifikasi clas bahwa telah ada pemeriksaan kerusakan, clas mengkonfirmasi untuk single proyeksi Tarjun Kotabaru Indonesia ke Singapura tidak boleh lebih dari tanggal 29 April 2013;
- Bahwa *loss of hire* adalah putusnya hubungan kerja akibat adanya ketidakmampuan kapal melaksanakan tugasnya sesuai kesepakatan kontrak;
- Bahwa setiap kapal harus membuat catatan harian kapal dimana disitu dituliskan secara sesuatu yang menyangkut kegiatan pelayaran dan navigasi yang menyangkut kapal itu, cuaca, kedalaman, posisi dan yang menyangkut dengan hal navigasi yang harus dibuat oleh perwira kapalnya yang jaga dan ditandatangani oleh Mualim I dan Nahkoda kapal;
- Bahwa yang menentukan diatas kapal adalah Nahkoda berdasarkan petunjuk dari Syahbandar dan dikonfirmasi oleh Syahbandar bahwa itu sudah betul;
- Bahwa sepanjang daerah itu memang diwajibkan untuk dipandu, harus dipandu;
- Bahwa kalau dilihat di peta kapal berada di muara selat, kondisinya seperti itu karena itu nahkodanya meminta konfirmasi kepada Syahbandar akan kebenaran posisinya yang sudah di iya kan dan tidak bisa memilih tempat sendiri, dihubungkan dengan *Statement of Fact* tadi yang menghubungi ke perwira kapal itu siapa, kapal TB Farel karena ia melihat kapal mendekati kapalnya dan ia minta agar kapal itu supaya menghindari yang lebar akan tetapi tidak ada respon;
- Bahwa jadi begini karena kapal MT Golden Avenue sudah labuh jangkar maka kapal tidak ada kewajiban untuk minta dipandu, adapun kapal lain harus punya pandu;
- Bahwa kewajiban nahkoda adalah hanya melaporkan kepada pejabat pemerintah setempat dan kepada pemilik kapal dimana Saksi menerima segala tanggungjawabnya, selebihnya bukan tanggungjawab nahkoda dan yang menjadi tanggungjawab nahkoda adalah kelayaklautan kapal itu sendiri;
- Bahwa antara yang menubruk dan ditubruk harus melaporkan;

Halaman 40 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



- Bahwa bisa terjadi *Statement of Fact* dalam satu peristiwa dengan dua *Statement of Fact* yang berbeda, karena sebagai nahkoda menerangkan apa yang Ahli tahu dan terjadi sedangkan diseberang sana bukan wilayah Ahli;

Terhadap keterangan Ahli tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapi dalam kesimpulan;

Menimbang, bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi di persidangan mengajukan bukti surat sebagai berikut:

1. Asli dan fotokopi Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT. Batulicin Nusantara Maritim No.53 tanggal 25 Mei 2011 yang dibuat Notaris Muhammad Farid Zain, S.H., M.H. di Banjarmasin, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-1;
2. Asli dan fotokopi Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-28173.AH.01.01 Tahun 2001 Tentang Pengesahan Badan Hukum PT. Batulicin Nusantara Maritim yang ditetapkan di Jakarta pada tanggal 6 Juni 2011 yang ditandatangani oleh An. Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum DR. AIDIR AMIN DAUD, S.H., M.H., DFM., yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-2;
3. *Print out* dan fotokopi Surat Kementerian Hukum dan Hak Azasi Manusia RI No. AHU-0007253.AH.01.03 Tahun 2015 tentang Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan PT. Batulicin Nusantara Maritim yang diterbitkan tanggal 03 Februari 2015, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-4;
4. Fotokopi dan fotokopi Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No. PK.001/204/14/SYB.OP.BJM-2012 untuk kapal Farel 02 yang berlaku hingga 04 Mei 2013 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang diterbitkan di Banjarmasin pada tanggal 03 Nopember 2012 yang ditandatangani Hari Suryanto, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-5;
5. Fotokopi dan fotokopi Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No. PK.001/204/14/SYB.OP.BJM-2012 untuk kapal Farel 02 yang berlaku hingga 04 Mei 2013 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan

*Halaman 41 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



- Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang diterbitkan di Banjarmasin pada tanggal 03 Nopember 2012 yang ditandatangani Hari Suryanto, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-6;
6. Asli dan fotokopi Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang dengan No. PK.002/121/5/KSOP.BJM-2012 yang berlaku hingga 19 Maret 2013 untuk kapal farel 02 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal pada tanggal 20 Desember 2012 yang ditandatangani oleh Capt. Yurdi Roni, M.Mar, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-7;
  7. Asli dan fotokopi Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang dengan No. PK.002/27/10/KSOP.BJM-2013 yang berlaku hingga 13 Juni 2013 untuk kapal farel 02 yang dikeluarkan oleh An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal pada tanggal 20 Desember 2012 yang ditandatangani oleh Capt. Yurdi Roni, M.Mar, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-8;
  8. Fotokopi dan fotokopi Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang sebagaimana Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No. PK.001/180/5/SYB.OP.BJM-2012 yang berlaku hingga 09 April 2013 untuk kapal Baleno-1 yang dikeluarkan An. Menteri Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Banjarmasin Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang diterbitkan di Banjarmasin pada tanggal 04 Desember 2012 yang ditandatangani oleh Capt. Yurdi Roni, M.Mar, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-9;
  9. Fotokopi dan fotokopi Surat Persetujuan Berlayar No. T.2/AP..IV/ WK/21/IV/2013 untuk TB. Farel 02 yang dikeluarkan oleh Kantor Syahbandar Kotabaru pada tanggal 05 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-10;
  10. Fotokopi dan fotokopi Surat Persetujuan Berlayar No. T.2/AP..IV/ WK/30/IV/2013 untuk kapal BG Baleno 1 yang dikeluarkan oleh Kantor

*Halaman 42 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)





- Syahbandar Kotabaru pada tanggal 05 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-11;
11. Fotokopi dan fotokopi Sertifikat Garis Muat Internasional (1966) yang dikeluarkan berdasarkan ketentuan Konvensi Internasional tentang garis muat 1966 dan telah memenuhi ketentuan tentang garis muat sebagaimana yang telah ditentukan yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang berlaku hingga 02 Juni 2013 yang ditandatangani oleh Lukman Hakim di Tarjun pada tanggal 27 Pebruari 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-12;
  12. Fotokopi dan fotokopi Sertifikasi Klasifikasi Lambung Kapal Baleno 1 tertanggal 07 April 2009 yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-13;
  13. Asli dan fotokopi Berita Acara yang dibuat oleh Nahkoda Kapal TB. Farel 02 (Suarna) atas kejadian kecelakaan kapal antara BG. Baleno 1 dan MT. Golden Avenue di Tarjun Pemancingan tertanggal 06 April 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-14;
  14. Asli dan fotokopi Surat PT. Batulicin Nusantara Maritim No.006/BNM-Pemberitahuan/V/2013 kepada PT. Asuransi Jasindo Indonesia tertanggal 23 Mei 2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-15;
  15. Asli dan fotokopi Surat Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kotabaru No. UM.001/02/14/Syb.Op.Ktb-17, tertanggal 13 April 2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-16;
  16. Fotokopi dan fotokopi Grose Akta No. 2352 Kapal Farel 02 milik PT. Batulicin Nusantara Maritim tanggal 08 Juli 2011, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-17;
  17. Fotokopi dan fotokopi Grose Akta No. 6883 Kapal Baleno 1 milik PT. Batulicin Nusantara Maritim tanggal 02 Agustus 2011, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-18;
  18. Asli dan fotokopi *Policy* Asuransi No. 203.501.200.12.00041 kapal Baleno 1 dan Baleno 2 dari PT. Jasindo tertanggal 15 Juni 2012, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-19;
  19. Asli dan fotokopi *Policy* Asuransi No. 203.501.200.12.00054 kapal Farel 1 dan Farel 2 dari PT. Jasindo tertanggal 05 Maret 2013, yang selanjutnya pada *foto copy* bukti tersebut diberi tanda TK / PR-20;
  20. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing pada Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Luar Negeri yang

*Halaman 43 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





- terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-21;
21. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-22;
  22. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-23;
  23. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Permohonan *Certificate of Shipowners Representative* (COR) yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-24;
  24. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat *Certificate of Owners Representative* yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-25;
  25. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Pemberitahuan Keagenan kapal asing untuk kegiatan angkutan laut khusus yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-26;
  26. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) untuk kegiatan angkutan laut khusus yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-27;
  27. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-28;
  28. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Perubahan Nama atau Status yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-29;

Halaman 44 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.



29. Fotokopi dan fotokopi Contoh Surat Izin Operasi Perusahaan Angkutan Laut Khusus (SIOPSUS) yang terdapat dalam Peraturan Menteri No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-30;
30. Asli dan fotokopi Surat Keterangan Domisili Perusahaan PT. Batulicin Nusantara Maritim No. 14/Kel./Btl/III/2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-31;
31. Asli dan fotokopi Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. Batulicin Nusantara Maritim yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan tertanggal 25 Oktober 2011, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-32;
32. Asli dan fotokopi Berita Acara Hasil Evaluasi Siupal/Siopsus PT. Batulicin Nusantara Maritim tertanggal 17 April 2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-33;
33. Asli dan fotokopi Surat Kementerian Perhubungan Laut Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. PR.101/47/2/DA-2017 tertanggal 17 April 2017, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-34;
34. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 029/SPAL/BNM/IV/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-35;
35. Fotokopi dan fotokopi Kwitansi Pembayaran atas kerusakan/kerugian kargo milik investor berupa biji besi yang dimuat pada saat terjadinya tubrukan, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-36;
36. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 029/SPAL/BNM/IV/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-37;
37. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 041/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-38;
38. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 042/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-39;
39. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 043/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-40;

*Halaman 45 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

**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 teruat 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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



40. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 046/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-41;
41. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 047/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-42;
42. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 048/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-43;
43. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 049/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-44;
44. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 050/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-45;
45. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 051/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-46;
46. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 055/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-47;
47. Fotokopi dan fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 056/SPAL/BNM/VI/2013, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-48;
48. Asli dan fotokopi Akta Notaris No. 98 tanggal 28 Januari 2015 yang dibuat Notaris Hj. Sri Hartini, S.H., M.Kn. tentang Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Diluar Rapat Umum Pemegang Saham dan Perubahan Anggaran Dasar PT. Batulicin Nusantara Maritim, yang selanjutnya pada fotokopi bukti tersebut diberi tanda TK / PR-3;

Menimbang, bahwa terhadap fotokopi bukti-bukti surat tersebut di atas telah dibubuhi materai cukup dan setelah dicocokkan ternyata sesuai dengan aslinya kecuali bukti TK/PR-4, adalah fotokopi dari *print out*, TK/PR-5, TK/PR-6, TK/PR-9, TK/PR-10, TK/PR-11, TK/PR-12, TK/PR-13, TK/PR-14, TK/PR-17, TK/PR-18, TK/PR-21, TK/PR-22, TK/PR-23, TK/PR-24, TK/PR-25, TK/PR-26, TK/PR-27, TK/PR-28, TK/PR-29, TK/PR-30, TK/PR-35, TK/PR-36, TK/PR-37,

*Halaman 46 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



TK/PR-38, TK/PR-39, TK/PR-40, TK/PR-41, TK/PR-42, TK/PR-43, TK/PR-44, TK/PR-45, TK/PR-46, TK/PR-47 dan TK/PR-48 adalah fotokopi dari fotokopi;

Menimbang, bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi di persidangan mengajukan Saksi-saksi sebagai berikut:

1. Saksi Eka Risnawati dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:
  - Bahwa setahu Saksi PT. Batulicin Nusantara Maritim adalah perusahaan dalam bidang jasa pelayaran nasional bergerak sebagai pengangkutan batubara dan biji besi;
  - Bahwa yang Saksi ketahui terjadi tubrukan;
  - Bahwa yang Saksi tahu di bulan April tahun 2013;
  - Bahwa setelah kejadian Saksi ada berkoordinasi dengan PT. Batulicin Nusantara Maritim dan Saksi disuruh membuat pemberitahuan klaim asuransi kepada PT. Jasindo Indonesia;
  - Bahwa bukti surat TK/PR-19 benar;
  - Bahwa Jasindo melimpahkan proses untuk realisasi dan sebagainya melalui ajusternya, jadi bukan Jasindo yang turun langsung, dokumen yang dikirimkan Saksi tidak hapal akan tetapi dikirimkan ke bagian operasional untuk ke ajuster setelah itu baru ke Jasindo, yang tidak dilengkapi setahu Saksi adalah LKK dan Sertifikat Quaranti yang dari BKI;
  - Bahwa harusnya dapat dari Syahbandar untuk LKK dan Sertifikat Quaranti dari BKI;
  - Bahwa membicarakan masalah proses klaim asuransi yang disampaikan oleh Golden Avenue dan mereka tetap pada kekurangan data-data seperti LKK dan Maintenance Quaranti dari BKI, mereka mengatakan tetap bisa diproses asalkan data tersebut dipenuhi, kami juga bertemu dengan ajusternya yang mana Saksi mewakili dari PT. Batulicin Nusantara Maritim, Jasindo dan Ajusternya membicarakan nilai klaim dan proses pengklaimannya;
  - Bahwa Kapal Baleno I mengangkut biji besi dari Kodeco;
  - Bahwa memang setelah terjadi tubrukan itu Saksi ada diberitahu klaim dari pemilik kargo;
  - Bahwa yang Saksi tahu karena pihak Golden Avenue tidak ada menghubungi sehingga Syahbandar kesusahan padahal kalau ada terjadi

*Halaman 47 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



kecelakaan harus dua belah pihak melaporkan dan itu dikatakan oleh pihak operasional;

- Bahwa Saksi mengetahui beberapa harinya di bulan April 2013 juga lalu Saksi menghubungi ke Direktornya apa yang harus dilakukan dan mereka menyarankan untuk menghubungi jasindo untuk proses klaim tersebut;
- Bahwa yang Saksi tahu adalah dari jasindo lalu diproses lalu PT. Batulicin Nusantara Maritim bayar dulu ke yang menerima klaim dalam hal ini Golden Avenue nanti setelah ada bukti pembayarannya lalu diserahkan ke jasindo, lalu jasindo mengganti biaya itu sesuai dengan peraturan yang ada di policy;
- Bahwa bapak Risal dan Nurizal Achmadi yang mengatakan LKK tidak bisa dikeluarkan oleh KSOP karena tidak ada laporan dari kedua belah pihak;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapinya dalam kesimpulan;

2. Saksi Nurizal Achmadi dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa ada senggolan antara Golden Avenue dengan PT. Batulicin Nusantara Maritim di muara Kotabaru;
- Bahwa Saksi mengetahuinya dari Nahkoda Capt. Suwana;
- Bahwa kedua-duanya mengalami kerusakan, Kalau untuk Golden Avenue mengalami kerusakan dibagian depan bulbous (pemecah ombak);
- Bahwa Saksi naik ke kapal Golden Avenue bersama dengan perwakilan dari Golden Avenue yaitu agen, pada tanggal 6 April 2013, pukul 10.00 WITA pagi;
- Bahwa yang naik ke kapal terdiri dari Saksi dan teman Saksi, bapak Handaring, *Chief Officer*, Capten dan duanya lagi dari agen;
- Bahwa kami naik ke anjungan bertemu dengan nahkoda, lalu nahkoda membuat Berita Acara bahwa memang adanya terjadi senggolan dan Saksi ada ikut tandatangan;
- Bahwa rencananya dari agen Golden Avenue yang melapor ke Syahbandar;
- Bahwa tidak ada akan tetapi satu minggu setelah itu ada telpon dari Syahbandar Kotabaru kepada Saksi dan bertanya, apakah benar ada terjadi senggolan Baleno 1 dengan kapal Golden Avenue dan Saksi bilang

*Halaman 48 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



- benar, lalu ditanya lagi apakah kerusakannya parah, Saksi bilang masih dicek;
- Bahwa tidak ada, akan tetapi besok harinya Saksi melaporkan ke Syahbandar secara lisan tetapi dari Perwiranya tidak ada lagi keluar, yang ada hanya Bintaranya saja dan menanyakan dimana kapalnya, Saksi bilang kapal Baleno 1 di Batulicin posisinya untuk pengelasan dan Saksi disuruh lagi untuk mengecek dimana posisi kapal Golden Avenue;
  - Bahwa pada tanggal 14 April 2013 nya (8 hari setelah kejadian) Saksi mencek ke PT. Smart dan disitu tidak ada lagi kapal Golden Avenue;
  - Bahwa posisinya di depan haluan bawah biasa fungsinya untuk memecah ombak, keadaannya berlobang dan penyok ke dalam;
  - Bahwa Kapal Baleno I kerusakannya di lambung kiri dan terendam air;
  - Bahwa rusak dengan robek panjang dari atas ke bawah sekitar 1 meter dan lebarnya sekitar 40 sampai 50 sentimeter;
  - Bahwa masuk air karena tongkang lagi bermuatan;
  - Bahwa informasi dari kapten muatan rusak saat mau dibongkar ke kapal besar ditolak kemudian dibongkar di sekitar PT. Arutmin Kotabaru;
  - Bahwa sepengetahuan Saksi tempat lewatnya kapal;
  - Bahwa kapal tambat dulu di Pulau Swangi selama dua minggu setelah itu ditarik ke Banjarmasin untuk perbaikan selama satu bulan setengah sambil menunggu antrian;
  - Bahwa Saksi sebagai staf operasional dan keberangkatan kapal, tidak mengurus layak laut kapal;
  - Bahwa tidak, satu kemudian baru Saksi ke Syahbandar karena ada telpon dari Syahbandar yang menanyakan apakah apakah ada terjadi tubrukan kata Saksi, ya benar lalu Saksi besoknya mau ke Syahbandar untuk meminta petunjuk akan tetapi tidak ada petugasnya;
  - Bahwa Saksi pernah cerita kepada Saksi Eka Risnawati bahwa LKK dan Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal itu tidak bisa dikeluarkan oleh KSOP karena pihak dari kapal yang satunya yaitu Golden Avenue tidak juga melapor ke Syahbandar;
  - Bahwa Saksi mengetahui itu karena Saksi ke Syahbandar Kotabaru pada tahun 2016, dan Bapak Guntur (Kepala Penjagaan dan Keselamatan KSOP Cabang Kotabaru) yang menjelaskan;

*Halaman 49 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Terhadap keterangan Saksi tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapinya dalam kesimpulan;

3. Saksi Risal, S.E. dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

- Bahwa antara Golden Avenue dengan Batulicin Nusantara Maritim ada senggolan, yaitu Antara Baleno 1 dengan Golden Avenue pada tanggal 5 April 2013;
- Bahwa Saksi mengetahuinya dari bapak Nurizal Achmadi;
- Bahwa berkaitan asuransi Saksi ada diperintahkan untuk kelengkapan dokumen-dokumennya;
- Bahwa yang tidak ada yaitu LKK dan Maintenance Quaranti;
- Bahwa sesudah kecelakaan LKK baru diurus, yang meminta LKK dari pihak Jasindo untuk persyaratan asuransinya;
- Bahwa Secara detail Saksi tidak tahu tapi pernah melihat fotonya, yaitu di bulbous;
- Bahwa ada pun kerusakan Baleno 1 di lambung ada yang rusak dari atas ke bawah sekitar 1 meter dan lebar menganga sekitar 60 sentimeter;
- Bahwa setelah kejadian itu tidak bisa operasi sekitar dua bulanan;
- Bahwa yang diangkut Baleno 1 itu kargo milik orang lain berupa biji besi dari Pelabuhan Kodeco ke Tanjung Pemancingan Kotabaru;
- Bahwa ya setelah kerusakan itu ada keputusan kontrak;
- Bahwa benar bukti surat TK/PR-37 sampai TK/PR-43, berupa ini kontraknya;
- Bahwa ya, ada keputusan dari 12 kontrak ini semua;
- Bahwa Saksi pernah melihat bukti surat TK/PR-19 dan TK/PR-20 berupa policy asuransi;
- Bahwa karena kalau tubrukan akibatnya fatal sedangkan itu hanya kena bagian ujungnya saja jadi kami mengatakan itu senggolan;
- Bahwa setelah kejadian ada koordinasi dengan asuransi;
- Bahwa setelah kejadian kirim surat dan dari pihak asuransi minta dilengkapi dokumen-dokumennya;
- Bahwa pada tahun 2013 tetap lalu pada tahun 2016 koordinasi lagi dokumennya apa saja, Saksi tidak hapal tapi ada dokumen-dokumen kapal yang belum lengkap;

*Halaman 50 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





- Bahwa mengenai LKK sudah akan tetapi belum bisa karena tidak bisa investigasi ke kapal Golden Avenue dari pihak Syahbandar;

Terhadap keterangan Saksi tersebut, Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi menerangkan akan menanggapinya dalam kesimpulan;

Menimbang, bahwa kemudian Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi di persidangan masing-masing mengajukan kesimpulan secara tertulis sebagaimana termuat dalam berkas perkara;

Menimbang, bahwa selanjutnya segala sesuatu yang termuat dalam berita acara persidangan perkara ini, untuk menyingkat putusan ini dianggap termuat dan menjadi bagian yang tak terpisahkan dengan putusan ini;

Menimbang, bahwa akhirnya para pihak menyatakan tidak ada hal-hal yang diajukan lagi dan mohon putusan;

#### **TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM**

##### **Dalam Konvensi:**

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi yang pada pokoknya adalah mengenai tindakan dari Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi dan Tergugat II yang menyebabkan Kapal MT Golden Avenue bertubrukan dengan TB. Farel 2 yang pada saat itu sedang menunda BG. Baleno rusak dan selanjutnya menyebabkan kerugian materiil dan imateriil bagi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi, dimana perbuatan tersebut menurut Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi merupakan suatu perbuatan melawan hukum;

Menimbang, bahwa oleh karena Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi telah mengajukan eksepsi, disamping tentang pokok perkara di dalam jawabannya tersebut, maka sesuai dengan tertib Hukum Acara Perdata yang berlaku, Majelis Hakim perlu mempertimbangkan terlebih dahulu tentang kebenaran eksepsi dari Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi tersebut, apakah berdasarkan hukum atau tidak, sebelum mempertimbangkan lebih lanjut mengenai substansi materi pokok perkaranya sendiri, sebagai berikut:

*Halaman 51 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



#### Dalam Eksepsi:

Menimbang, bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi mengajukan eksepsi yang pada pokoknya sebagai berikut:

- a) Bahwa gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi kurang pihak;
- b) Bahwa subyek Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi kurang lengkap atau kabur (*obscur libel*);
- c) Bahwa gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi masih prematur, salah prosedur dan bertentangan dengan hukum dan perundang-undangan yang berlaku;

Menimbang, bahwa terhadap materi eksepsi di atas Majelis Hakim pertimbangkan sebagai berikut:

Menimbang, bahwa disebabkan di persidangan telah diakui atau setidaknya tidak disangkal maka menurut hukum harus dianggap terbukti hal-hal sebagai berikut:

- Bahwa Kapal MT. Golden Avenue yang dimiliki oleh Golden Avenue (GSW), Pte. Ltd. (Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi), dengan bendera kebangsaan Liberia dan dinakhodai oleh Artur Malizewski Artur berlayar dari Singapura pada tanggal 5 April 2013 dengan tujuan pelabuhan tujuan PT. Smart Tarjun;
- Bahwa Kapal MT. Golden Avenue setelah tiba di Pelabuhan PT. Smart Tarjun, dijadwalkan akan bertolak menuju China untuk membawa muatan berupa kelapa sawit (*Cargo Palm Olein*) sebanyak 8.500 MT;
- Bahwa pada tanggal 5 April 2013 pukul 18.00 WITA, Kapal MT. Golden Avenue tiba di pelabuhan tujuan dan labuh jangkar di perairan Tanjung Kemuning, Kotabaru, Kalimantan Selatan;
- Bahwa pada tanggal 5 April 2013 sekitar pukul 23.30 WITA, Kapal MT. Golden Avenue yang sedang labuh jangkar bertubrukan dengan TB. Farel 2 yang pada saat itu sedang menunda BG. Baleno;
- Bahwa TB. Farel 2 dan BG. Baleno dimiliki oleh PT. Batulicin Nusantara Maritim (Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi);
- Bahwa TB. Farel 2 pada saat itu dinakhodai oleh Tergugat II;
- Bahwa akibat peristiwa tubrukan tersebut, menyebabkan kerusakan pada *bulbous bow* Kapal MT. Golden Avenue berlubang atau terkoyak, sedangkan kerusakan yang dialami oleh BG. Baleno adalah kerusakan berupa lubang pada lambung kiri;

Halaman 52 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.

#### 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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



- Bahwa beberapa hari kemudian, Kapal MT. Golden Avenue berlayar kembali dengan tujuan Singapura untuk menjalani perbaikan;
- Bahwa sampai dengan saat ini klaim asuransi yang diajukan oleh Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi berdasarkan *policy* asuransi Nomor: 203.501.200.12.00041 kapal Baleno 1 dan Baleno 2 dari PT. Jasindo tertanggal 15 Juni 2012 dan *policy* asuransi Nomor 203.501.200.12.00054 kapal Farel 1 dan Farel 2 dari PT. Jasindo tertanggal 05 Maret 2013 tidak diberikan karena masih ada kekurangan dokumen yang harus dilengkapi;
- Bahwa Saksi Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi Nurizal Achmadi pernah menceritakan kepada Saksi Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi Eka Risnawati bahwa LKK dan Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal tidak bisa dikeluarkan oleh KSOP karena pihak MT. Golden Avenue tidak juga melapor ke Syahbandar;
- Bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kotabaru pada tanggal 13 April 2017 menerbitkan surat nomor: UM.001/02/14/Syb.Op.Ktb-17 dengan perihal Data Kapal MV Golden Avenue, yang pada pokoknya menyatakan “terkait dengan tempat berlabuhnya kapal MT. Golden Avenue sudah sesuai dengan ketentuan pemanduan di Selat Kotabaru, sedangkan yang terkait dengan kejadian kecelakaan kapal antara BG. Baleno-1 yang ditunda TB. Farel 02 dengan MT. Golden Avenue di Pelabuhan Tarjun saat kejadian kedua belah pihak tidak ada laporan secara tertulis kepada Kantor KSOP Kelas IV Kotabaru tentang kejadian kecelakaan kapal tersebut.”;

Menimbang, bahwa Perbuatan Melawan Hukum (*onrechtmatige daad*) dalam konteks perdata diatur dalam Buku III Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berbunyi: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”;

Menimbang, bahwa diperlukan 4 (empat) syarat untuk mengkualifikasikan suatu perbuatan sebagai melanggar atau melawan hukum, yaitu bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku, bertentangan dengan hak subjektif orang lain, bertentangan dengan kesusilaan, dan bertentangan dengan kepatuhan, ketelitian, dan kehati-hatian;

*Halaman 53 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Menimbang, bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum yang telah Majelis Hakim kemukakan di atas maka yang menjadi permasalahan pokok dalam perkara ini adalah mengenai terjadinya tubrukan antara Kapal MT. Golden Avenue dengan BG. Baleno yang pada saat itu sedang ditunda oleh TB. Farel 02 pada tanggal 5 April 2013 pukul 23.30 WITA di perairan Tanjung Kemuning, Kotabaru yang mendatangkan kerugian bagi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi;

Menimbang, bahwa menurut Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang 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.”;

Menimbang, bahwa terkait dengan ketentuan di atas, maka setiap Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain **wajib melaporkan** kepada Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia (Pasal 248 Huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran);

Menimbang, bahwa ketentuan senada dapat juga ditemukan dalam Pasal 5 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dimana Nakhoda yang antara lain kapalnya **mengalami** kecelakaan kapal, **menyebabkan** kapal lain mendapat kecelakaan kapal, **wajib melapor** kepada Syahbandar pelabuhan terdekat;

Menimbang, bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal mengharuskan 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 (Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal);

*Halaman 54 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Menimbang, bahwa selanjutnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal mewajibkan Nakhoda atau Pemimpin membuat Laporan Kecelakaan Kapal (LLK) **secara tertulis** yang disampaikan **selambat-lambatnya** satu kali dua puluh empat jam setelah Nakhoda atau Pemimpin Kapal tiba di pelabuhan yang pertama disinggahi sesudah terjadinya kecelakaan kapal (Pasal 5 Ayat (1) dan Ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal);

Menimbang, bahwa Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) oleh Nakhoda (*Master*) sebagaimana dimaksud di atas menjadi dasar bagi pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, kemudian Syahbandar atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan mengadakan pemeriksaan pendahuluan yang hasilnya dituangkan dalam Berita Acara Pendahuluan Pemeriksaan (BAPP) Kapal yang disampaikan kepada Menteri Perhubungan, selanjutnya apabila dipandang perlu maka Menteri Perhubungan meminta Mahkamah Pelayaran untuk melakukan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal;

Menimbang, bahwa terkait dengan itu maka Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti PK / TR-11 dan PK / TR-11A berupa *Statement of Facts* atau Pernyataan Fakta dari Kapal MT. Golden Avenue yang dibuat oleh Nakhoda Capt. Artur Malizewski, ternyata pada:

- 05/04/2013 23.25 OOW (*office on duty*) Perwira Jaga menghubungi dengan VHF Ch 16/12 kapal tunda untuk meminta *wide berth* – tidak ada respons;
- 05/04/2013 23.25 Perwira Jaga memanggil Master;
- 05/04/2013 23.26 Master di anjungan kapal;
- 05/04/2013 23.27 beberapa panggilan ke kapal tunda melalui VHF Ch 16/12 – tidak ada respons;
- 05/04/2013 23.30 tongkang “Baleno” ditarik oleh kapal tunda “Farel 2” menghantam kapal pada bagian bulbous;

Menimbang, bahwa menurut Ahli Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi Adelin Nasdion Agoes, *Statement of Fact* yaitu surat pernyataan

*Halaman 55 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



yang dinyatakan oleh seorang nahkoda mengenai suatu kenyataan yang ia hadapi berikut jam-jam dan keadaan yang akan dia utarakan;

Menimbang, bahwa diterangkan pula Ahli Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi Adelin Nasdion Agoes di persidangan, setiap kapal yang berlabuh jangkar tetap mengadakan yang namanya jaga laut, yaitu perwira di anjungan tetap hadir dalam 24 jam, siang dan malam yang bertugas untuk melihat keamanan kapalnya apakah berpindah posisi atau ada kapal lain yang mendekati dan setiap kapal yang mendekati dia akan memberi peringatan melalui radio VHF internasional di chanel 16 dan lokal atau wilayah tertentu di chanel 12 di pelabuhan setempat, semua kapal yang menuju lokasi yang sama harus *standby* di radio chanel 16 dan 12 tersebut sehingga apabila ada memberitahu pasti akan dijawab dan harus dijawab oleh kapal-kapal yang dipanggil untuk mencegah terjadi kecelakaan kapal;

Menimbang, bahwa berdasarkan Aturan 5 *International Regulation For Preventing Collisions At Sea 1972* sebagaimana telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1979 tentang Mengesahkan "*Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*", "Setiap kapal harus selalu menyelenggarakan pengamatan yang layak baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana yang tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk dapat membuat penilaian yang lengkap tentang situasi dan bahaya tubrukan.";

Menimbang, bahwa sedangkan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi dalam jawaban pada pokoknya mendalilkan bahwa tubrukan antara BG. Baleno 1 dengan MT. Golden Avenue dikarenakan adanya faktor alam, dan kapal MT. Golden Avenue melakukan labuh jangkar bukan dalam area labuh jangkar melainkan pada posisi alur atau perlintasan pelayaran yang biasa dilalui oleh kapal TB. Farel 2 dalam menunda kapal BG. Baleno 1 sebagaimana yang ditetapkan oleh Instansi yang berwenang yang tertera dalam buku laut dan buku petunjuk pelayaran sehingga mengakibatkan terjadinya tabrakan tersebut;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti TK / PR-14 yaitu berita acara yang dibuat dan ditandatangani oleh Tergugat II, pada pokoknya "dikarenakan arus yang menekan tongkang begitu kuat pergerakan tongkang ke kanannya lambat.

*Halaman 56 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Sehingga BG Baleno 1 tidak terkendalikan lagi menyenggol bulbousnya kapal tanker dengan bagian lambung kiri tongkang, dst...”;

Menimbang, bahwa terhadap catatan Nakhoda Kapal MT. Golden Avenue dan Nakhoda TB. Farel 02 yang berbeda di atas mengenai kejadian tubrukan di atas dimana bukti PK / TR-11 dan PK / TR-11A tidak menerangkan apa penyebabnya terjadinya tubrukan sedangkan di sisi lain menurut bukti TK / PR-14 tubrukan disebabkan adanya “arus yang menekan tongkang begitu kuat”, Ahli Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi Adelin Nasdion Agoes menerangkan bisa saja terjadi karena sebagai nahkoda menerangkan apa yang Ahli tahu dan terjadi sedangkan di seberang sana bukan wilayah Ahli, dan Ahli tidak mengetahui apakah ada yang menjadi dokumen penengah untuk itu;

Menimbang, bahwa yang dimaksud perbuatan melawan hukum berarti adanya perbuatan atau tindakan dari pelaku yang melanggar atau melawan hukum;

Menimbang, bahwa mengenai kesalahan dalam perbuatan melawan hukum dapat berupa **kesengajaan** atau karena **kealpaan**, dimana kesengajaan maksudnya ada kesadaran yang oleh orang normal pasti tahu konsekuensi dari perbuatannya itu akan merugikan orang lain, sedang kealpaan berarti ada perbuatan mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan, atau tidak berhati-hati atau teliti sehingga menimbulkan kerugian bagi orang lain, namun demikian adakalanya suatu keadaan tertentu dapat meniadakan unsur kesalahan, misalnya dalam hal keadaan memaksa (*overmacht*) atau si pelaku tidak sehat pikirannya (gila);

Menimbang, bahwa Pasal 544 a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan:

*“Terhadap tabrakan atau penyentuhan kapal-kapal dengan lain-lain benda yang bergerak maupun tak bergerak, berlakulah juga ketentuan-ketentuan dari bab ini.*

*Setiap kapal, yang menabrak atau menyentuh suatu benda lain, yang memakai penerangan secukupnya, sedangkan benda itu tetap atau diikatkan pada suatu tempat yang baik, adalah **bertanggung jawab** untuk kerugian yang ditimbulkan, **kecuali** apabila ternyata bahwa tabrakan atau penyentuhan itu **tidak disebabkan karena salahnya kapal tersebut.**”;*

Halaman 57 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.





Menimbang, bahwa selain ketentuan di atas, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga mengatur:

- *Bila tubrukan kapal disebabkan oleh **hal yang tidak disengaja**, oleh hal di luar kekuasaan, atau bila terdapat keragu-raguan mengenai sebab tubrukan kapal, maka kerugian **dipikul oleh mereka yang menderita*** (Pasal 535 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang);
- *Bila tubrukan kapal itu adalah **akibat kedua belah pihak**, tanggung jawab kedua pengusaha kapal **seimbang dengan kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh kedua belah pihak*** (Pasal 537 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang);
- *Bila sebuah kapal yang menyuruh diseret, karena kesalahan kapal yang menyeret bertubrukan, disamping pengusaha kapal itu, pengusaha kapal yang menyeret bertanggung jawab secara tanggung renteng terhadap kerugiannya* (Pasal 538 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang);

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 535, Pasal 544 a, Pasal 537, dan Pasal 538 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang di atas, maka Majelis Hakim berpendapat sangatlah penting untuk mempertimbangkan apakah tubrukan kapal yang terjadi dalam perkara ini adalah sebagai akibat kesalahan dari Tergugat II atau justru sebaliknya, bukan karena kesalahan dari Tergugat II;

Menimbang, bahwa telah Majelis Hakim kemukakan sebelumnya mengenai peran serta Nakhoda, Syahbandar, dan Mahkamah Pelayaran terkait dalam setiap terjadinya kecelakaan kapal;

Menimbang, bahwa putusan-putusan Mahkamah Pelayaran umumnya memuat tentang aspek-aspek nautis dan teknis kapal, antara lain kapal, surat kapal dan pengawakan kapal, keadaan cuaca, penumpang dan/atau muatan kapal, sarat dan stabilitas kapal, navigasi dan olah gerak, sebab kecelakaan kapal, serta **kesalahan** dan/atau **kelalaian**, sedangkan mengenai aspek perdata dan/atau pidana yang timbul akibat terjadinya kecelakaan kapal jika mengacu kepada ketentuan hukum tentang yurisdiksi Mahkamah Pelayaran, memang bukan bidang yang menjadi tanggung jawab dari Mahkamah ini akan tetapi merupakan yurisdiksi lembaga peradilan umum;

*Halaman 58 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Menimbang, bahwa sampai dengan saat ini memang tidak ada ketentuan hukum yang mengharuskan bahwa setiap pemeriksaan atas kecelakaan kapal harus didahului oleh Mahkamah Pelayaran sebelum dilimpahkan ke peradilan umum, bahkan Mahkamah Pelayaran pun bukanlah pelaksana kekuasaan kehakiman sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman melainkan hanya sebuah lembaga pemerintah yang berada di bawah naungan Departemen Perhubungan;

Menimbang, bahwa namun demikian, dengan mengingat fungsi Mahkamah Pelayaran 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, maka putusan Mahkamah Pelayaran dapat dipandang sebagai suatu keterangan ahli mengenai **sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal** yang tidak dapat dinilai oleh peradilan umum, yang selanjutnya dapat dijadikan dasar dalam mengajukan klaim atau tuntutan ganti rugi perdata bagi pihak-pihak yang merasa dirugikan dan/atau sebagai dasar pertimbangan hukum dalam suatu peristiwa pidana yang timbul akibat terjadinya kecelakaan kapal;

Menimbang, bahwa dengan demikian Majelis Hakim berpendapat bahwa masalah mengenai ada atau tidak adanya kesalahan baik itu berupa kesengajaan ataupun kelalaian Nakhoda TB. Farel 2 yang pada saat itu sedang memandu BG. Baleno **perlu** diputus terlebih dahulu oleh Mahkamah Pelayaran sebab tugas untuk 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 merupakan **kewenangan** dari Mahkamah Pelayaran dan bukannya Hakim pada peradilan umum, yang tentunya berhubungan erat dengan ada atau tidaknya suatu perbuatan melawan hukum dalam peristiwa kecelakaan kapal dimaksud;

Menimbang, bahwa terhadap hal ini pun telah pula diterapkan Mahkamah Agung R.I. dalam putusannya Nomor: 140 PK/Pdt/2005 tanggal 20 Februari 2007 *juncto* Putusan Mahkamah Agung Nomor: 2132 K/Pdt/2001 tanggal 28 Juli 2004, Putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor: 219/PDT/2000/PT DKI. tanggal 5 September 2000, Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor: 243/Pdt.G/1999/PN Jak.Sel. tanggal 8 November 1999 yang menggunakan

*Halaman 59 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Blh.*



putusan Mahkamah Pelayaran terkait sebagai acuan atau dasar dalam menentukan perbuatan melawan hukum;

Menimbang, bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan di atas, maka Majelis Hakim menyusun suatu uraian keterangan serta fakta dan analisa yang dapat digabungkan menuju kepada kesimpulan bahwa gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi yang menyatakan perbuatan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi dan Tergugat II yang mengakibatkan terjadinya tubrukan kapal dan menimbulkan kerugian bagi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi merupakan suatu gugatan yang masih prematur;

Menimbang, bahwa gugatan Penggugat yang prematur menyebabkan Majelis Hakim tidak dapat menjalankan fungsinya untuk melakukan pemeriksaan serta mempertimbangkan secara maksimal dan komprehensif gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi tersebut yang berhubungan erat dengan terlaksananya penegakan hukum dan keadilan bagi para pencari keadilan melalui suatu **proses peradilan yang sederhana, cepat dan biaya ringan** (memperhatikan Pasal 2 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman) dan di pihak lain terjaganya kewibawaan peradilan melalui putusnya yang memiliki **kekuatan eksekutorial**;

Menimbang, bahwa dengan gugatan yang prematur tersebut maka Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi tidak dapat memenuhi syarat formal yang harus terdapat dalam setiap gugatan, sehingga gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi haruslah dinyatakan tidak dapat diterima atau *Niet Ontvankelijk verklaard*;

Menimbang, bahwa dengan demikian materi eksepsi yang diajukan oleh Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi sepanjang mengenai prematurnya gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi beralasan hukum untuk dikabulkan;

Menimbang, bahwa dengan dikabulkannya salah satu materi eksepsi Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi di atas, sehingga Majelis Hakim

*Halaman 60 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



berpendapat tidak ada urgensinya untuk mempertimbangkan lebih lanjut materi eksepsi selain dan selebihnya;

**Dalam Pokok Perkara:**

Menimbang, bahwa atas pertimbangan Majelis Hakim di atas ternyata gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi mengandung cacat formal karena adanya sifat prematur sehingga gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi telah dinyatakan tidak dapat diterima atau *Niet Ontvankelijk verklaard*;

Menimbang, bahwa oleh karena itu mengenai materi pokok perkaranya tidak perlu dipertimbangkan lebih lanjut;

**Dalam Rekonvensi:**

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan dari gugatan Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi adalah sebagaimana diuraikan di atas;

Menimbang, bahwa oleh karena Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi telah mengajukan eksepsi, disamping tentang pokok perkara di dalam jawabannya tersebut, maka sesuai dengan tertib Hukum Acara Perdata yang berlaku, Majelis Hakim perlu mempertimbangkan terlebih dahulu tentang kebenaran eksepsi dari Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi tersebut, apakah berdasarkan hukum atau tidak, sebelum mempertimbangkan lebih lanjut mengenai substansi materi pokok perkaranya sendiri, sebagai berikut:

**Dalam Eksepsi:**

Menimbang, bahwa Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi mengajukan eksepsi yang pada pokoknya sebagai berikut:

- a) Gugatan rekonvensi salah pihak (*error in persona*) atau gugatan kurang pihak (*plurium litis consortium*);
- b) Gugatan rekonvensi kabur (*obscuur libel*);
- c) Gugatan rekonvensi telah lewat waktu (daluwarsa);

Menimbang, bahwa terhadap materi eksepsi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi tersebut, Majelis Hakim pertimbangkan sebagai berikut:

*Halaman 61 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Menimbang, bahwa pada prinsipnya terdapat beberapa asas yang harus ditegakkan dan diterapkan oleh Hakim dalam proses pemeriksaan gugatan *contentiosa*, yaitu menetapkan ketentuan hukum materiil mana yang tepat untuk diterapkan dalam menyelesaikan sengketa di antara para pihak dengan sepenuhnya terikat pada kemampuan dan daya upaya masing-masing para pihak yang berperkara untuk membuktikan kebenaran masing-masing, dan tidak boleh melampaui batas-batas fakta dan kebenaran yang dibuktikan para pihak;

Menimbang, bahwa pada pokoknya Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi mendalilkan bahwa tidak jelas pasal mana dan hukum mana yang telah 'dilawan' oleh Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi yang menyebabkan atau setidaknya mempunyai koneksitas atau kausalitas secara langsung dengan kerugian yang dialami oleh Penggugat Rekonvensi/Tergugat I Konvensi sebagai akibat dari tidak diterimanya pembayaran klaim asuransi oleh Penggugat Rekonvensi/Tergugat I Konvensi dari PT. Jasindo;

Menimbang, bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi pada pokoknya mendalilkan perbuatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi yang tidak melaporkan kecelakaan kapal yang dialaminya menyebabkan Tergugat I Rekonvensi/Penggugat Rekonvensi tidak dapat memperoleh Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Kecelakaan (BAK) kepada Syahbandar Kotabaru yang dibutuhkan dalam hal pengurusan klaim asuransi, sehingga klaim asuransi yang diajukan oleh Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi tidak dapat diberikan oleh pihak asuransi sampai dengan saat ini dan karenanya menimbulkan kerugian materiil kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi, sebagai suatu perbuatan melawan hukum;

Menimbang, bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi dalam gugatannya pada pokoknya mendalilkan bahwa hanya Tergugat I yang melaporkan peristiwa kecelakaan kapal dimaksud kepada Syahbandar;

Menimbang, bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi mengajukan bukti TK / PR-16 berupa fotokopi Surat Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kotabaru No. UM.001/02/14/Syb.Op.Ktb-17, tertanggal 13 April 2017 yang atas pengamatan Majelis Hakim di persidangan ternyata serupa dengan bukti PK / TR-3 yang diajukan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi;

*Halaman 62 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Menimbang, bahwa Saksi Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi Nurizal Achmadi di persidangan pada pokoknya menerangkan rencananya dari agen Golden Avenue yang melapor ke Syahbandar, akan tetapi satu minggu setelah itu ada telpon dari Syahbandar Kotabaru kepada Saksi dan bertanya, apakah benar ada terjadi senggolan Baleno 1 dengan kapal Golden Avenue dan Saksi bilang benar, lalu ditanya lagi apakah kerusakannya parah, Saksi bilang masih dicek, besok harinya Saksi melaporkan ke Syahbandar secara lisan tetapi dari Perwiranya tidak ada lagi keluar, yang ada hanya Bintaranya saja dan menanyakan dimana kapalnya, Saksi bilang kapal Baleno 1 di Batulicin posisinya untuk pengelasan dan Saksi disuruh lagi untuk mengecek dimana posisi kapal Golden Avenue;

Menimbang, bahwa Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dalam jawabannya pada pokoknya mendalilkan bahwa tidaklah benar dalil Tergugat I yang menyatakan Penggugat tidak pernah melaporkan kepada Pengawas Pelabuhan Kota Baru, sesaat setelah kecelakaan kapal terjadi, pada pukul 23.41 Nahkoda MT Golden Avenue langsung menghubungi Pengawas Pelabuhan Kotabaru, namun dikarenakan Tergugat I yang tidak menjawab panggilan radio MT Golden Avenue, serta tidak melakukan tindakan pertolongan apapun tetapi malah melarikan diri, Pengawas Pelabuhan Kotabaru kesulitan untuk mengidentifikasi TB Farel 2 dan BG Baleno 1;

Menimbang, bahwa Saksi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi Haidir di persidangan pada pokoknya menerangkan bahwa yang Saksi ketahui kapal Golden Avenue berlabuh dan ditabrak pagi hari pada tanggal 6 April 2013, Saksi lalu disuruh melaporkan ke KSOP oleh atasan Saksi kemudian kata petugas disitu selesaikan saja dulu baik-baik kalau tidak bisa baru laporkan kembali;

Menimbang, bahwa ketentuan hukum mengenai kecelakaan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal *juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;

*Halaman 63 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Menimbang, bahwa merupakan **kewajiban hukum** bagi setiap Nakhoda (*Master*) atau Pemimpin Kapal untuk melaporkan kecelakaan kapal secara tertulis kepada Syahbandar terdekat atau Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat atau Pejabat Pemerintah Negara setempat (dalam hal kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia), tanpa membedakan apakah kapalnya sendiri yang mengalami kecelakaan kapal, kapalnya menyebabkan kapal lain mengalami kecelakaan kapal, atau mengetahui kapal lain mengalami kecelakaan kapal;

Menimbang, bahwa hal itu bersesuaian pula dengan keterangan Ahli Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi Adelin Nasdion Agoes yang di persidangan pada pokoknya antara yang menubruk dengan yang ditubruk harus **sama-sama** melaporkan;

Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim memperhatikan bukti TK / PR-16 yang sama dengan bukti PK / TR-3, ternyata Nakhoda dari kedua belah pihak **tidak ada** yang membuat Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) kepada Syahbandar terdekat, dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Kotabaru, sedangkan keterangan Saksi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi Haidir dan Saksi Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi Nurizal Achmadi yang pada pokoknya bahwa mereka melaporkan secara lisan dalam pandangan Majelis Hakim **tidak dapat dianggap** sebagai suatu bentuk Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;

Menimbang, bahwa terlepas dari itu, setelah mempelajari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Majelis Hakim **tidak menemukan** satu pun ketentuan yang mengharuskan bahwa penerbitan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP) dalam hal terjadinya kecelakaan yang melibatkan satu kapal dengan kapal lainnya memiliki **saling ketergantungan** satu dengan yang lainnya sebagaimana didalilkan oleh Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi dalam gugatan rekonvensinya, bahkan sebagaimana telah Majelis Hakim kemukakan sebelumnya bahwa adalah menjadi **kewajiban hukum** bagi setiap Nakhoda (*Master*) atau Pemimpin Kapal untuk membuat

*Halaman 64 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*





Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) secara tertulis yang selanjutnya menjadi dasar dalam penyusunan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP);

Menimbang, bahwa menurut M. Yahya Harahap, S.H. dalam bukunya "*Hukum Acara Perdata Tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian dan Putusan Pengadilan*" menegaskan bahwa suatu gugatan dianggap kabur apabila dalil gugatan tidak menjelaskan dasar hukum yang melatarbelakangi gugatan;

Menimbang, bahwa berdasarkan rangkaian pertimbangan di atas Majelis Hakim berkesimpulan tidak ada dasar hukum yang mendasari dalil gugatan rekonsensi dari Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonsensi, sehingga beralasan hukum bagi Majelis Hakim untuk menyatakan gugatan rekonsensi merupakan suatu gugatan yang cacat formal karena mengandung cacat obsuur libel, yakni gugatan tidak memenuhi syarat jelas dan pasti sebagaimana ditentukan dalam Pasal 8 ke-3 Rv;

Menimbang, bahwa dengan demikian materi eksepsi yang diajukan oleh Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonsensi sepanjang mengenai kaburnya gugatan Penggugat Rekonsensi/Tergugat I Konvensi (*obsuur libel*) beralasan hukum untuk dikabulkan;

Menimbang, bahwa dengan dikabulkannya salah satu materi eksepsi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonsensi di atas, sehingga Majelis Hakim berpendapat tidak ada urgensinya untuk mempertimbangkan lebih lanjut materi eksepsi selain dan selebihnya;

**Dalam Pokok Perkara:**

Menimbang, bahwa atas pertimbangan Majelis Hakim di atas ternyata gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonsensi mengandung cacat formal karena tidak mempunyai dasar hukum yang jelas (*obsuur libel*) sehingga gugatan Penggugat Rekonsensi/Tergugat I Konvensi telah dinyatakan tidak dapat diterima atau *Niet Ontvankelijk verklaard*;

Menimbang, bahwa oleh karena itu mengenai materi pokok perkaranya tidak perlu dipertimbangkan lebih lanjut;

*Halaman 65 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



#### **Dalam Konvensi Dan Rekonvensi:**

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan sebelumnya ternyata gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi dinyatakan tidak dapat diterima atau *Niet Ontvankelijk verklaard*, maka sesuai Pasal 192 Ayat (1) RBg maka Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi harus dihukum untuk membayar biaya perkara;

Memperhatikan, Pasal 147 RBg, Pasal 192 Ayat (1) RBg, Pasal 283 RBg, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan peraturan perundang-undangan lainnya yang berhubungan dengan perkara ini;

#### **MENGADILI:**

##### **Dalam Konvensi:**

##### **Dalam Eksepsi:**

Mengabulkan Eksepsi Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi;

##### **Dalam Pokok Perkara:**

Menyatakan gugatan Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelijk verklaard*);

##### **Dalam Rekonvensi:**

##### **Dalam Eksepsi:**

Mengabulkan Eksepsi Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi;

##### **Dalam Pokok Perkara:**

Menyatakan gugatan Penggugat Rekonvensi/Tergugat I Konvensi tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelijk verklaard*);

##### **Dalam Konvensi Dan Rekonvensi:**

Menghukum Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi untuk membayar biaya perkara yang sampai hari ini ditetapkan sejumlah Rp520.000,00 (lima ratus dua puluh ribu rupiah);

Demikian diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Batulicin pada hari Rabu tanggal 7 Juni 2017 oleh Wahyu

*Halaman 66 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*



Iman Santoso, S.H., M.H. sebagai Hakim Ketua, Chahyan Uun Pryatna, S.H. dan Alvin Zakka Arifin Zeta, S.H. masing-masing sebagai Hakim Anggota yang ditunjuk berdasarkan Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Batulicin Nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln. tanggal 31 Januari 2017, putusan ini diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Rabu tanggal 21 Juni 2017 oleh Hakim Ketua dengan didampingi para Hakim Anggota tersebut, Ahmad Makasidik Tasrih, S.E. sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh Penggugat Konvensi/Tergugat I Rekonvensi, Tergugat I Konvensi/Penggugat Rekonvensi tanpa dihadiri oleh Tergugat II.

**Hakim-hakim Anggota,**

**Hakim Ketua,**

ttd

ttd

**Chahyan Uun Pryatna, S.H.**

**Wahyu Iman Santoso, S.H., M.H.**

ttd

**Alvin Zakka Arifin Zeta, S.H.**

**Panitera Pengganti,**

ttd

**Ahmad Makasidik Tasrih, S.E.**

**Perincian biaya:**

1. Biaya pendaftaran -----	Rp.	30.000,00
2. Biaya pemberkasan/ATK -----	Rp.	50.000,00
3. Biaya panggilan -----	Rp.	429.000,00
4. Redaksi-----	Rp.	5.000,00
5. Biaya materai -----	Rp.	6.000,00
Jumlah-----	Rp.	520.000,00

Terbilang: lima ratus dua puluh ribu rupiah; -----

*Halaman 67 dari 67 putusan perdata nomor: 4/Pdt.G/2017/PN Bln.*

**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](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)