



PUTUSAN

Nomor 47 K/Pdt/2015

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG**

memeriksa perkara perdata dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara:

PT. VOPAK TERMINAL MERAK, berkedudukan di Gedung The Energy Lantai 27 Jalan Jenderal Sudirman Kav. 52-53 S CBD Lot 11 A Jakarta, dalam hal ini memberi kuasa kepada Frangki Boas Rajagukguk, S.H. Advokat, berkantor di Gedung Graha CIMB Niaga Lantai 24, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 58 Jakarta, berdasarkan Surat Kuasa Khusus Substitusi tertanggal 5 Februari 2013; Pemohon Kasasi dahulu Penggugat/Pembanding;

L a w a n

PT. BANGUN PUTRA REMAJA, berkedudukan Jalan Raya Pulo Rida Nomor 1 Merak Banten, dalam hal ini memberi kuasa kepada Januarius F.L. Gaol, S.H.,M.H., dan kawan, para Advokat, berkantor di Jalan Rawa Indah III Nomor 69 RT 002/010, Kelurahan Jaticempaka, Kecamatan Pondok Gede, Bekasi, Jawa Barat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 5 November 2014;

Termohon Kasasi dahulu Tergugat/Terbanding;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang Pemohon Kasasi dahulu sebagai Penggugat/Pembanding telah menggugat sekarang Termohon Kasasi dahulu sebagai Tergugat/Terbanding di muka persidangan Pengadilan Negeri Serang pada pokoknya atas dalil-dalil:

I. Alasan dan Dasar Pengajuan Gugatan;

1. Bahwa Penggugat adalah Badan Usaha Pelabuhan yang merupakan pemilik sah dan pengelola Terminal Vopak, yang menyediakan fasilitas penyimpanan untuk cairan curah dan berlokasi di Pelabuhan Merak sesuai Keputusan Menteri

Hal. 1 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP.24 Tahun 2010 tentang Persetujuan Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri di Dalam Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Banten, Guna Menunjang Kegiatan di Bidang Industri Penimbunan Bahan Kimia Cair PT Vopak Terminal Merak tanggal 26 Januari 2010;

2. Bahwa untuk menjalankan usahanya, pada Terminal Vopak tersebut Penggugat juga menyediakan fasilitas-fasilitas termasuk fasilitas dermaga khusus;
3. Bahwa pada tanggal 26 Desember 2010, terjadi insiden penubrukan dimana kapal milik Tergugat yaitu KMP Rosmala yang sedang berada di perairan sekitar Terminal Vopak larat ke arah selatan dan kemudian menubruk *mooring dolphin* Nomor 1 pada Dermaga Nomor 2 dan *mooring dolphin* Nomor 4 pada Dermaga Nomor 1 Terminal Vopak;
4. Bahwa pada saat yang bersamaan di Dermaga Nomor 2 Terminal Vopak terdapat kapal M/T Duta Bangsa, yang sedang berlabuh dan melakukan proses pemuatan kargo minyak pelumas;
5. Bahwa karena kapal KMP Rosmala menubruk *mooring dolphin* Nomor 1 pada Dermaga Nomor 2 dan *mooring dolphin* Nomor 4 pada Dermaga Nomor 1 Terminal Vopak, tali sandar (*mooring*) pengait kapal M/T Duta Bangsa tertarik kapal M/V Rosmala dan mengakibatkan kerusakan pada 3 (tiga) *fender* dari Dermaga Nomor 2 Terminal Vopak;
6. Bahwa kronologis dari kejadian penubrukan tersebut di atas telah dituangkan dalam *Chronological Cargo Stopped* tertanggal 26 Desember 2010 yang ditandatangani oleh Penggugat (diwakili oleh Sdr. Sugiharto sebagai *Terminal Representative*), Nakhoda M/T Duta Bangsa, Tergugat, dan PT. Pertamina Marine sebagai agen;
7. Bahwa kejadian penubrukan tersebut merupakan kesalahan Tergugat karena sebagai pemilik KMP Rosmala, Tergugat telah lalai dan tidak berhati-hati sehingga kapal KMP Rosmala yang seharusnya berada dalam pengawasan Tergugat larat dan tidak dapat dikendalikan dengan baik sehingga akhirnya menubruk fasilitas dermaga khusus milik Penggugat;
8. Bahwa Penggugat juga memiliki persangkaan yang didukung oleh bukti bahwa KMP Rosmala tidak memiliki izin operasi dan juga

Hal. 2 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



tidak memenuhi persyaratan yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Persangkaan tersebut didukung oleh Surat Keterangan Nomor UM.003/9/14/DK-12 tanggal 31 Oktober 2012 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia cq. Direktur Jenderal Perkapalan dan Kepelautan, yang menerangkan bahwa berdasarkan database yang ada di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, tidak terdapat kapal bernama Rosmala. Hal ini membuktikan bahwa status hukum KMP Rosmala tidak jelas dimana sesuai dengan ketentuan Pasal 154 huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ("UU Nomor 17/2008") status hukum kapal ditentukan dengan melalui proses pendaftaran kapal;

9. Bahwa kelalaian Tergugat yang menyebabkan terjadinya penubrukan fasilitas dermaga khusus milik Penggugat merupakan suatu perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 Paragraf 1 jo. Pasal 1366 jo. Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ("KUHPerdata"). Agar lebih jelas kami kutip isi Pasal 1367 Paragraf 1, Pasal 1366 dan Pasal 1365 KUHPerdata sebagai berikut:

Pasal 1367 Paragraf 1 KUHPerdata:

"Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya";

Pasal 1366 KUHPerdata:

"Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya";

Pasal 1365 KUHPerdata:

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

10. Bahwa selain itu sesuai dengan ketentuan tubrukan kapal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD"), atas kejadian



penubrukan tersebut Tergugat bertanggungjawab untuk menanggung kerugian Penggugat sesuai dengan ketentuan Pasal 544a jo. Pasal 536 KUHD, yang mengatur sebagai berikut:

Pasal 544a KUHD:

“Terhadap benturan atau sentuhan kapal dengan barang bergerak atau barang tetap, ketentuan-ketentuan bab usaha berlaku pula. Kapal yang membentur atau menyentuh barang lain yang tetap atau dipautkan kerugian, kecuali bila ternyata bahwa benturan atau sentuhan tidak disebabkan pada sesuatu yang tetap, yang diterangi secukupnya, bertanggungjawab untuk oleh kesalahan kapal”;

Pasal 536 KUHD:

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

11. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 1366 jo. Pasal 1365 KUHPerdata dan *Arrest Hoge Raad van Nederlanden* tanggal 31 Januari 1919 dalam perkara perdata antara Max Lidenbaum v. Samuel Cohen, Tergugat juga bertanggungjawab untuk menanggung kerugian Penggugat karena telah lalai untuk memperhatikan faktor keselamatan dan keamanan dalam mengoperasikan KMP Rosmala sehingga terjadi penubrukan atas fasilitas dermaga khusus milik Penggugat;

12. Bahwa berdasarkan hal-hal yang disampaikan di atas dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, jelas bahwa Tergugat bertanggung-jawab untuk menanggung kerugian yang dialami oleh Penggugat;

II. Kerugian yang dialami oleh Penggugat:

1. Bahwa sesuai dengan hasil pemeriksaan dan penilaian yang dilakukan oleh *Delta Marine Consultants* (“DMC”) pada tanggal 28 dan 29 Desember 2010, akibat kejadian penubrukan tersebut, Penggugat mengalami kerugian atas rusaknya fasilitas dermaga khusus milik Penggugat. Adapun kerusakan pada fasilitas dermaga khusus milik Penggugat tersebut antara lain sebagai berikut:



- a. Kerusakan total pada *mooring dolphin* bagian paling utara (MD Nomor 4) pada dermaga Nomor 1;
 - b. Kerusakan total pada *mooring dolphin* bagian paling selatan (MD Nomor 1) pada dermaga Nomor 2 dan;
 - c. Kerusakan pada *fender* yakni *fender* pada *berthing dolphin* Nomor 1 dan Nomor 2 pada dermaga Nomor 2;
2. Bahwa sesuai dengan *Final Report Impact Damage Claim* yang dikeluarkan oleh Cunnigham Lindsey (Singapore) Pte. Ltd., untuk kerusakan fasilitas dermaga khusus milik Penggugat tersebut di atas, Penggugat mengalami kerugian sebesar US\$ 1,252,684.67 (satu juta dua ratus lima puluh dua ribu enam ratus delapan puluh empat dollar Amerika Serikat dan enam puluh tujuh sen) dan Rp138.600.000,00 (seratus tiga puluh delapan juta enam ratus ribu rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

No.	Deskripsi	Jumlah
1.	Lingkup dan Biaya Pekerjaan Perbaikan berdasarkan Kontrak Konstruksi dengan PT SWI Jetty Nusantara yang telah direvisi	US\$ 1,099,749.71
2.	Biaya administrasi, pengawasan, dan kordinasi (8% dari nilai kontrak yang telah direvisi, US\$ 1,099,749.71)	US\$ 87,979.98
3.	Biaya <i>professional engineers</i>	US\$ 64,954.98
	Total:	US\$ 1,252,684.67
4.	Biaya <i>temporary mooring buoy</i> (2 unit) (termasuk Pajak)	Rp121.000.000,00
5.	Biaya <i>underwater inspection</i> oleh PT Timas Merak (termasuk pajak)	Rp17.600.000,00
	Total:	Rp138.600.000,00

Adapun lingkup dan biaya pekerjaan perbaikan berdasarkan kontrak konstruksi dengan PT SWI Jetty Nusantara sebagaimana dirinci dalam *Third Interim Report Impact Damage Claim* antara lain sebagai berikut:

Deskripsi	Jumlah (US\$)
A. Umum dan Pendahuluan	



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Surat Jaminan Pelaksanaan	US\$ 4,496.23
2. Survey pra konstruksi	3,299.43
3. Survey kondisi pasca konstruksi	3,299.43
4. Biaya untuk mobilisasi Instalasi, Peralatan, dan lain sebagainya	58,220.42
5. Biaya untuk mobilisasi personil	1,268.16
6. Biaya untuk kantor kontraktor di lokasi, halaman tempat perbekalan beton, ruang kerja, dan lain sebagainya	5,925.80
7. Biaya untuk membersihkan lokasi pada saat penyelesaian kontrak	576.43
8. Yang lainnya – untuk keamanan	3,026.30
9. Biaya untuk pengelolaan konstruksi	46,616.91
10. Upah konstruksi	37,353.30
11. Biaya untuk pengawasan kualitas	3,026.30
12. Menyediakan seluruh asuransi	17,275.69
13. Biaya untuk pengadaan penerangan dan perlengkapan untuk keperluan sendiri yang dibutuhkan untuk pelaksanaan pekerja	3,631.57
14. Biaya pendirian dan pemeliharaan <i>benchmarks</i> dan <i>survey station</i>	1,210.52
15. Biaya untuk penyediaan kantor di lokasi, furnitur, dan peralatan untuk penggunaan pemberi pekerja dan stafnya sebagaimana ditentukan	922.30
16. Biaya jasa kurir/pengiriman bahan/material ke lokasi	807.01
17. Biaya untuk perlengkapan laboratorium dan peralatan pengujian untuk penggunaan <i>engineer</i> dan stafnya	1,614.03
18. Biaya inspeksi lokasi oleh <i>engineer</i> dan stafnya	2,905.25
19. Biaya untuk pemeliharaan atas jalan, trotoar, saluran air, tepi jalan, dan lain sebagainya	3,228.06
20. Biaya untuk pagar, tempat tinggal, dan tempat kerangka peluncuran sementara	2,161.64
21. Biaya untuk pengajuan pada Instansi-Instansi yang Berwenang	4,035.07
22. Biaya untuk <i>bathymetric survey/side scan sonar</i>	2,593.97
	US\$ 207,493.82

Hal. 6 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

B. *Mooring Dolphins* 1 pada Dermaga Nomor 2:

1. Pekerjaan Pemancangan (hanya untuk MD 1)

a. Penyediaan tiang pancang (*pile*) pada lokasi:

800 mm – 23.2 m x 2 qty 14,889.76

800 mm – 21.1 m x 3 qty 20,312.97

b. *Blast piles* dan cat sebagaimana dirinci sebagai berikut:

11.8 m = dari atas hingga 3 m di bawah dasar laut 3,936.80

c. Pegangan dan laras tiang pancang 1,378.60

d. Penggerak tiang pancang 71,470.45

e. Menyediakan penguat/penahan sementara untuk tiang pancang 864.65

f. Memotong kepala tiang pancang baja 5,412.75

g. Menyediakan dan memasang sistem pengamanan katodik termasuk disain, seluruh tenaga kerja, *anodes clamps brackets*, baut dan mur, pemasangan pada tiang pancang 7,721.40

h. Melaksanakan uji PDA untuk menentukan daya angkut dari tiang pancang 4,291.58

US\$ 130,278.96

2. Pekerjaan yang nyata (hanya untuk MD 1)

a. Pemancangan tiang pancang – baja digetarkan dan dikuatkan, tingkat 40 pada penyumbat tiang pancang 3,756.81

b. Menyediakan dan membangun penguat/penahan (termasuk penguat utama dan penghubung spiral) 6,207.68

c. Menyediakan, memasang, dan menyatukan (mengelas) cincin geser (*shear rings*) yang berdiameter 25 mm secara horizontal pada sisi tiang pancang (1 nos tiap tiang pancang) 2,092.70

d. Beton digetarkan dan dikuatkan, tingkat 40 di *Mooring Dolphin* 84,670.74

e. Menyediakan dan membangun penguat/penahan 55,869.14

US\$ 152,597.07

3. Pekerjaan Lain-Lain (hanya untuk MD 1)

a. Menyediakan dan memasang akses tangga ke *pile caps* beton termasuk seluruh tenaga kerja,

Hal. 7 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015

Disclaimer

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



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pegeboran, perlabuhan pada fondasi beton	3,809.34
b. Menyediakan dan memasang tonggak penambat kapal dengan kapasitas tidak kurang dari 76 ton termasuk seluruh tenaga kerja, pengeboran, perlabuhan di fondasi beton	5,125.99
	US\$ 8,935.33
C. <i>Mooring Dolphins</i> 4 pada Dermaga Nomor 1	
1. Pekerjaan Pemancangan(hanya untuk MD 4)	
a. Penyediaan tiang pancang (<i>pile</i>) pada lokasi – 800 mm: 21.6 m x 4 qty	27,725.76
b. <i>Blast piles</i> dan cat sebagaimana dirinci	3,298.40
c. Pegangan dan laras tiang pancang	1,102.88
d. Penggerak tiang pancang	57,176.36
e. Menyediakan penguat/penahan sementara untuk tiang pancang	691.72
f. Memotong kepala tiang pancang baja	4,330.20
g. Menyediakan dan memasang sistem pengamanan katodik termasuk disain, seluruh tenaga kerja, <i>anodes clamps brackets</i> , baut dan mur, pemasangan pada tiang pancang	6,177.12
h. Melaksanakan uji PDA untuk menentukan daya angkut dari tiang pancang	4,291.58
	US\$ 104,794.02
2. Pekerjaan yang nyata (hanya untuk MD 4)	
a. Penyumbat tiang pancang (L = 2.25 m, diameter 800 mm). Baja digetarkan dan dikuatkan, tingkat 40 pada penyumbat tiang pancang	2,965.91
b. Menyediakan dan membangun penguat/penahan (termasuk penguat utama dan penghubung spiral)	2,865.08
c. Menyediakan, memasang, dan menyatukan (mengelas) cincin geser (<i>shear rings</i>) yang berdiameter 25 mm secara horizontal pada sisi tiang pancang (1 nos tiap tiang pancang)	1,674.16
d. Beton digetarkan dan dikuatkan, tingkat 40 di <i>Mooring Dolphin</i>	61,954.20
e. Menyediakan dan membangun penguat/penahan	43,931.29
	US\$ 113,390.64

Hal. 8 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Pekerjaan lain-lain (hanya untuk MD 4)	
a. Menyediakan dan memasang aksaes tangga ke pile caps beton termasuk seluruh tenaga kerja, pengeboran, perlabuhan pada pondasi beton	3,809.34
b. Menyediakan dan memasang tonggak penambat kapal dengan kapasitas 50 m ton termasuk seluruh tenaga kerja, pengeboran perlabuhan di fondasi beton	3,371.16
	US\$ 7,180.50
4. Penyelamatan <i>Mooring Dolphin</i>	
a. Mobilisasi kru penyelam dan peralatan	19,598.95
b. Mobilisasi dari pembongkaran dan penyelamatan peralatan	35,739.26
c. Pembongkaran dan memindahkan <i>mooring buoys</i> sementara	4,331.50
d. Pembongkaran bawah air dari dek beton dari <i>mooring dolphin</i> yang rusak	157,125.36
e. Memotong tiang yang rusak pada dasar laut dan memindahkan seluruh tiang baja yang rusak	59,009.69
f. Memindahkan semua runtunan dari dasar laut	54,288.92
g. Membuang runtunan pada tempat pembuangan yang disetujui oleh <i>Klien/engineer</i> dan untuk penanganan dan transportasi	44,985.69
	US\$ 375,079.37
Total	US\$ 1,099,749.71

Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada bagian sebelumnya bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 Paragraf 1 *jo* Pasal 1366 *jo*. Pasal 1365 KUHPerdara *jo*. Pasal 544a *jo*. Pasal 536 KUHD, Tergugat berdasarkan hukum berkewajiban untuk menanggung kerugian Penggugat atas terjadinya peristiwa penubrukan fasilitas dermaga khusus milik Penggugat oleh KMP Rosmala; Berdasarkan hal tersebut di atas maka Tergugat harus memberikan ganti rugi sebesar US\$ 1,252,684.67 (satu juta dua ratus lima puluh dua ribu enam ratus delapan puluh empat dollar Amerika Serikat dan

Hal. 9 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



enam puluh tujuh sen) dan Rp138.600.000,00 (seratus tiga puluh delapan juta enam ratus ribu rupiah) kepada Penggugat;

3. Bahwa namun demikian Tergugat tidak menunjukkan itikad baiknya untuk memenuhi tanggung-jawabnya memberikan ganti rugi kepada Penggugat, sehingga Penggugat melalui kuasanya telah mengirimkan Surat Somasi Nomor 0885/VOP-11001/FPM-SAM tanggal 16 Agustus 2011 ("Somasi") kepada Tergugat agar segera memenuhi tanggung-jawabnya untuk mengganti kerugian Penggugat. Selain itu Penggugat juga beritikad baik mengundang Tergugat untuk membicarakan mengenai masalah penubrukan fasilitas dermaga khusus milik Penggugat, namun demikian, Tergugat tidak mengindahkan somasi tersebut dan bahkan sama sekali tidak menanggapi undangan pertemuan yang disampaikan oleh Penggugat;

III. Permohonan agar Pengadilan Negeri Serang mengeluarkan perintah penahanan kapal:

1. Bahwa berdasarkan uraian kejadian dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku jelas bahwa Tergugat berkewajiban untuk menanggung kerugian Penggugat atas rusaknya fasilitas dermaga khusus milik Penggugat;

2. Bahwa namun demikian meskipun Penggugat telah meminta dan memperingatkan agar Tergugat memenuhi kewajibannya tersebut, ternyata Tergugat tidak menunjukkan adanya itikad baik untuk menanggung kerugian Penggugat sebagaimana diatur oleh ketentuan perundang-undangan yang berlaku;

3. Bahwa berdasarkan Pasal 222 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ("UU Nomor 17/2008"), Syahbandar dapat menahan kapal yang terkait dengan perkara perdata atas perintah tertulis pengadilan. Untuk lebih jelasnya kami kutip isi Pasal 222 UU Nomor 17/2008 sebagai berikut:

(1) Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan;

(2) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan alasan:

Hal. 10 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



a. Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana;

atau

b. Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata”;

(penebalan ditambahkan);

4. Bahwa berdasarkan hal-hal di atas maka supaya kerugian Penggugat tidak semakin bertambah, Penggugat mohon agar kiranya Pengadilan Negeri Serang memberikan perlindungan hukum kepada Penggugat sesuai dengan kewenangannya berdasarkan Pasal 222 UU Nomor 17/2008 untuk memerintahkan Syahbandar Pelabuhan Merak untuk menahan KMP Rosmala sampai adanya putusan yang berkekuatan hukum tetap dalam perkara perdata *a quo*;

IV. Permohonan sita jaminan (*conservatoir beslag*) atas barang-barang milik Tergugat:

1. Bahwa sikap Tergugat yang sama sekali tidak menanggapi Somasi maupun undangan Tergugat untuk menyelesaikan masalah penubrukan fasilitas dermaga khusus milik Penggugat merupakan fakta bahwa Tergugat tidak memiliki itikad baik untuk memenuhi kewajibannya mengganti kerugian yang dialami oleh Penggugat;

2. Bahwa atas dasar hal tersebut di atas, Penggugat memiliki persangkaan bahwa Tergugat bermaksud menggelapkan dan/atau melarikan barang-barangnya guna menghindari dari kewajibannya mengganti kerugian yang dialami oleh Penggugat;

3. Bahwa oleh karena itu sesuai dengan ketentuan Pasal 227 Ayat (1) *Het Herziene Indonesisch Rechtsreglement* atau Reglemen Indonesia yang Diperbaharui (“HIR”) agar kerugian Penggugat tidak semakin bertambah, Penggugat mohon agar kiranya Yang Mulia Ketua Pengadilan Negeri Serang memerintahkan agar barang-barang bergerak Tergugat disita sebagai sita jaminan (*conservatoir beslag*);

4. Bahwa barang-barang bergerak milik Tergugat tersebut adalah sebagai berikut:

No.	Jenis barang	Merk/Tipe	Jumlah
1.	Excavator	Komatsu	2



2.	Excavator	Daewo 220-LC	1
3.	Excavator	Kobelco SK-200 Geospec	1

V. Permohonan Agar Pengadilan Negeri Serang Menjatuhkan Putusan serta-merta (*Uitvoerbaar Bij Voorraad*):

1. Bahwa Penggugat mohon agar Pengadilan Negeri Serang menjatuhkan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) sehingga putusan dalam perkara perdata *a quo* dapat dilaksanakan terlebih dahulu sekalipun ada upaya hukum banding maupun kasasi yang diajukan oleh Tergugat;
2. Bahwa sesuai dengan ketentuan pada Pasal 180 *Herziene Indonesische Reglement* atau Reglemen Indonesia yang Diperbaharui ("HIR"), permohonan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) haruslah dikabulkan dalam hal adanya tanda alas hak yang otentik atau suatu surat yang menurut peraturan boleh diterima sebagai bukti;
3. Bahwa Penggugat mencadangkan (*mereservir*) hak-haknya untuk mengajukan bukti-bukti yang sah berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku, dimana melalui bukti-bukti tersebut akan dibuktikan didapat fakta-fakta hukum yang menjelaskan mengenai kewajiban Tergugat untuk menanggung kerugian Penggugat akibat terjadinya penubrukan fasilitas dermaga khusus milik Penggugat oleh KMP Rosmala;
4. Bahwa berdasarkan hal-hal yang diuraikan tersebut, maka Penggugat mohon agar Pengadilan Negeri Serang menerima dan mengabulkan permohonan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) Penggugat dalam perkara perdata *a quo*;

Bahwa berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Serang agar memberikan putusan sebagai berikut:

Primair:

1. Menerima dan mengabulkan Gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*);
3. Menghukum Tergugat untuk mengganti kerugian Penggugat sebesar US\$ 1,252,684.67 (satu juta dua ratus lima puluh dua ribu enam ratus delapan puluh empat dollar Amerika Serikat dan enam puluh tujuh

Hal. 12 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



sen) dan Rp138.600.000,00 (seratus tiga puluh delapan juta enam ratus ribu rupiah);

4. Memerintahkan Syahbandar/Kepala Administrator Pelabuhan Merak untuk segera menahan KMP Rosmala yang terdaftar atas nama Tergugat sesuai dengan Pasal 222 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
5. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan atas barang-barang milik Tergugat sebagai berikut:

No.	Jenis barang	Merk/Tipe	Jumlah
1.	Excavator	Komatsu	2
2.	Excavator	Daewo 220-LC	1
3.	Excavator	Kobelco SK-200 Geospec	1

6. Menyatakan bahwa putusan ini harus dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum banding dan kasasi (*uitvoerbaar bij voorraad*);
7. Menghukum Tergugat untuk membayar biaya perkara yang ditetapkan oleh Pengadilan Negeri Serang;

Subsidiar:

Apabila Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang yang memeriksa perkara perdata ini berpendapat lain maka Penggugat mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*);

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut Tergugat mengajukan eksepsi yang pada pokoknya sebagai berikut:

Dalam Eksepsi:

1. Bahwa berkaitan dengan insiden seperti Penggugat kemukakan dalam Posita Gugatan, halaman 2, angka 3, Kepala Seksi Kesyahbandaran Kantor Administrasi Pelabuhan Kelas I Banten atas perintah Administrator Pelabuhan Kelas I Banten:
 - Telah melakukan pemeriksaan/minta keterangan kepada Subiantoro (Mualim IV KMP Rosmala), sesuai dengan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 28 Desember 2010 (T-1);
 - Telah melakukan pemeriksaan/minta keterangan kepada Antonius Indryanto (Nahkoda KMP Rosmala), sesuai dengan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 28 Desember 2010 (T-2);



2. Bahwa dari hasil pemeriksaan tersebut, Kepala Seksi Kesyahbandaran Kantor Administrasi Pelabuhan Kelas I Banten telah membuat Berita Acara Pendapat tanggal 28 Desember 2010 (T-3);
3. Bahwa Antonius Indryanto selaku Nahkoda KMP Rosmala telah menyampaikan laporan tentang kecelakaan KMP Rosmala tanggal 28 Desember 2010 (T-4);
4. Bahwa selanjutnya Administrator Pelabuhan Kelas I Banten *ca* Kabid Penjagaan Dan Penyelamatan menyampaikan Surat Nomor GM.761/1/5/Ad.Btn-2010 tanggal 29 Desember 2010 kepada Direktur KPLP (T-5), perihal "Pemberitahuan LKK KMP. Rosmala" dan mohon petunjuk lebih lanjut kepada Direktur KPLP;
5. Bahwa hingga saat Penggugat mengajukan Gugatan *a quo*, berkaitan dengan insiden seperti Penggugat kemukakan dalam Posita Gugatan, halaman 2, angka 3, *belum ada* pemeriksaan lanjutan dari Mahkamah Pelayaran dan dengan demikian sudah dengan sendirinya juga belum ada ketentuan tentang ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nahkoda dan atau Perwira KMP Rosmala;
6. Bahwa dengan demikian, Gugatan Penggugat yang antara lain dalam Petitumnya menuntut agar Tergugat dinyatakan telah melakukan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang didasarkan pada Posita Gugatan bahwa Tergugat selaku pemilik KMP Rosmala telah lalai dan tidak berhati-hati, sehingga KMP Rosmala yang seharusnya berada dalam pengawasan Tergugat, larat dan tidak dapat dikendalikan dengan baik sehingga akhirnya menubruk fasilitas dermaga khusus milik Penggugat, sangatlah *premtur*/terlalu dini;

Catatan:

Untuk menentukan bahwa Tergugat selaku pemilik KMP Rosmala telah lalai dan tidak berhati-hati, sehingga KMP Rosmala yang seharusnya berada dalam pengawasan Tergugat, larat dan tidak dapat dikendalikan dengan baik sehingga akhirnya menubruk fasilitas dermaga khusus milik Penggugat, haruslah ditunggukan terlebih dahulu ketentuan dari Mahkamah Pelayaran yang menentukan bahwa Nahkoda dan atau Perwira KMP Rosmala telah melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan;



Berdasar alasan Gugatan Penggugat sangat *premtur*terlalu dini, maka sudah sepatutnya Gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima untuk seluruhnya;

Bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Serang telah memberikan Putusan Nomor 71/PDT.G/2012/PN.SRG tanggal 16 Januari 2014 yang amarnya sebagai berikut:

Dalam Eksepsi:

- Menolak Eksepsi dari Tergugat tersebut;

Dalam Pokok Perkara:

1. Menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara yang hingga kini ditaksir sebesar Rp779.000,00 (tujuh ratus tujuh puluh sembilan ribu rupiah);

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan Penggugat putusan Pengadilan Negeri tersebut telah dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Banten dengan Putusan Nomor 33/PDT/2014/PT.BTN tanggal 5 Mei 2014;

Menimbang, bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Penggugat/Pembanding pada tanggal 22 Agustus 2014 kemudian terhadapnya oleh Penggugat/Pembanding dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 5 Februari 2013, diajukan permohonan kasasi pada tanggal 3 September 2014, sebagaimana ternyata dari Akta Permohonan Kasasi Nomor 71/Pdt.G/2012/PN.Srg Jo. Nomor 33/Pdt/2014/PT.Btn yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Serang, permohonan tersebut diikuti dengan memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 11 September 2014;

Bahwa memori kasasi dari Pemohon Kasasi/Penggugat/Pembanding tersebut telah diberitahukan kepada Termohon Kasasi/Tergugat/Terbanding pada tanggal 27 Oktober 2014;

Kemudian Termohon Kasasi/Tergugat/Terbanding mengajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 5 November 2014;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi *a quo* beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan saksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam



undang-undang, oleh karena itu permohonan kasasi tersebut secara formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/Penggugat/Pembanding dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya sebagai berikut:

A. Tenggang Waktu Pengajuan Permohonan Kasasi:

1. Bahwa Putusan PT Banten diberitahukan secara resmi kepada Pemohon Kasasi pada tanggal 22 Agustus 2014 melalui Surat Pemberitahuan Isi Putusan Nomor 71/Pdt.G/2012/PN.SRG. yang disampaikan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Selatan;
2. Bahwa sesuai prosedur yang diatur dalam Pasal 46 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana terakhir kali diubah oleh Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 (selanjutnya disebut "UU Nomor 14/1985"), Permohonan Kasasi disampaikan melalui Panitera Pengadilan Tingkat Pertama yang memutus perkara, dalam waktu 14 (empat belas) hari sesudah putusan yang dimaksud diberitahukan kepada pemohon;
3. Bahwa Pemohon Kasasi mengajukan Permohonan Kasasi di kantor Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 3 September 2014 sebagaimana tertuang dalam Risalah Pernyataan Permohonan Kasasi Nomor 71/Pdt.G/2012/PN.Srg Jo. Nomor 33/Pdt/2014/PT.Btn tertanggal 3 September 2014, sehingga dengan demikian pengajuan Permohonan Kasasi ini masih dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari setelah Pemohon Kasasi menerima pemberitahuan mengenai Putusan PT Banten, sebagaimana diatur dalam Pasal 46 ayat (1) UU Nomor 14/1985. Oleh karenanya, Pemohon Kasasi mohon agar Mahkamah Agung Republik Indonesia menerima Permohonan Kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi;

B. Tenggang Waktu Pengajuan Memori Kasasi

1. Bahwa Pasal 47 ayat (1) UU Nomor 14/1985 mengatur mengenai pengajuan Memori Kasasi dalam hal permohonan kasasi, sebagai berikut:

"Dalam pengajuan permohonan kasasi pemohon wajib menyampaikan pula memori kasasi yang memuat alasan-



alasannya, dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari setelah permohonan yang dimaksud dicatat dalam buku daftar”;

2. Bahwa Pemohon Kasasi mengajukan Memori Kasasi *a quo* di kantor Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 3 September 2014. Dengan demikian, penyampaian Memori Kasasi ini masih dalam tenggang waktu 14 (empat belas) hari setelah permohonan kasasi Pemohon Kasasi dicatat oleh Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang. Oleh karenanya, Pemohon Kasasi mohon agar Mahkamah Agung Republik Indonesia menerima Memori Kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi;

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka dengan demikian pengajuan Permohonan Kasasi serta Memori Kasasi *a quo* masih dalam tenggang waktu dan cara yang telah disyaratkan menurut Pasal 46 dan Pasal 47 UU Nomor 14/1985 dan oleh karenanya sudah sepatutnya Permohonan Kasasi dan Memori Kasasi *a quo* dinyatakan diterima oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia;

Bahwa Pemohon Kasasi sangat keberatan atas Putusan PT Banten jo. Putusan PN Serang yang cacat secara prosedural, tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan mengandung kekeliruan;

Adapun alasan-alasan Pemohon Kasasi dalam mengajukan Permohonan Kasasi terhadap Putusan PT Banten, adalah sebagai berikut:

1. *Judex Facti* telah melakukan kesalahan dalam menerapkan hukum dan melanggar peraturan perundang-undangan lainnya yang berlaku;
2. *Judex Facti* lalai memenuhi syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan dalam memutus perkara *a quo*;

Bahwa alasan-alasan Permohonan Kasasi tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 30 Ayat (1) UU Nomor 14/1985, dimana *Judex Facti* telah melakukan kekeliruan dalam menerapkan hukum yang berlaku serta lalai dalam memenuhi syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundangan khususnya pertimbangan hukum yang tidak lengkap (*onvoeldoende gemotiveerd*) dalam Putusan *Judex Facti*;

Sebelum menyampaikan Memori Kasasi *a quo*, Pemohon Kasasi terlebih dahulu akan memberikan yang jelas dan ringkas pada bagian Pernyataan Pendahuluan (*Opening Statement*) tentang latar belakang permasalahan



sehubungan dengan penggantian kerugian yang seharusnya dibayarkan oleh Termohon Kasasi kepada Pemohon Kasasi;

Pernyataan Pendahuluan (*Opening Statement*);

Perkenankanlah Pemohon Kasasi menyampaikan pernyataan pendahuluan (*opening statement*) ini, agar Majelis Hakim Agung Yang Mulia dapat memperoleh gambaran yang ringkas dan jelas mengenai latar belakang perkara *a quo*, yaitu sebagai berikut:

1. Bahwa Pemohon Kasasi adalah suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa fasilitas terminal dan penyimpanan bahan-bahan kimia curah yang juga adalah pemilik dan pengelola Terminal Vopak, suatu fasilitas penyimpanan untuk bahan-bahan kimia curah yang berlokasi di Pelabuhan Merak yang dibentuk sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP. 24 Tahun 2010 tentang Persetujuan Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri di Dalam Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Banten, Guna Menunjang Kegiatan di Bidang Industri Penimbunan Bahan Kimia Cair PT Vopak Terminal Merak tanggal 26 Januari 2010;
2. Bahwa untuk menjalankan usahanya Pemohon Kasasi telah menyediakan fasilitas-fasilitas termasuk fasilitas dermaga khusus di Terminal Vopak tersebut;
3. Bahwa pada tanggal 26 Desember 2010, terjadi insiden penubrukan dimana kapal milik PT Bangun Putra Remaja, suatu perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan hukum Republik Indonesia dan berkedudukan di Jalan Raya Pub Rida Nomor 1, Merak, Banten (Termohon Kasasi), yaitu KMP Rosmala yang sedang berada di perairan sekitar Terminal Vopak telah menubruk fasilitas Terminal Vopak milik Pemohon Kasasi;
4. Bahwa penubrukan tersebut terjadi karena Termohon Kasasi telah lalai dan terlambat untuk mengambil tindakan kehati-hatian ketika berlayar menghadapi perubahan cuaca sehingga menyebabkan KMP Rosmala larat ke arah selatan dan kemudian menubruk mooring dolphin Nomor 1 pada Dermaga Nomor 2 dan *mooring dolphin* Nomor 4 pada Dermaga Nomor 1 Terminal Vopak;
5. Bahwa *mooring dolphin* adalah fasilitas terminal milik Pemohon Kasasi berupa struktur bangunan terbuat dari beton yang didirikan di tengah laut dekat terminal serta berfungsi sebagai tempat bagi kepada kapal-kapal yang berlabuh di terminal Pemohon Kasasi untuk

Hal. 18 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



mengikatkan atau menambatkan tambang/tali sandar (*mooring*). Dengan kata lain, *mooring dolphin* adalah struktur bangunan yang letaknya tetap dan tidak bergerak atau dengan kata lain *mooring dolphin* adalah benda yang tidak dapat menghindari atau dipindahkan untuk menghindari tubrukan;

6. Bahwa pada saat yang bersamaan terjadinya tubrukan tersebut, di Dermaga Nomor 2 Terminal Vopak terdapat kapal MIT Duta Bangsa, yang sedang berlabuh dan menambatkan tambang/tali sandar (*mooring*) di *Mooring Dolphin* Nomor 4 karena sedang dalam proses pemuatan kargo minyak pelumas;
7. Bahwa karena kapal KMP Rosmala menubruk *mooring dolphin* Nomor 1 pada Dermaga Nomor 2 dan *mooring dolphin* Nomor 4 pada Dermaga Nomor 1 Terminal Vopak, terjadi getaran yang keras yang tidak saja mengakibatkan tali sandar (*mooring*) pengait kapal MIT Duta Bangsa yang saat itu tertambat di *Mooring Dolphin* Nomor 4 terlepas tapi juga ikut menyebabkan Kapal M/T Duta Bangsa yang saat itu bersandar menjadi terombang-ambing tidak teratur dan membentur bantalan/*fender* antara dermaga dan Kapal MIT Duta Bangsa sehingga akhirnya mengakibatkan kerusakan pada 3 (tiga) bantalan/*fender* tersebut dan Dermaga Nomor 2 Terminal Vopak;
8. Bahwa berdasarkan fakta-fakta dan bukti-bukti yang telah diperiksa dan terungkap dalam persidangan perkara perdata *a quo*, terbukti bahwa KMP Rosmala milik Termohon Kasasi telah menubruk fasilitas dermaga milik Pemohon Kasasi berupa *mooring dolphin* Nomor 1 pada Dermaga Nomor 2 dan *mooring dolphin* Nomor 4 pada Dermaga Nomor 1 serta *fender* pada *Jetty* Nomor 2. Dengan demikian, terbukti Termohon Kasasi telah melakukan perbuatan melawan hukum yang merugikan Pemohon Kasasi, dan oleh karenanya Pemohon Kasasi berhak atas penggantian kerugian terhadap seluruh biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh Pemohon Kasasi untuk memperbaiki kerusakan dan kerugian yang dialami oleh Pemohon Kasasi akibat tubrukan tersebut;
9. Sebaliknya, Termohon Kasasi telah gagal membuktikan dalil-dalil tangkisan dan bantahannya sebagaimana didalilkan dalam Jawaban dan Dupliknya. Alasan utama Termohon Kasasi bahwa tubrukan diakibatkan oleh *force majeure* telah terpatahkan dengan fakta-fakta dan bukti-bukti, antara lain, bahwa terdapat pertentangan dan

Hal. 19 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



kesimpangsiuran dari keterangan saksi dan bukti yang diajukan oleh Termohon Kasasi yaitu salah satunya mengenai kapan kapal dihidupkan mesinnya serta informasi tentang perubahan cuaca yang sudah diterima 1 (satu) hari sebelum *insiden* tubrukan terjadi, dan lagipula, keterangan Ahli yang diajukan oleh Pemohon Kasasi, Capt. Henky Lumentah, S.H., M.Mar di muka persidangan telah menyatakan bahwa alasan *force majeure* hanya dapat dibenarkan apabila Nakhoda dan Anak Buah Kapal KMP Rosmala telah melakukan tindakan-tindakan sebaik-baiknya dan melakukan segala daya upaya semaksimal mungkin agar bahaya dapat terhindarkan. Namun demikian, terbukti selama persidangan bahwa Nakhoda dan Anak Buah Kapal KMP Rosmala dari Termohon Kasasi telah melakukan kelalaian dalam melaksanakan standar profesi kepelautan, dan kesalahan dalam melakukan olah gerak kapal, antara lain, dengan memosisikan KMP Rosmala melintang melawan arah angin dan tidak menyiapkan mesin dalam keadaan *standby* mengakibatkan terjadinya *insiden* tubrukan, Atau dengan kata tam Anak Buah Kapal KMP Rosmala belum melakukan tindakan sebaik-baiknya dan belum melakukan daya upaya semaksimal mungkin agar dapat menghindari bahaya, sehingga alasan *force majeure* tidak bisa diaplikasikan;

10. Selain itu, terbukti pula bahwa pada saat peristiwa tubrukan, ternyata KMP Rosmala tidak dapat dianggap laik laut, karena masih menunggu sertifikasi-sertifikasi yang disyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

11. Akibat kelalaian/kecerobohan Termohon Kasasi tersebut, Pemohon Kasasi telah mengalami kerugian sebesar kurang lebih US\$ 1,252.684.67 (satu juta dua ratus lima puluh dua ribu enam ratus delapan puluh empat dolar Amerika Serikat enam puluh tujuh sen) yaitu sehubungan dengan kerusakan fasilitas dermaga khusus milik Pemohon Kasasi yang rusak karena ditubruk oleh KMP Rosmala milik Termohon Kasasi;

12. Meskipun fakta-fakta dan bukti-bukti persidangan telah jelas membuktikan adanya kelalaian Termohon Kasasi yang menyebabkan kerugian terhadap Pemohon Kasasi, akan tetapi Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang dalam Putusan PN Serang menolak Gugatan Pemohon Kasasi untuk seluruhnya, dengan alasan-alasan

Hal. 20 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



dan pertimbangan hukum yang keliru dan tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

13. Pengadilan Negeri Serang telah mengabaikan fakta-fakta yang terungkap di persidangan dan bukti-bukti *otentik* yang diajukan oleh Pemohon Kasasi, serta telah secara keliru mempertimbangkan alat bukti yang diajukan oleh Termohon Kasasi. Selain itu, pertimbangan hukum Pengadilan Negeri Serang dalam Putusan PN Serang juga sering bertentangan satu dengan yang lainnya, yang akan kami uraikan lebih lanjut pada Memori Banding *a quo*;

Demikianlah pernyataan pendahuluan ini kami sampaikan, semoga dapat memberikan gambaran yang ringkas dan jelas kepada Majelis Hakim Agung Yang Mulia pada Mahkamah Agung Republik Indonesia yang memeriksa perkara *a quo*, tentang duduk perkara yang sebenarnya dalam perkara *a quo*;

Bahwa Pemohon Kasasi memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Agung untuk menjadikan Memori Kasasi *a quo* sebagai satu kesatuan dan bagian yang tidak terpisahkan dengan Gugatan, Replik, Akta Bukti, dan Kesimpulan dan Memori Banding yang telah diajukan oleh Pemohon Kasasi melalui Pengadilan Negeri Serang;

Selanjutnya, alasan-alasan Pemohon Kasasi dalam mengajukan Permohonan Kasasi secara lebih rinci Putusan *Judex Facti* adalah sebagai berikut:

Majelis Hakim Tinggi pada Pengadilan Tinggi Banten yang memeriksa dan mengadili permohonan banding yang diajukan oleh Pemohon Kasasi tidak dan mempertimbangkan memori banding yang diajukan oleh Pemohon Kasasi selaku pemohon banding;

1. Bahwa sebelumnya dalam tingkat pemeriksaan banding, Pemohon Kasasi yang dahulu adalah Pemohon Banding/Penggugat) telah mengajukan Memori Banding sehubungan dengan permohonan Banding melalui Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 21 April 2014 sebagaimana tertuang dalam Tanda Terima Risalah Memori Banding Nomor 71/Pdt.G/2012/PN.Srg tertanggal 21 April 2014 (Memori Banding) (terlampir);
2. Bahwa Majelis Hakim Tinggi telah memutus permohonan Banding yang diajukan oleh Pemohon Kasasi sebagaimana tertuang dalam Putusan PT Banten pada tanggal 5 Mei 2014. Namun demikian, dalam salah satu pertimbangan hukumnya Majelis Hakim Tinggi telah

Hal. 21 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



menyatakan bahwa Pemohon Kasasi selaku Pemohon Banding tidak mengajukan Memori Banding dalam perkara *a quo*;

3. Bahwa terlepas dari status Memori Banding dalam proses pemeriksaan tingkat banding, isi pertimbangan Majelis Hakim Tinggi tersebut tidak benar dan keliru karena Pemohon Kasasi jelas-jelas telah mengajukan Memori Banding dan mencerminkan tata kelola perkara yang ceroboh;
4. Bahwa selain itu, isi pertimbangan Majelis Hakim Tinggi dalam Putusan PT Banten tersebut adalah sangat keliru dan tidak beralasan serta tidak sesuai dengan prosedur dalam proses pemeriksaan perkara banding dimana seharusnya Majelis Hakim Tinggi memeriksa serta mempertimbangkan Memori Banding yang diajukan oleh Pemohon Banding;

Mohon Perhatian Majelis Hakim Agung Yang Mulia;

5. Bahwa tindakan Majelis Hakim Tinggi yang memeriksa, mengadili dan memutus Permohonan Banding dalam perkara *a quo* tersebut adalah tidak sesuai dengan Keputusan Bersama Ketua Mahkamah Agung Republik Indonesia dan Ketua Komisi Yudisial Nomor 047/KMA/SKB/IV/2009/02/SKB/P.KY/IV/2009 Tentang Kode Etik Dan Pedoman Perilaku Hakim ("Kode Etik Dan Pedoman Perilaku Hakim") sebagaimana tertuang dalam bagian Pengaturan Angka 1.2. ayat (1) yang kami kutip bunyinya sebagai berikut:

"(1) Hakim harus memberikan kesempatan yang sama kepada setiap orang khususnya pencari keadilan atau kuasanya yang mempunyai kepentingan dalam suatu proses hukum di Pengadilan";

6. Bahwa berdasarkan Keputusan Ketua Pengadilan Tinggi Banten Nomor W29.U/104/SK/KPT/KP/XII/2010 tentang *Standard Operating Procedures* (SOP) Pelaksana Tugas Pengadilan Tinggi Banten dan Pengadilan Negeri Se-Wilayah Banten dalam bagian proses Banding secara jelas dan tegas dinyatakan bahwa apabila ada memori banding yang diterima oleh Pengadilan Negeri setelah berkas dikirim ke Pengadilan Tinggi, maka Pengadilan Negeri mengirimkan Memori Banding dan atau Kontra Memori Banding tersebut sesegera mungkin dengan disertai relaas pemberitahuannya ke Pengadilan Tinggi. Dengan demikian, sudah sepatutnya Kepaniteraan Pengadilan Negeri Serang yang telah menerima Memori Banding dalam perkara *a quo*

Hal. 22 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



sesegera mungkin mengirimkannya kepada Pengadilan Tinggi Banten;

7. Bahwa mengingat Memori Banding dalam perkara *a quo* telah diserahkan oleh Pemohon Kasasi selaku Pemohon Banding sebelum dikeluarkannya Putusan PT Banten, maka seharusnya Memori Banding tersebut telah diterima oleh Majelis Hakim Tinggi yang memeriksa perkara *a quo*; Dengan demikian, Majelis Hakim Tinggi yang memeriksa perkara *a quo* telah memutuskan permohonan Banding yang diajukan oleh Pemohon Kasasi selaku Pemohon Banding dalam perkara *a quo* secara terburu-buru serta tidak memberikan kesempatan kepada Pemohon Kasasi untuk menyampaikan alasan-alasan diajukannya permohonan Banding tersebut;
8. Bahwa berdasarkan ha-ha yang telah diuraikan di atas, pertimbangan hakim Majelis Hakim Tinggi dalam Putusan PT Banten yang menyatakan bahwa Pemohon Banding tidak menyerahkan Memori Banding adalah pertimbangan yang tidak tepat, keliru serta terkesan direayasa sehingga tidak memberikan kesempatan kepada Pemohon Kasasi selaku Pemohon Banding untuk menyampaikan alasan-aasan diajukannya permohonan banding. Dengan demikian, maka sudah sepatutnya dan sesuai hukum apabila Majelis Hakim Agung Yang Mulia menerima dan mengabulkan Permohonan Kasasi dan Pemohon Kasasi, dan membatalkan Putusan PT Banten Jo. Putusan PN Serang;

Dalam Eksepsi:

9. Bahwa Pertimbangan Hukum yang telah diberikan oleh Majelis Hakim di pengadilan tingkat pertama telah bersesuaian dengan fakta hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dimana Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang telah mengakui secara jelas bahwa didalam Gugatan Perbuatan Melawan Hukum akibat adanya kesalahan atau kelalaian Nahkoda dan atau Perwira Kapal tidak harus dilakukan terlebih dahulu Pemeriksaan oleh Mahkamah Pelayaran dan/atau tidak diharuskan adanya Putusan Mahkamah Pelayaran terlebih dahulu. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang yang memeriksa perkara *a quo* berpendapat bahwa Gugatan Perbuatan Melawan Hukum mempunyai kriteria tersendiri sebagaimana ketentuan dalam Pasal 1365 KUHPerdata, tidak tergantung kepada

Hal. 23 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Hasil Pemeriksaan dan Putusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana didalilkan oleh Termohon Kasasi dalam Eksepsinya;

10. Dengan demikian, Pemohon Kasasi sependapat dengan pertimbangan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang pada Putusan PN Serang dalam Eksepsi, namun demikian Pemohon Kasasi tetap mencadangkan haknya untuk membantah dan menolak dengan tegas pertimbangan hukum dan Putusan PN Serang dalam Pokok Perkara, dimana Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang secara jelas telah membuat pertimbangan hukum dan Putusan yang sangat bertentangan dan bertolak belakang dengan fakta hukum dan bukti-bukti yang diajukan selama persidangan sebagaimana akan diuraikan lebih lanjut di bawah ini;

Dalam Pokok Perkara;

Pengadilan Negeri Serang telah mengabaikan fakta-fakta yang terungkap di persidangan dan bukti-bukti otentik yang diajukan oleh Pemohon Kasasi;

11. Bahwa Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* di tingkat pertama mendasarkan Putusan PN Serang pada 2 (dua) pertanyaan yang telah diformulasikan sebagai Pokok Permasalahan/ Identifikasi Masalah dalam gugatan *a quo* yaitu sebagai berikut (vide Halaman 64 Putusan PN Serang):

(i) Apakah benar Tergugat telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum sehingga merugikan Penggugat ?;

(ii) Apakah benar KMP Rosmala tidak benar status hukumnya ?;

12. Bahwa untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut di atas, Pengadilan Negeri Serang dalam pertimbangan hukumnya secara nyata dan secara sengaja telah mengabaikan dan tidak mengindahkan fakta-fakta hukum yang terungkap di muka persidangan dan juga telah keliru dalam mempertimbangkan fakta-fakta hukum tersebut, yang sebenarnya telah secara jelas terbukti yang akan diuraikan sebagai berikut:

Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang lalai untuk memperhatikan adanya kesimpang siuran fakta maupun keterangan-keterangan yang saling bertentangan yang terungkap di dalam fakta persidangan;

13. Bahwa Pemohon Kasasi menolak dengan tegas dan mempertanyakan pertimbangan hukum Majelis Hakim Pengadilan



Negeri Serang pada Halaman 67, Putusan PN Serang, yang menyatakan sebagai berikut:

“Bahwa upaya antisipasi dari Tergugat untuk menghindari dan cuaca buruk tersebut telah diupayakan sebelumnya, hal ini tergambar sebagaimana bukti surat T-22 dan T-23, dimana menunjukkan KMP Rosmala telah menghidupkan mesin (standby) sebelum gelombang besar datang;”

(penebalan dan garis bawah ditambahkan);

14. Bahwa terhadap Bukti T-22 dan Bukti T-23 tersebut, Pemohon Kasasi telah mengajukan keberatan atas keabsahannya karena Termohon Kasasi tidak dapat membuktikan bahwa Bukti T-22 dan Bukti T-23 dibuat dan diserahkan kepada Syahbandar Merak untuk dieksibitum pada tanggal 26 Desember 2010 sesuai dengan keterangan di dalam kesaksian Antonius Indryanto. Dengan demikian, bukti T-22 dan bukti T-23 tidak memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna, hal mana akan dijelaskan secara lebih rinci di bawah ini;
15. Selain itu Pemohon Kasasi juga telah menunjukkan bahwa fakta-fakta yang terungkap di pengadilan maupun bukti-bukti yang ada justru menunjukkan bahwa tidak ada informasi yang jelas mengenai kapan waktu mesin kapal dinyalakan sehingga patut untuk diragukan bahwa Nakhoda dari Termohon Kasasi yang berada di KMP Rosmala telah menghidupkan mesin sebelum gelombang besar datang atau justru setelahnya, dimana berakibat fatal yaitu menyebabkan KMP Rosmala tidak sanggup melawan ombak yang berangsur-angsur sudah mulai membesar;
16. Bahwa pihak Termohon Kasasi telah memberikan keterangan dan informasi yang simpang siur terkait dengan kapan KMP Rosmala sebenarnya menyalakan mesin KMP Rosmala. Hal ini ternyata dan bukti-bukti maupun keterangan saksi yang disediakan sendiri oleh pihak Termohon Kasasi yang bertentangan dengan bukti tertulis yang diajukan Termohon Kasasi yang selanjutnya akan Pemohon Kasasi jelaskan secara terperinci;
17. Bahwa keterangan mengenai kapan KMP Rosmala sebenarnya menyalakan mesin adalah informasi yang penting untuk membuktikan apakah memang benar KMP Rosmala telah menghidupkan mesin (*standby*) sebelum gelombang besar datang. Hal Ini sesuai dengan keterangan ahli yang disediakan oleh pihak Termohon Kasasi sendiri

Hal. 25 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



bahwa kapal harus menghidupkan mesin minimal 1/2 jam (satu setengah jam) sebelum menghadapi perubahan cuaca karena jika tidak akan mengakibatkan kapal terdampar dan dapat merusak fasilitas dermaga, sebagaimana tertuang pada Halaman 51 Putusan PN Serang, yang kami kutip bunyinya sebagai berikut:

“Bahwa apabila terjadi cuaca buruk (angin dan gelombang besar) seperti tersebut di atas, maka seluruh Kapal yang sandar tanpa kecuali harus sudah bersiap-siap dengan menghidupkan mesin, minimal dalam waktu (satu setengah) jam mesin harus sudah dihidupkan dan mengangkat Jangkar, selanjutnya menunggu giliran untuk keluar dan mencari tempat berlindung menuju pulau kecil yang terdekat, karena kalau tidak dilakukan Kapal akan terdampar dan dapat merusak fasilitas pelabuhan seperti *mooring dolphin* dan *vender* dermaga, serta fisik bangunan yang lain”;

18. Bahwa bukti-bukti kesimpangsiuran tersebut ternyata dalam bukti-bukti tertulis dan keterangan yang diajukan Termohon Kasasi sendiri yaitu sebagai berikut:

Bahwa Berdasarkan keterangan yang dijelaskan dibukti T-1, yaitu keterangan dari Muallim IV KMP Rosmala, Subiantoro yaitu terjadinya cuaca buruk adalah pada pukul 17.00 WIB, KMP Rosmala saat itu sedang berlabuh di perairan Merak Kecil dan pada tanggal 26 Desember 2010 **pukul 17.00 WIB, KMP Rosmala larat disebabkan oleh angin kencang yang disertai ombak**”;

(penebalan dan garis bawah ditambahkan);

19. Bahwa Bukti T-2, yaitu Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan Nakhoda KMP Rosmala tanggal 28 Desember 2010, dimana Capt. Antonius Indryanto telah diangkat sumpah dan memberikan keterangan sebagai berikut:

“KMP Rosmala pada waktu itu sedang berlabuh 0,2 Mil dari Jetty PT Dover sejak bulan Juli 2010. Tanggal 26 Desember 2010 **pukul 15.15 WIB KMP Rosmala pindah berlabuh ke tengah**, kurang lebih 0,4 Mil dari pulau Merak Kecil...”

(penebalan dan garis bawah ditambahkan);

20. Bahwa keterangan Nakhoda KMP Rosmala sendiri di depan persidangan Pengadilan Negeri Serang pada tanggal 19 November 2013, yaitu Antonius Indryanto sendiri yang juga diangkat sumpah di



depan persidangan memberikan keterangan sebagai berikut yang tertuang di Halaman dari Putusan PN Serang:

“Bahwa sehari sebelumnya yaitu pada tanggal 25 Desember 2010 saksi sudah mendapatkan pemberitahuan dan BMKG akan terjadi cuaca buruk, maka selanjutnya pada tanggal 26 Desember 2010 sekitar jam 15.15 WIB saksi mulai menyalakan semua mesin, dimana dalam pemanasan mesin hanya perlu memakan waktu 15 menit saja, kemudian sekitar jam 16.00 WIB Kapal mulai bergerak, tetapi tiba-tiba angin kencang dan gelombang besar datang”;

21. Bahwa keterangan ahli Capt. Conrad Siahaan yang juga diangkat sumpah di depan persidangan PN Serang pada tanggal 10 Desember 2013 yang menjadi dasar pertimbangan dari Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang juga ikut menyatakan mengenai kapan waktu dihidupkannya mesin kapal KMP Rosmala yang tertuang dalam Halaman 51 Putusan PN Serang, yang menyatakan sebagai berikut:

“Bahwa berdasarkan Catatan *Locl Book* (sebagaimana bukti surat T-22 dan T-23) yang diperlihatkan kepada ahli, menggambarkan pada saat kejadian (tanggal 26 Desember 2010) yaitu jam 16.10 WIB mesin Kapal sudah dihidupkan, angin kencang sekitar 40-50 *knot* dan tinggi gelombang/ombak antara 3 (tiga) sampai dengan 5 (lima) meter;

22. Bahwa terdapat 3 (tiga) keterangan yang berbeda mengenai kapan mesin kapal KMP Rosmala sebenarnya dihidupkan, dimana ketiganya pada dasarnya adalah keterangan dan atau dibuat berdasarkan keterangan Nakhoda KMP Rosmala sendiri yaitu Capt. Antonius Indryanto, yaitu sebagai berikut:

- (i) Bukti T-2 yang menyatakan bahwa pukul 15.15 KMP Rosmala telah bergerak;
- (ii) Keterangan saksi Capt. Antonius Indryanto yang menyatakan bahwa pukul 15.15, ia baru menyalakan mesin dan baru pukul 16.00 KMP Rosmala baru bergerak;
- (iii) Keterangan ahli Capt. Conrad Siahaan yang mendasarkan pada bukti T-22 dan T-23 yang menyatakan bahwa baru pukul 16.10 mesin KMP Rosmala sudah dihidupkan;

23. Bahwa sungguh aneh dan tidak masuk akal terdapat 3 (tiga) keterangan yang berbeda yang diberikan oleh Nakhoda KMP Rosmala sendiri mengenai kapan waktu ia menyalakan mesin kapal. Sehingga seluruh kesaksian Saksi Capt. Antonius Indryanto di depan

Hal. 27 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



persidangan patut diragukan keabsahannya dan harus dianggap tidak memiliki kekuatan pembuktian sempurna;

24. Bahwa hal yang lebih aneh lagi terjadi karena keterangan maupun informasi yang saling simpang siur dan bertentangan ini tidak diperhatikan sama sekali oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang, padahal ketiga keterangan ini juga tertuang di dalam Putusan Pengadilan Negeri Serang sendiri dan merupakan salah satu alasan penting dalam menentukan perbuatan melawan hukum dan Termohon Kasasi;

25. Bahwa satu-satunya keterangan Saksi Capt. Antonius Indryanto yang konsisten dan bisa dipertanggungjawabkan adalah pernyataan Saksi yang bersangkutan bahwasanya telah terdapat peringatan tentang cuaca buruk dari Badan Meteorologi dan Geofisika Serang sehari sebelumnya dan dengan demikian seluruh kapal disekitar wilayah perairan Pelabuhan Merak wajib untuk waspada;

26. Bahwa berdasarkan uraian di atas, maka jelas bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang lalai untuk memperhatikan adanya keterangan dan informasi yang saling bertentangan dan simpang siur dan akibatnya telah salah menggunakan dasar-dasar pertimbangan dalam Putusan PN Serang, maka sudah sepatutnya dan sesuai hukum apabila Majelis Hakim Agung Yang Mulia menerima dan mengabulkan Permohonan Kasasi dari Pemohon Kasasi, dan membatalkan Putusan PT Banten jo. Putusan PN Serang;

Nakhoda KMP Rosmala lalai untuk mempersiapkan kapal di dalam menghadapi perubahan cuaca yang terjadi;

27. Bahwa intisari dari pertanyaan mengenai ketepatan waktu Nakhoda menyalakan kapal adalah untuk membuktikan benar atau tidaknya Nakhoda KMP Rosmala mempunyai waktu yang cukup untuk menghindarkan Kapal dan bahaya, yaitu telah melakukan seluruh tindakan sesuai dengan *Standard Operasional Precedure* kepelautan yang baik (*good seamanship*);

28. Bahwa berdasarkan keterangan ahli Capt. Conrad Siahaan mesin kapal harus siap setidaknya 1% jam sebelum terjadinya perubahan cuaca jika tidak maka kapal tidak dapat dikendalikan dan dapat menyebabkan kapal terdampar ke dermaga sehingga dapat merusak fasilitas terminal;

Hal. 28 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



29. Bahwa fakta menunjukkan Kapal KMP Rosmala terdampar di terminal Pemohon Kasasi dan merusak *mooring dolphin* milik Pemohon Kasasi, dan keterangan dari Nakhoda KMP Rosmala yang simpang siur menyatakan soal kapal dinyalakan tidak dapat dijadikan rujukan sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa Kapal KMP Rosmala memang tidak siap mesin untuk menghadapi perubahan cuaca yang terjadi, bukan karena *force majeure* tetapi karena kelalaian dan pegawai Termohon Kasasi sendiri;
30. Bahwa selain itu di dalam fakta persidangan berdasarkan bukti-bukti maupun keterangan saksi-saksi terungkap bahwa Kapal KMP Rosmala tidak siap akan menghadapi perubahan cuaca akan tetapi Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang mengabaikan fakta tersebut. Adapun fakta persidangan yang Pemohon Kasasi maksud akan diterangkan secara merinci di bawah ini;
31. Bahwa berdasarkan surat keterangan BMKG tertanggal 11 Januari 2011 (vide bukti P-1 dan bukti dijelaskan bahwa perubahan cuaca dimulai pukul 15.00 WIB dimana dijelaskan bahwa cuaca hujan disertai petir dan angin kencang dan tinggi gelombang mencapai 2.5 m. Cuaca mencapai rubahan yang sangat besar pada pukul 16.00 dimana cuaca hujan disertai petir dan angin kencang dan tinggi gelombang mencapai 3.5 m, kecepatan angin 21 knot dan curah hujan mencapai 2.0 mm;

No.	Jam WIB	Cuaca	Jarak Pandang (Km)	Angin		Tinggi Gelombang (m)	CH (mm)
				Arah	Kec. (Knot)		
1.	15.00	Hujan disertai Petir dan Angin Kencang	6	Barat	16	2.5	
2.	16.00	Hujan disertai Petir dan Angin Kencang	5	Barat	21	3.5	2.0

32. Bahwa Berdasarkan keterangan ahli Capt. Conrad Siahaan tersebut dan Surat Keterangan BMKG (vide bukti P-1 dan bukti T-6) dapat ditarik kesimpulan bahwa jika perubahan cuaca dimulai pukul 15.00 WIB, maka setidaknya-tidaknya KMP Rosmala harus menghidupkan mesin pukul 13.30 WIB;

Hal. 29 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



33. Bahwa sekalipun ketiga-tiga keterangan dan informasi yang diberikan di depan persidangan adalah informasi yang benar dan akurat *quod non*, maka Nakhoda KMP Rosmala tetap lalai untuk mempersiapkan KMP Rosmala untuk menghadapi perubahan cuaca. Hal ini dikarenakan berdasarkan ketiga keterangan dan informasi di atas KMP Rosmala, waktu yang paling awal mesin Kapal KMP Rosmala dihidupkan adalah pukul 15.15 dimana menurut surat keterangan BMKG (vide bukti P-1 dan bukti T-6) perubahan cuaca telah terjadi;

34. Bahwa karena perubahan cuaca telah terjadi dan mesin KMP Rosmala baru dinyalakan, maka tentu saja KMP Rosmala tidak siap dalam menghadapi perubahan cuaca yang semakin besar yang menyebabkan kapal KMP Rosmala larat sehingga menyebabkan terjadinya tubrukan ke Terminal milik Pemohon Kasasi dan menyebabkan kerusakan terhadap fasilitas milik Terminal;

35. Bahwa fakta ini telah terungkap di depan persidangan Pengadilan Negeri Serang, akan tetapi Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang mengabaikan fakta ini padahal Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang sendiri yang mendasarkan bahwa tidak adanya kesalahan dikarenakan KMP Rosmala telah menghidupkan mesin sebelum terjadinya perubahan cuaca. Sementara terbukti dan uraian di atas, Termohon Kasasi mengakui bahwa Nakhoda KMP Rosmala menghidupkan mesin setelah terjadinya perubahan cuaca ini merupakan fakta bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang mengabaikan fakta yang terungkap di depan persidangan maka sudah sepatutnya dan sesuai hukum apabila Majelis Hakim Agung Yang Mulia menerima dan mengabulkan Permohonan Kasasi dan Pemohon Kasasi, dan membatalkan Putusan PT Banten jo. Putusan PN Serang;

Peristiwa tubrukan KMP Rosmala dengan fasilitas dermaga khusus milik Pemohon Kasasi bukan disebabkan oleh *force majeure* melainkan disebabkan oleh kelalaian Termohon Kasasi;

36. Bahwa berdasarkan keterangan Ahli yang diajukan oleh Pemohon Kasasi, Capt. Henry Max Josef Lumentah, S.H., M.Mar., "...Kejadian adanya cuaca buruk sebelumnya harus sudah diketahui oleh seorang Nahkoda baik dari pengalaman yang dimilikinya maupun dengan adanya alat barometer yang bisa mengukur kecepatan angin pada saat itu (vide Halaman 40 Putusan PN Serang);

Hal. 30 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



37. Bahwa lebih lanjut, hal tersebut juga didukung oleh keterangan Ahli yang diajukan oleh Termohon Kasasi, Capt. Conrad Siahaan, yang menyatakan bahwa dalam memprediksi cuaca buruk dapat diketahui baik dengan mempergunakan alat yang bernama barometer maupun dengan pengalaman. (vide Halaman 50 Putusan PN Serang);
38. Bahwa menurut keterangan Ahli Capt. Henky Max Josef Lumentah, S.H., M.Mar. pula, sesuai dengan *Standard Operational Procedure* (SOP), apabila terjadi cuaca buruk, Kapal harus menghadap ke arah angin ombak dan mereka anak buah atau kru kapal yang bertugas jaga dalam Kapal (minimal 1 Mualim dan 1 Masinis) harus siaga, yang artinya sebelum terseret gelombang dan hanyut (larat) baik kapal maupun anak buah atau kru kapal sudah siaga dengan mesin dalam keadaan hidup dan harus berusaha untuk pindah atau kalau tidak bisa pindah, harus buang jangkar tetapi mesin dalam keadaan hidup (vide Halaman 40 Putusan PN Serang);
39. Bahwa di dalam persidangan telah terbukti adanya kelalaian yang dilakukan oleh Termohon Kasasi dimana KMP Rosmala telah gagal dan lalai salah di dalam bernavigasi/olah gerak karena KMP Rosmala malah larat menuju ke arah terminal milik pada saat itu dalam posisi melintang melawan arah angin dan ombak;
40. Bahwa Nakhoda KMP Rosmala menyatakan dalam laporannya bahwa (vide Bukti T-2):
Semakin malam ombak dan angin semakin kuat dan tiba-tiba angin datang dengan kencangnya, tinggi ombak kurang lebih 4 M, sehingga KMP Rosmala larat..." (garis bawah ditambahkan);
41. Bahwa pada pemeriksaan Saksi yang diajukan Termohon Kasasi, Antonius Indrayanto, selaku Nakhoda KMP Rosmala sendiri, menyatakan bahwa ia telah memperoleh pemberitahuan dan BMKG sehari sebelumnya (tanggal 25 Desember 2010) bahwa akan terjadi cuaca buruk (vide Putusan PN Serang Halaman 47), akan tetapi tidak ada tindakan yang diambil oleh 'Nakhoda KMP Rosmala hingga pada saat terjadinya perubahan cuaca. Ditambah pula keterangan Saksi Ahli yang diajukan Termohon Kasasi, Capt. Conrad Siahaan yang menyatakan bahwa datangnya angin kencang dan ombak tidak berlangsung tiba-tiba tetapi berangsur-angsur;
42. Jika Nakhoda KMP Rosmala dapat mengantisipasi datangnya perubahan cuaca maka seharusnya Nakhoda KMP Rosmala tidak



akan terkejut dengan datangnya angin kencang dan tentu saja dapat mengendalikan KMP Rosmala. Faktanya bahwa KMP Rosmala larat membuktikan bahwa Nakhoda KMP Rosmala lalai untuk mempersiapkan KMP Rosmala untuk mengantisipasi perubahan cuaca meskipun sudah diberitahukan oleh BMKG sebelumnya;

43. Bahwa faktanya KMP Rosmala memang tidak siap dalam menghadapi cuaca buruk tersebut karena sebelumnya pun KMP Rosmala ternyata membentur kapal lain dimana Nakhoda KMP Rosmala menyatakan di dalam laporan pemeriksaannya bahwa (vide Bukti T-2):

Pada waktu itu KMP Rosmala sempat membentur Kapal MT. Mellisya dan KMP Tribuana...”;

44. Bahwa berdasarkan Aturan 5 dan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (*International Regulation for Preventing Collision at Sea*) diatur bahwa Kapal harus melakukan pengamatan yang baik untuk mencegah terjadinya tubrukan;

“Aturan 5;

Pengamatan;

Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang íayak. baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan.” (penebalan dan garis bawah ditambahkan);

45. Bahwa didukung dengan kesaksian dari Saksi Hasyim yang diajukan oleh Termohon Kasasi, yang mengatakan bahwa KMP Rosmala sempat berbenturan dengan 2 buah kapal ketika berolah gerak. Hal ini jelas membuktikan bahwa KMP Rosmala lalai untuk melakukan pengamatan terhadap sekelilingnya dalam berolah gerak keluar dan daerah labuh jangkar ketika terjadi perubahan cuaca;

46. Jika KMP Rosmala tidak lalai untuk melakukan pengamatan terhadap sekelilingnya, KMP Rosmala berolah gerak keluar dari daerah labuh jangkar tanpa membentur dengan kapal lain saat ini keluar dari daerah labuh jangkar. Benturan dengan 2 kapal lainnya jelas menunjukkan bahwa Rosmala dalam keadaan panik karena tidak siap dalam mengantisipasi perubahan cuaca yang datang;

47. Bahwa Nakhoda KMP Rosmaa juga menyatakan di dalam laporan pemeriksaannya bahwa (vide Bukti T-2):

Hal. 32 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Kapal MT Amanah, Kapal Kontainer yang larat menuju haluan KMP Rosmala dan ada resiko terjadi tubrukan, maka oleh karena itu KMP Rosmala merubah haluan ke kiri untuk menghindari Kapal MT. Amanah, dimana pada saat itu KMP Rosmala melintang melawan ombak dan angin, karena itu KMP Rosmala tidak dapat dikendalikan/diolah gerak.” (penebalan dan garis bawah ditambahkan);

48. Bahwa keputusan tersebut diambil untuk menghindari kapal yang larat membuktikan bahwa KMP Rosmala tidak siap dalam bernavigasi sehingga ia harus memilih untuk melintang ombak demi untuk menghindari terjadinya tubrukan. Keterangan Ahli Capt. Henky Lumentah, S.H., M.Mar. menjelaskan bahwa seorang Nakhoda tidak boleh memosisikan kapalnya dalam bahaya tubrukan ataupun dalam bahaya larat karena keduanya membahayakan kapal. Ketika Nakhoda KMP Rosmala mendapatkan posisi dimana terdapat pilihan yang membahayakan kapalnya, tentu saja hal itu membuktikan kelalaian dari Nakhoda di dalam bernavigasi dan menegaskan bahwa memang Nakhoda Termohon Kasasi lalai dalam mengendalikan KMP Rosmala;

49. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka terbukti bahwa peristiwa tabrakan KMP Rosmala dengan Fasilitas Dermaga Khusus milik Pemohon Kasasi bukan disebabkan oleh *force majeure* melainkan disebabkan oleh kelalaian Termohon Kasasi qq. Nakhoda KMP Rosmala sendiri. Namun demikian, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang mengabaikan fakta-fakta hukum yang terungkap selama pemeriksaan di persidangan yang telah didasarkan pada bukti-bukti *otentik* bahwa peristiwa tabrakan KMP Rosmala dengan Fasilitas Dermaga Khusus milik Pemohon Kasasi bukan disebabkan oleh *force majeure* dan kemudian menjatuhkan putusan yang tidak berdasarkan fakta-fakta dan bukti-bukti yang relevan tersebut. Dengan demikian, sudah sepatutnya apabila Majelis Hakim Agung Yang Mulia menerima dan mengabulkan Permohonan Kasasi dan Pemohon Kasasi, dan membatalkan Putusan PT Banten jo. Putusan PN Serang;

Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang telah keliru mempertimbangkan alat bukti yang diajukan oleh Termohon Banding mohon perhatian Majelis Hakim Agung Yang Mulia,

50. Bahwa Buku Harian Kapal yang diajukan oleh Termohon Kasasi yang dimasukkan sebagai T-22 dan T-23 tidak memiliki kekuatan bukti yang



sempurna dan dengan demikian tidak dapat dianggap alat bukti dalam perkara *a quo* karena alasan-alasan yang dinyatakan dalam keterangan Ahli yang diajukan oleh Termohon Kasasi sendiri;

51. Bahwa berdasarkan keterangan Ahli yang diajukan oleh Termohon Kasasi, Capt. Conrad Siahaan, Buku Harlan Kapal harus di-*eksibitum* (disahkan) ketika diserahkan ke Syahbandar. Bahwa dari hasil pemeriksaan terhadap Buku Harlan Kapal tersebut jelas bahwa Bukti T-22 di-*eksibitum* atau disahkan oleh Syahbandar Pelabuhan Merak pada tanggal 29 September 2010 dan Bukti T-23 di-*eksibitum* oleh Syahbandar Pelabuhan Merak pada tanggal 30 Juli 2010. Dengan demikian, kedua Buku Harlan Kapal (baik Buku Harlan Kapal untuk Dek maupun Buku Harlan Kapal untuk Mesin) telah disahkan oleh Syahbandar Pelabuhan Merak jauh sebelum peristiwa KMP Rosmala menubruk *mooring dolphin* milik Pemohon Kasasi pada tanggal 26 Desember 2010;

52. Bahwa oleh karena itu, isi dan kedua Buku Harlan Kapal tersebut tidak dapat dipastikan kebenarannya karena belum di-*eksibitum* (disahkan) oleh Syahbandar setempat. Apabila seandainya benar *quod non* kedua Buku Harlan Kapal KMP Rosmala telah di-*eksibitum* oleh Syahbandar pada saat kejadian, proses *eksibitum* tersebut tidak dapat membuat Tergugat, selaku Pemilik KMP Rosmala, melepaskan diri dari tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian akibat KMP Rosmala menubruk *mooring dolphin* milik Pemohon Kasasi;

53. Bahwa oleh karena patut diduga bahwa kedua Buku Harlan Kapal tersebut tidak diberikan kepada Syahbandar ketika dilakukan pemeriksaan, yang dibuktikan dengan tidak adanya bukti *eksibitum* yang dilakukan oleh Syahbandar pada tanggal 26 Desember 2010, maka sudah sepatutnya bahwa Bukti T-22 dan Bukti T-23 tidak dipertimbangkan sebagai alat bukti dalam memeriksa dan memutus perkara *a quo*;

54. Bahwa Pemohon Kasasi menolak dengan tegas pertimbangan hukum Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang pada Halaman 75-77, Putusan PN Serang, yang menyatakan sebagai berikut:

“Menimbang bahwa Penggugat menyatakan KMP Rosmala tidak jelas status hukumnya dengan mendasarkan pada surat keterangan Nomor UM. 003/9/14/DK- 12 tanggal 31 Oktober 2012 dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan R.I. cq

Hal. 34 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Direktorat Jenderal Perkapalan dan Kepelautan, tanpa didukung dengan alat bukti yang diajukan di persidangan, namun sebaliknya Tergugat telah dapat membuktikan secara rinci dengan mengajukan dan menyerahkan surat bukti masing-masing:

1. Surat Ukur Internasional (1969) Nomor 2565/Ba tanggal 4 Juni 2008, yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cq Administrator Pelabuhan Utama Tanjung Priok cq Kepala Bidang Kelaiklautan (bukti surat T-8);
2. Akta Balik Nama Nomor 1409 tanggal 30 Januari 2009 Jo. Akta Batik Nama Nomor 2384 tanggal 5 Agustus 2011 (sebagaimana bukti surat T-9 dan T-10);
3. Sertifikat Klasifikasi Sementara Nomor 0184-CG/A1.S/2012 tanggal 20 April 2012 yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Cabang Cigading (bukti surat T-11);
4. Surat Laut Nomor PK. 205/1112/SL-PM/DK-12 tanggal 23 Mei 2012, yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan cq Direktur Jenderal Perhubungan Laut cq Direktur Kapal dan Kepelautan (bukti surat T-12);
5. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Nomor PK.001/61 14/PNP-PM/DK-12 tanggal 27 November 2012 yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan cq Direktur Jenderal Perhubungan Laut cq Direktur Kapal dan Kepelautan (bukti surat T-13);
6. Surat dari an. Direktur Jenderal Perhubungan Darat cq. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan, tertanggal 3 November 2012 Nomor AP.005/31/17/DJPD/2012, Perihal Persetujuan Pengoperasian KMP Rosmala di Lintas Penyebrangan Merak-Bakauhen yang ditujukan kepada Direktur Utama PT Bangun Putera Remaja di Jakarta (bukti surat T-14);
7. Sertifikat Garis Muat Nomor 005844 atas nama Kapal Rosmala yang diterbitkan oleh Direktur Utama Biro Klasifikasi Indonesia pada tanggal 15 April 2013 (bukti surat T-15);
8. Sertifikat Klasifikasi Lambung Nomor 022129 Nomor register 16670 atas nama Kapal Rosmala ex MF DVD Nomor 1 yang diterbitkan oleh Direktur Utama Biro Klasifikasi Indonesia pada tanggal 15 April 2013 (bukti surat T-16);
9. Sertifikat Klasifikasi Mesin Nomor 014631 Nomor Register 16670 atas nama Kapal Rosmala ex. MF DVD Nomor 1, yang diterbitkan

Hal. 35 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

oleh Direktur Utama Biro Klasifikasi Indonesia, pada tanggal 15 April 2013 (bukti surat T-1 7);

10. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang, Nomor PK. 001/231 7/PNP-PM/DK-13, atas nama Kapal Rosmala, tertanggal 29 April 2013, yang diterbitkan oleh an. Menteri Perhubungan cq. Direktur Jenderal Perhubungan Laut cq. Direktur Perkapalan dan Kepelautan, ub. Kepala Subdit Nautis, Tehnis dan Radio Kapal (bukti surat T- 18);

11. Surat dari an. Direktur Jenderal Perhubungan Darat cq. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan, tertanggal 14 Mei 2013 Nomor AP.005/11/10/DJPD/2013, Perihal Persetujuan Pengoperasian KMP Rosmala untuk Lintas Penyebrangan Merak-Bakauheni, yang ditujukan kepada Direktur Utama PT Bangun Putera Remaja di Jakarta (bukti surat T-19);

12. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 3263/AP.005/DRJD/2013 tentang Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyebrangan, atas nama Kapal Rosmala, tertanggal 14 Mei 2013 (bukti surat T-20);

13. Surat Persetujuan Berlayar Nomor K4/KM.63/488N11/2010, atas nama Kapal Ferry KMP Rosmala, yang diterbitkan oleh Syahbandar Bojonegara, pada tanggal 16 Juni 2010 (bukti surat T-21);

Menimbang, bahwa dan bukti-bukti sebagaimana tersebut di atas, maka dapat disimpulkan dan menggambarkan bahwa Kapal Ferry KMP Rosmala mempunyai status hukum yang jelas, sehingga dalil Gugatan Penggugat yang menyatakan status hukum Kapal Ferry KMP Rosmala tidak jelas, adalah alasan yang tidak mendasar dan oleh karenanya harus ditolak;"

55. Bahwa pertimbangan hukum Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang di atas membuktikan bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang lagi-lagi telah sangat keliru dalam mempertimbangkan bukti yang telah diajukan oleh Termohon Kasasi;

Mohon Perhatian Majelis Hakim Tinggi Yang Mulia,

56. Bahwa melalui Bukti T-8 s/d Bukti T-21 Termohon Kasasi sebenarnya sedang mencoba untuk membuktikan bahwa KMP Rosmala telah memenuhi persyaratan dan peraturan mengenal kelaiklautan sesuai peraturan Perundang-undangan yang berlaku di Indonesia;

Hal. 36 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015

Disclaimer

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



57. Bahwa namun demikian, Bukti T-8 s/d Bukti T-10 bukan merupakan bukti kelaiklautan KMP Rosmala melainkan hanya bukti kepemilikan Kapal KMP Rosmala, sehingga terhadap Bukti T-8 s/d Bukti T-10 sama sekali tidak relevan untuk buktikan kelaiklautan dan sebuah kapal;
58. Bahwa Bukti T-11 s/d Bukti T-20 tidak dapat membuktikan bahwa KMP Rosmaa memenuhi semua persyaratan dan peraturan mengenai kelaiklautan pada saat terjadinya kecelakaan karena bukti T-11 s/d bukti T-20 dikeluarkan jauh tanggal terjadinya peristiwa tubrukan pada tanggal 26 Desember 2010;
59. Bahwa Bukti T-21 tidak memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna karena Termohon Kasasi hanya menyerahkan fotokopi dan tidak membawa asli dari Bukti T-21 untuk dilakukan *verifikasi*. Apabila sekalipun Bukti T-21 dapat dianggap sebagai bukti yang sah *quod non*, berdasarkan Pasal 7 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 tahun 10 tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar ("PM Nomor 1/2010"), dinyatakan bahwa Surat Persetujuan Berlayar berlaku 24 jam dari waktu tolak yang ditetapkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 kali pelayaran. Untuk jelasnya kami kutip ketentuan Pasal 7 ayat (4) PM Nomor 1/2010 sebagai berikut:
"Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) berlaku 24 (dua puluh empat) jam dan waktu tolak yang ditetapkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran";
60. Bahwa oleh karena Surat Persetujuan Berlayar hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran atau untuk masa tertentu, maka jelas bahwa Bukti T-21 tidak *relevan* untuk digunakan sebagai bukti dalam perkara *a quo* karena masa penggunaan Bukti T-21 tersebut telah terlampaui atau telah habis masa berlakunya pada saat KMP Rosmala berlayar ke area labuh jangkar Pelabuhan Merak. Dengan demikian, sudah sepatutnya apabila Bukti T-21 tidak dipertimbangkan dalam memeriksa dan memutus perkara *a quo*;
61. Bahwa tindakan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang yang memberikan penilaian dan kekuatan pembuktian terhadap bukti-bukti yang hanya berupa fotokopi yang diajukan oleh Termohon Kasasi telah melanggar asas pembuktian hukum Perdata yang didasarkan atas pembuktian secara formal, dimana alat bukti surat harusnya didukung dengan asli dari surat atau dokumen tersebut, agar memiliki

Hal. 37 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



kekuatan pembuktian yang sempurna. Hal tersebut secara tegas diatur pada Pasal 1888 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (“KUHPerdata”), tanpa dapat ditafsirkan lain. Untuk jelasnya kami kutip ketentuan Pasal 1888 KUHPerdata sebagai berikut:

“Kekuatan pembuktian dengan suatu tulisan terletak pada akta aslinya”;

62. Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, maka terbukti Majelis Hakim Negeri Serang telah keliru dalam mempertimbangkan Alat-alat Bukti yang oleh Termohon Kasasi dan oleh karenanya, maka sudah sepatutnya apabila Majelis Hakim Agung Yang Mulia menerima dan mengabulkan Permohonan Kasasi dan pemohon kasasi, dan membatalkan Putusan PT Banten Jo. Putusan PN Serang;

Pertimbangan hukum Pengadilan Negeri Serang saling bertentangan satu dengan yang lainnya;

63. Bahwa Pengadilan Negeri Serang dalam pertimbangan hukumnya untuk bagian Eksepsi telah menyatakan dengan tegas bahwa dengan pihak yang memiliki fasilitas Dermaga yang ditubruk oleh kapal lain, tentu saja mempunyai hak untuk meminta ganti rugi, dan oleh karenanya Pemohon Kasasi berhak menuntut ganti rugi kepada Termohon Kasasi (vide Halaman 65 Putusan PN Serang). Untuk jelasnya, kami kutip pertimbangan hukum Pengadilan Negeri Serang pada Halaman 65 Putusannya tersebut, sebagai berikut:

Bahwa dengan demikian tubrukan antara Kapal dengan Dermaga sebagaimana dalam kasus ini jelas bukan merupakan wewenang dalam kompetensi Mahkamah Pelayaran, sehingga **pihak yang memiliki fasilitas Dermaga yang ditubruk oleh kapal lain, tentu saja mempunyai hak untuk meminta ganti rugi atas tubrukan tersebut terhadap pemilik kapal yang menubruk** terlebih lagi Dermaga bukanlah benda bergerak;
(penebalan dan garis bawah ditambahkan);

64. Bahwa pertimbangan hukum Pengadilan Negeri Serang tersebut sudah tepat dan benar, serta sesuai dengan ketentuan Pasal 1367 Paragraf 1 Jo. Pasal 1366 Jo. Pasal 1365 KUHPerdata, yang secara jelas berbunyi sebagai berikut:

Pasal 1367 Paragraf 1 KUHPerdata:

“Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri tetapi juga untuk kerugian yang



disebabkan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya;

Pasal 1366 KUHPerdata:

“Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”;

Pasal 1365 KUHPerdata:

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

65. Bahwa selain itu, sesuai dengan ketentuan tubrukan kapal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“KUHD”), atas kejadian penubrukan tersebut Termohon Banding bertanggungjawab untuk menanggung kerugian Pemohon Banding sesuai ketentuan Pasal 544a jo. Pasal 536 KUHD, yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 544a KUHD:

“Terhadap benturan atau sentuhan kapal dengan barang bergerak atau **barang tetap**, ketentuan-ketentuan bab usaha berlaku pula;

Kapal yang membentur atau menyentuh barang lain yang tetap atau dipautkan kerugian, kecuali bila ternyata bahwa benturan atau sentuhan tidak disebabkan pada sesuatu yang tetap, yang diterangi secukupnya, **bertanggungjawab untuk oleh kesalahan kapal**”;

Pasal 536 KUHD:

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

(penebalan dan garis bawah ditambahkan);

66. Bahwa namun demikian, pada bagian lain dan Putusannya, Pengadilan Negeri Serang memberikan pertimbangan hukum yang sangat bertentangan dan bertolak belakang dengan pertimbangan hukum yang telah diuraikan di atas;

Pada pertimbangan hukum untuk bagian pokok perkara, Pengadilan Negeri Serang menyatakan bahwa tidak ada kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Termohon dan dalam keadaan seperti itu dapat



dijadikan alasan untuk membebaskan Termohon Kasasi dan kewajiban membayar kerugian yang dituntut Pemohon Kasasi;

67. Bahwa dengan memperhatikan pertimbangan hukum Pengadilan Negeri Serang sebagaimana diuraikan di atas, maka jelas terbukti secara sederhana bahwa terdapat hukum yang saling bertentangan dan bertolak belakang dalam satu putusan yang sama. Pengadilan Negeri Serang disatu sisi mengakui bahwa dengan yang memiliki fasilitas dermaga yang merupakan benda yang tidak bergerak yang ditubruk (*in casu* fasilitas khusus dermaga milik Pemohon Kasasi) oleh kapal lain (*in casu* KMP Rosmala), tentu saja Pemohon Kasasi mempunyai hak untuk meminta ganti rugi, namun di lain pihak, Pengadilan Negeri Serang menyatakan bahwa tidak ada kesalahan kelalaian yang dilakukan oleh Termohon Kasasi;

68. Bahwa Putusan yang berisi pertimbangan hukum yang saling bertentangan dan bertolak belakang satu dengan yang lainnya, sebagaimana halnya Putusan Pengadilan Negeri Serang merupakan sebuah kelalaian dalam beracara (*vormverzuim*), dan oleh karenanya Putusan PN Serang tersebut haruslah dinyatakan batal demi hukum;

69. Bahwa hal tersebut sesuai dengan Surat Edaran Mahkamah Agung R.I. tanggal 25 November 1974 Nomor M.A./Pemb/1154/74 dan Yurisprudensi Mahkamah Agung RI. tanggal 22 Juli 1970 Nomor 638 K/Sip/1969, yang juga menyatakan sebagai berikut:

“Dengan tidak/kurang memberikan pertimbangan/alasan, bahkan apabila alasan-alasan itu kurang jelas, sukar dapat dimengerti ataupun bertentangan satu sama lain, maka hal demikian dapat dipandang sebagai suatu kelalaian dalam acara (*vormverzuim*) yang dapat mengakibatkan batalnya suatu putusan;

Oleh karena itu Mahkamah Agung R. I. menganggap perlu untuk meninjau suatu putusan yang kurang cukup dipertimbangkan (*onvoldoende gemotiveerd*);

70. Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka jelas Pengadilan Negeri Serang dalam perkara *a quo* telah membuat pertimbangan hukum yang saling bertentangan dan bertolak belakang antara satu dengan yang lainnya, dan dengan demikian telah melakukan kelalaian dalam beracara (*vormverzuim*). Oleh karena itu, maka sudah sepatutnya apabila Majelis Hakim Agung Yang Mulia menerima dan mengabulkan Permohonan Kasasi dan Pemohon Kasasi dan



mengadili sendiri perkara *a quo* di tingkat kasasi dengan membatalkan Putusan *Judex Facti* dan mengabulkan seluruh gugatan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/ Penggugat;

Berdasarkan fakta-fakta hukum dan argumentasi Pemohon Kasasi diatas, Pemohon Kasasi Dulan bahwa Putusan PT Banten Jo. Putusan PN Serang keliru, cacat fakta dan cacat yuridis sehingga perlu dikoreksi oleh Mahkamah Agung Republik Indonesia berdasarkan hal-hal berikut;

1. Pengadilan Tinggi Banten tidak memeriksa dan mempertimbangkan Memori Banding yang telah diajukan oleh Pemohon Banding (sekarang Pemohon Kasasi);
2. Pengadilan Negeri Serang telah mengabaikan fakta-fakta yang terungkap di persidangan dan bukti-bukti *otentik* yang diajukan oleh Pemohon Banding (sekarang Pemohon Kasasi);
3. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Serang telah keliru mempertimbangkan alat bukti yang diajukan oleh Termohon Banding (sekarang Termohon Kasasi); dan
4. Pertimbangan hukum Pengadilan Negeri Serang saling bertentangan satu dengan yang lainnya;

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat:

Bahwa alasan-alasan kasasi tersebut tidak dapat dibenarkan, oleh karena Penggugat tidak dapat membuktikan dalil gugatannya *act of god/peril of sea* yang tidak bisa dihindari oleh Tergugat, dan Tergugat bukan satu-satunya yang kapalnya larut ketika itu, sehingga Tergugat tidak terbukti melakukan perbuatan melawan hukum;

Bahwa lagipula keberatan-keberatan tersebut mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan yang tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan pada tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan kesalahan penerapan hukum, pelanggaran hukum yang berlaku, atau kelalaian dalam memenuhi syarat-syarat yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang mengancam pelanggaran itu dengan batalnya putusan, atau bila hakim tidak berwenang atau melampaui batas wewenang sebagaimana dimaksud Pasal 30 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 sebagaimana telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan yang kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 tahun 2009;

Hal. 41 dari 43 Hal. Putusan Nomor 47 K/Pdt/2015



Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, ternyata putusan *Judex Facti*/Pengadilan Tinggi Banten dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi PT. Vopak Terminal Merak tersebut harus ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak dan Pemohon Kasasi ada di pihak yang kalah, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini;

Memperhatikan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 serta peraturan perundangan lain yang bersangkutan;

MENGADILI:

1. Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi **PT. VOPAK TERMINAL MERAK** tersebut;
2. Menghukum Pemohon Kasasi/Penggugat/Pembanding untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini sejumlah Rp500.000,- (lima ratus ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim pada hari Selasa tanggal 31 Maret 2015 oleh Dr. H. Abdurrahman, S.H.,M.H., Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua, I Gusti Agung Sumanatha, S.H.,M.H., dan Prof. Dr. H. Abdul Manan, S.H.,S.IP.,M.Hum., Hakim-hakim Agung masing-masing sebagai Anggota, putusan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis dengan dihadiri Anggota-anggota tersebut dan Jarno Budiyo, S.H., Panitera Pengganti dan tidak dihadiri oleh para pihak.

Hakim Hakim Anggota:

Ttd./I Gusti Agung Sumanatha, S.H.,M.H.

Ttd./Prof. Dr. H. Abdul Manan, S.H.,S.IP.,M.Hum.

Ketua Majelis,

Ttd./

Dr. H. Abdurrahman, S.H.,M.H.



Panitera Pengganti,
Ttd./Jarno Budiyo, S.H.

Biaya-biaya:

1. Meterai : Rp 6.000,00
2. Redaksi : Rp 5.000,00
3. Administrasi Kasasi : Rp489.000,00
- Jumlah : Rp500.000,00
(lima ratus ribu rupiah)

Untuk salinan
MAHKAMAH AGUNG RI
an. Panitera
Panitera Muda Perdata,

Dr. PRI PAMBUDI TEGUH, SH.,MH.
NIP. 19610313 198803 1 003