



PUTUSAN

Nomor : 1200/Pdt.G/2020/PN Dps

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Negeri Denpasar yang memeriksa dan memutus perkara-perkara perdata pada tingkat pertama telah menjatuhkan Putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara:

Allied World Managing Agency Limited, tempat kedudukan Hadromi & Partners Law Firm, Setiabudi Atrium, Lt. 4, Suite 404-405, Jl. Hr Rasuna Said, Jakarta 12920, Indonesia, Kel. Karet Kuningan, Setiabudi, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta dalam hal ini memberikan kuasa kepada **M. Iqbal Hadromi, SH, Alexander Nainggolan, SH, Gita Petrimalia, SH, Rengganis, SH., MH., Deshaputra Intanperdana, SH, dan Kornelis Dehotman, SH., MH.** para Advokat pada Kantor Hukum Hadromi & Partners, beralamat di Setiabudi Atrium Lantai 4, Suite 404-405, Jl. HR. Rasuna Said Kav. 62, Jakarta 12920 - Indonesia berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 8 Oktober 2019 yang telah didaftarkan dikepaniteraan Pengadilan Negeri Denpasar dengan Reg No.64/Daf/2021 tanggal 11 Januari 2021, Selanjutnya disebut sebagai **Penggugat**;

Lawan

PT. Bagja Kumbara Nusantara, tempat kedudukan Jl. By Pass Ngurah Rai No. 195, Sanur 80227, Denpasar, Bali, Kel.Sanur, Denpasar Selatan, Kota Denpasar, Bali, dalam hal ini memberikan kuasa kepada **I WAYAN PURWITA, S.H.,M.H., NI LUH EMA SHELOMITA, S.H., PUTU ADE HARIESTHA M., S.H.,M.H., I WAYAN GEDE YUDIANA, S.H.,M.H., I PUTU DEDY PUTRA LAKSANA, S.H.,M.H., HAKIM TAMBUNAN, S.H.,** berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 25 Januari 2021 yang telah didaftarkan dikepaniteraan Pengadilan Negeri Denpasar dengan Reg No.328/Daf/2021 tanggal 4 Februari 2021. Selanjutnya disebut sebagai **Tergugat I**;

PT. Samudera Ekspedisi Aman, tempat kedudukan Jl. Danau Tamblingan No. 51, Sanur 80228, Denpasar, Bali, Kel.Sanur, Denpasar Selatan, Kota Denpasar, Bali, dalam hal ini memberikan kuasa kepada **CHANDRA M. HAMZAH, S.H., ERI HERTIAWAN,**
Halaman 1 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

S.H.,LL.M.,MCI Arb, ASEP RIDWAN, S.H.,M.H. MUHAMAD KAMAL FIKRI, S.H., KHARIS SUCIPTO, S.H., GERY FATHURRACHMAN, S.H., ALBERT AGUNG D.P. PRANDHITA, S.H., YOGA BASKARA YOGYANDI, S.H., ARINDRA BRATANATHA, S.H, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 13 Februari 2021 yang telah didaftarkan dikepaniteraan Pengadilan Negeri Denpasar dengan Reg No.438/Daf/2021 tanggal 15 Februari 2021. Selanjutnya disebut sebagai **Tergugat II;**

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara;

Setelah mendengar segala sesuatu yang terjadi di persidangan;

DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatan tanggal 15 Februari 2021 yang diterima dan didaftarkan secara *e-court* di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Denpasar pada tanggal 15 Februari 2021 dalam Register Nomor 186/Pdt.G/2021/PN Dps telah mengajukan gugatan sebagai berikut :

1. Bahwa **ALLIED WORLD MANAGING AGENCY LIMITED (Penggugat)** adalah perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum negara Inggris & Wales serta melakukan kegiatan usaha dalam bidang asuransi dan reasuransi (**Bukti P-1**).
2. Bahwa Penggugat dalam hal ini bertindak sebagai Penanggung (*Insurer*) dari **Rickshaw Travel Limited** selaku **Tertanggung (Insured)** berdasarkan Polis Asuransi Operator Tur dan Agen Travel No. B1053BA15072 (742) tertanggal 02 Februari 2016 (**Bukti P-2**).

Bahwa objek pertanggungan dalam polis asuransi dimaksud adalah berupa *legal liability* (pertanggung jawaban hukum), *professional indemnity* (ganti rugi profesi) dan *directors and officers liability* (pertanggung jawaban direktur dan pejabat) dengan periode pertanggungan sejak 4 Februari 2016 hingga 3 Februari 2017. Sehingga apabila terdapat kerugian-kerugian yang diderita oleh Tertanggung (*Insured*) selama periode pertanggungan tersebut diatas, maka akan ditanggung oleh Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*).

Halaman 2 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3. Bahwa adapun Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) adalah perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum negara Inggris & Wales serta melakukan kegiatan usaha dalam bidang perjalanan (*travel*) dan pariwisata (*tourism*).
4. Bahwa pada tanggal 26 Agustus 2016, Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) menjual paket liburan kepada Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan dan Tn. Mohammed Athif Khan untuk wisata di wilayah Yogyakarta, Bali dan Lombok yang terhitung sejak tanggal 07 September 2016 s.d. 20 September 2016 sebagaimana berdasarkan *Invoice/receipt for Land Arrangements* No. 55158/91216040 tanggal 26 Agustus 2016 (**Bukti P-3**).
5. Bahwa untuk melaksanakan paket liburan wisata tersebut diatas, Tertanggung bekerja sama dan menunjuk agen travel lokal yaitu Happy Trails Indonesia yang dimiliki oleh PT. BAGJA KUMBARA NUSANTARA (Tergugat I) sebagaimana berdasarkan ketentuan *Standard Contract* tertanggal 29 Maret 2012 (**Bukti P-4**). Dengan demikian, Tergugat I yang mengatur paket liburan tersebut selama di Indonesia.
6. Bahwa selanjutnya untuk komponen paket hiburan yakni transfer melalui perjalanan laut untuk Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan dan Tn. Mohammed Athif Khan yakni dari Padang Bai menuju Gili Meno, maka Tergugat I menggunakan **Kapal GILI CAT II ("Kapal")** yang dimiliki dan dioperasikan oleh **PT. SAMUDERA EKSPEDISI AMAN (Tergugat II)**.

ADANYA INSIDEN LEDAKAN KAPAL MILIK TERGUGAT II

7. Bahwa pada tanggal **15 September 2016 sekitar pukul 09:35 WIT**, Kapal yang dimiliki dan dioperasikan Tergugat II yang mengangkut 35 (tiga puluh lima) penumpang diantaranya adalah Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan dan Tn. Mohammed Athif Khan, serta 4 (empat) kru kapal, secara tiba-tiba **meledak saat sedang dalam perjalanan dari Padang Bai ke Gili Meno**.
8. Bahwa insiden ledakan Kapal tersebut menimbulkan dampak yakni Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan dan Tn. Mohammed Athif Khan ("**Para Korban**") mengalami luka / cedera serius terhadap beberapa bagian tubuhnya, dengan rincian sebagai berikut:
 - a. **Dr. Naila Khan** mengalami luka / cedera sebagaimana tertera dalam laporan medis dan pendapat bersama para ahli yakni:
 - Patah tulang (displaced fracture) pergelangan kaki kiri dan cedera signifikan pada ligament lateral;

Halaman 3 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Luka bakar derajat ke-2 sebanyak 5% pada area popliteal lutut kiri;
- Patah tulang (displaced fracture) tulang ekor (coccyx/coccydynia);
- Sakit punggung bawah;
- Cidera jaringan lunak pada lutut kanan;
- Masalah psikologis.

Oleh karena cedera yang dialaminya, Dr. Naila Khan harus berhenti sementara dari pekerjaannya sebagai dokter selama kurun waktu 1 (satu) tahun dan terus menderita kecacatan yang berdampak pada kemampuan bekerja secara menyeluruh.

Hal tersebut di atas sebagaimana berdasarkan Laporan Medis Cedera Pribadi untuk Pengadilan (*Personal Injury Medical Report for the Court*) tertanggal 1 Desember 2017 yang dibuat oleh Mr. Ahmad Malik selaku *Consultant Orthopaedic Surgeon (Bukti P-5a)* dan Laporan Medis (*Medical Report*) untuk Dr. Naila Khan tertanggal 19 Juni 2018 yang dibuat oleh Mr. Andrew Quaille selaku *Consultant Orthopedic dan Spinal Surgeon (Bukti P-5b)*.

b. Dr. Sabrina Khan mengalami luka / cedera sebagaimana tertera dalam laporan medis dan pendapat bersama para ahli yakni:

- Patah beberapa tulang dan persendian pada kaki kiri yaitu patah tulang tumit disertai patah pada persendian (intraarticular) hingga subtalar dan calcaneocuboid joints of Sanders classification type IV, patah tulang cuboid pada bagian anteromedial corner, patah tulang (avulsion fracture) pada talus dan ujung medial malleolus, dua patah tulang (chip fractures) pada lateral malleolus, intraarticular fragments pada subtalar joints, dan pembengkakan jaringan lunak pada kaki.
- Patah beberapa tulang dan persendian pada kaki kanan yaitu patah tulang tumit disertai patah pada persendian (intraarticular) hingga subtalar dan calcaneocuboid joints of Sanders classification type IV, patah tulang (non-displaced fracture) pada navicular hingga talonavicular dan naviculocuneiform joints, patah tulang (avulsion fracture) pada lateral malleolus, dll serta pembengkakan jaringan lunak pada kaki;
- Perubahan degeneratif ringan pada jempol kaki kanan;
- Masalah psikologis;

Halaman 4 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bertambahnya lichen planus yang sudah ada sebelumnya.

Oleh karena cedera yang dialaminya, Ny. Sabrina Khan harus berhenti sementara dari pekerjaannya sebagai dermatologist selama kurun waktu 1 (satu) tahun dan secara permanen tidak mampu untuk bekerja penuh waktu dan juga secara permanen kemampuannya untuk bekerja telah terbatas.

Hal tersebut diatas adalah berdasarkan Laporan Medis Cedera Pribadi untuk Pengadilan (*Personal Injury Medical Report for the Court*) tertanggal 3 Januari 2018 yang dibuat oleh Mr. Ahmad Malik selaku *Consultant Orthopaedic Surgeon* (**Bukti P-6**).

c. **Tn. Mohammed Athif Khan** mengalami luka / cedera sebagaimana tertera dalam laporan medis dan pendapat bersama para ahli yakni:

- Patah beberapa tulang dan persendian pada kaki kiri yaitu patah tulang (comminuted fracture) pada distal tibia dan fibula;
- Patah tulang tumit kanan disertai patah pada persendian (intraarticular) hingga subtalar dan calcaneocuboid joints of Sanders classification type IV;
- Cedera lutut kanan diantaranya patah dan memar sumsum tulang pada lateral tibia plateu, ACL dan ligament lainnya;
- Infeksi saluran kemih;
- Masalah psikologis.

Oleh karena cedera yang dialaminya, Tn. Mohammed Athif Khan harus menunda pendidikan/kuliah kedokteran yang sedang dijalannya selama kurun waktu 1 (satu) tahun. Ia juga secara permanen tidak mampu untuk mengejar karir medis tertentu dan juga dapat dilarang untuk melakukan jumlah pekerjaan yang ia mampu kerjakan.

Hal tersebut diatas adalah berdasarkan Laporan Medis Cedera Pribadi untuk Pengadilan (*Personal Injury Medical Report for the Court*) tertanggal 3 Januari 2018 yang dibuat oleh Mr. Ahmad Malik selaku *Consultant Orthopaedic Surgeon* (**Bukti P-7**)

INSIDEN LEDAKAN KAPAL KARENA KESALAHAN TERGUGAT I DAN TERGUGAT II DAN BUKAN KARENA KEADAAN KAHAR (FORCE MAJEURE)

9. Bahwa berdasarkan **Laporan Final KNKT.16.09.08.03, halaman 37**, yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (“KNKT”) (**Bukti P-**

Halaman 5 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



8), terjadinya ledakan pada Kapal pada pokoknya disebabkan karena adanya gas jenuh dari bahan bakar yang bocor melalui saluran keluar. Kondisi saluran keluar yang tidak terawat dan retak pada sambungan menyebabkan adanya kebocoran yang secara konsisten mengalir sampai dengan ruangan di bawah geladak. Komposisi gas jenuh dimaksud terbentuk sehingga menimbulkan lingkungan dengan potensi kebakaran yang tinggi.

Berdasarkan Laporan KNKT tersebut, dapat disimpulkan bahwa insiden ledakan Kapal milik Tergugat II terjadi akibat kondisi Kapal yang buruk dan tidak terawat sehingga menyebabkan bocornya bahan bakar dan/atau menumpuknya uap bahan bakar atau gas yang mudah terbakar yang berada dalam potensi untuk menyala. Lebih lanjut dalam bukti Laporan KNKT dijelaskan bahwa insiden ledakan Kapal **BUKAN akibat keadaan kahar (Force Majeure).**

10. Bahwa fakta tersebut diatas jelas menunjukkan bahwa Kapal milik **Tergugat II telah mengangkut Para Korban dengan cara tidak aman** sehingga jelas harus bertanggung jawab atas luka-luka yang diderita oleh Para Korban yang diangkutnya akibat pengoperasian Kapal secara tidak aman dan juga mengabaikan keselamatan penumpang. Hal ini sebagaimana diatur dalam **Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:**

Pasal 40

(1) *Perusahaan angkutan di perairan **bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.***

(2) *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.*

Pasal 41

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

- a. **kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;**
- b. **musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut ;**



- c. *keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut ;
atau*
- d. *kerugian pihak ketiga.*

Penjelasan Pasal 41

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “kematian atau lukanya penumpang yang diangkut” adalah matinya atau lukanya penumpang yang diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan dan terjadi di dalam kapal, dan/atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari kapal, sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Huruf b

Tanggung jawab tersebut sesuai dengan perjanjian pengangkutan dan peraturan perundang-undangan.

Huruf c

Tanggung jawab tersebut meliputi antara lain memberikan pelayanan kepada penumpang dalam batas kelayakan selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian perusahaan angkutan di perairan.

Huruf d.

Yang dimaksud dengan “pihak ketiga” adalah orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum yang tidak ada kaitannya dengan pengoperasian kapal, tetapi meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal.

11. Bahwa selanjutnya Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan juga mengatur tanggung-jawab Tergugat II selaku operator kapal yang telah menyebabkan korban luka:

Pasal 181

- (1) *Perusahaan angkutan di perairan **bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya.***
- (2) *Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:*
 - a. ***kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;***



- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
- d. kerugian pihak ketiga.

12. Bahwa selain itu fakta tersebut diatas juga menunjukkan bahwa Tergugat I sebagai pihak yang menunjuk Tergugat II selaku operator Kapal telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban.

Bahwa hal tersebut diatas membuktikan bahwa Tergugat I dan Tergugat II telah bersama-sama melakukan Perbuatan Melawan Hukum yang menimbulkan kerugian sebagaimana diatur Pasal 1365 KUH Perdata:

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

ADANYA KERUGIAN YANG DIALAMI OLEH TERTANGGUNG (INSURED) YANG TELAH DIGANTIKAN OLEH PENGGUGAT DENGAN HAK SUBROGASI

13. Bahwa selanjutnya akibat kerugian-kerugian akibat insiden ledakan Kapal tersebut diatas, Para Korban selaku Penggugat mengajukan Gugatan Ganti Rugi terhadap Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) selaku Tergugat, melalui *Queen’s Bench Division of the High Court of Justice* (selanjutnya disebut **“Pengadilan Inggris”**) sebagaimana terdaftar dalam Claim No. HQ18P03013. Dalam Gugatan melalui Pengadilan Inggris ini, Para Korban pada intinya menuntut ganti rugi kepada Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) atas kerugian yang dialaminya sehubungan dengan luka/cidera akibat dari insiden ledakan Kapal.

Hal tersebut di atas sebagaimana tercantum dalam *Claim Form* dan *Particulars of Claim* tertanggal 18 Agustus 2018 dan *Preliminary Schedule of Loss* yang diajukan oleh Para Korban ke Pengadilan Inggris (**Bukti P-9**).

14. Bahwa terhadap Gugatan Ganti Rugi tersebut di atas, Pengadilan Inggris telah mengeluarkan **“Putusan Sementara”** dan **“Putusan Akhir”** yang pada pokoknya memerintahkan Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) untuk membayar sejumlah **biaya pengobatan dan evakuasi medis, kerugian serta biaya hukum** yang dialami oleh Para Korban akibat insiden ledakan Kapal tersebut, sebagai berikut:



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

a. Putusan Sementara Pengadilan Inggris 7 Februari 2019 (Bukti P-10):

Bahasa Inggris

- "4. The Defendant shall within 14 days:
- (i) Pay to each of the Claimants an interim payment in the sum of **£30,000** on account of each of their respective claim for damages;
 - (ii) Pay to the Claimants' solicitors the sum of **£75,000** on account of the Claimants' legal costs generally."

Terjemahan Bahasa Indonesia

- "4. Tergugat wajib dalam waktu 14 hari:
- (i) Membayar kepada Para Penggugat untuk pembayaran sementara masing-masing sejumlah £30,000 atas kerugian yang dialami;
 - (ii) Membayar biaya pengacara Para Penggugat sejumlah **£75,000** atas biaya hukum yang dialami oleh Para Penggugat keseluruhan."

b. Putusan Sementara Pengadilan Inggris tertanggal 13 Februari 2020 (Bukti P-11):

Bahasa Inggris

"UPON THE PARTIES AGREEING TERMS AND BY CONSENT IT IS ORDERED THAT:

1. The Defendant shall make a further interim payment in the sum of **£100,000** which payment is made in full and final satisfaction of all three Claimants; claims for the past cost of medical treatment (in Bali and Thailand only) and associated medevac expenses in resort and as identified in the Preliminary Schedules of Loss as "Medical treatment and repatriation costs";
2. The parties agree that the above-mentioned sum shall be paid directly to AXA Travel Insurance via their appointed representatives Blake Laphorn LLP and shall be paid within 21 days from the date of this order; and
3. Cost in the case."

Terjemahan Bahasa Indonesia

"ATAS PERSETUJUAN PARA PIHAK TERHADAP SYARAT-SYARAT DAN BERDASARKAN IZINNYA TELAH DIPUTUSKAN SEBAGAI BERIKUT:

Halaman 9 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Tergugat akan melakukan pembayaran sementara lebih lanjut sejumlah **£100,000** secara penuh dan sebagai penyelesaian akhir dari ketiga Penggugat tersebut; mengenai tuntutan-tuntutan sebelumnya yakni biaya perawatan (di Bali dan Thailand saja) dan pengeluaran-pengeluaran sehubungan dengan evakuasi medis di resor yang mana disebutkan dalam Preliminary Schedules of Loss yaitu "Biaya Perawatan Medis Medical treatment dan repatriasi";
2. Para pihak sepakat bahwa jumlah yang disebutkan di atas akan dibayarkan langsung kepada Asuransi Perjalanan AXA melalui perwakilannya yang ditunjuk yakni Blake Laphorn LLP dan akan dibayarkan dalam waktu 21 hari sejak tanggal putusan ini; dan
3. Biaya dalam perkara ini;"

c. Putusan Akhir Pengadilan Inggris tertanggal 01 Juli 2020 (Bukti P-12):

Bahasa Inggris

"IT IS ORDERED THAT:

1. There shall be judgement in respect of damages and interest entered in favour of the First Claimant as against the Defendant in the sum of **£51,987.00**.
2. The Defendant shall pay the First Claimant the further sum of £21,987.00, in addition to the interim payment of £30,000 ordered by Master Cook on 7 February 2019, in full and final satisfaction of the judgment in favour of the First Claimant herein and such payment to be made to the First Claimant's Solicitors within 28 days from the date of this Order.
3. There shall be judgment in respect of damages and interest entered in favour of the Second Claimant as against the Defendant in the sum of **£851,160.67**.
4. The Defendant shall pay the Second Claimant the further sum of £821,160.67, in addition to the interim payment £30,000 ordered by Master Cook on 7 February 2019, in full and final satisfaction of the judgment in favour of the Second Claimant herein and such payment to be made to the Second Claimant's Solicitors within 28 days from the date of this Order.
5. There shall be judgment in respect of damages and interest entered in favour of the Third Claimant as against the Defendant in the sum of **£851,160.67**.
6. The Defendant shall pay the Third Claimant the further sum

Halaman 10 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

of £821,160.67, in addition to the interim payment of £30,000 ordered by Master Cook on 7 February 2019, in full and final satisfaction of the judgment in favour of the Third Claimant herein and such payment to be made to the Third Claimant's Solicitors within 28 days from the date of this Order.

7. The Defendant shall pay the Claimants' costs agreed in the sum of **£295,691.66**. The Defendant having made a payment on account of costs in the sum of £75,000 shall pay the balance of £220,691.66 to the Claimant's solicitors within 28 days from the date of this Order.
8. Upon payment of the above-mentioned sums and costs the parties shall be discharged from all and any further liabilities to each other.

Terjemahan Bahasa Indonesia

"TELAH DIPUTUSKAN SEBAGAI BERIKUT:

1. Terdapat putusan sehubungan dengan kerugian dan bunga yang diberikan untuk kepentingan Penggugat Pertama dari Tergugat sebesar **£51,987.00**.
2. Tergugat harus membayar Penggugat Pertama sejumlah £21,987.00, sebagai tambahan dari pembayaran sementara sebesar £30,000 yang diputuskan oleh Hakim Cook pada tanggal 7 Februari 2019, sebagai pembayaran penuh dan akhir dari putusan untuk kepentingan Penggugat Pertama di sini dan pembayaran tersebut harus dilakukan kepada Pengacara Penggugat Pertama dalam waktu 28 hari sejak tanggal Putusan ini.
3. Terdapat putusan sehubungan dengan kerugian dan bunga yang diberikan untuk kepentingan Penggugat Kedua dari Tergugat sebesar **£851,160.67**.
4. Tergugat harus membayar Penggugat Kedua sejumlah £821.160,67, sebagai tambahan dari pembayaran sementara £30,000 yang diputuskan oleh Hakim Cook pada tanggal 7 Februari 2019, sebagai pembayaran penuh dan akhir dari putusan untuk kepentingan Penggugat Kedua di sini dan pembayaran tersebut harus dilakukan kepada Pengacara Penggugat Kedua dalam waktu 28 hari sejak tanggal Putusan ini.
5. Terdapat putusan sehubungan dengan kerugian dan bunga

Halaman 11 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



- yang diberikan untuk kepentingan Penggugat Ketiga dari Tergugat sebesar **£851,160.67**.
6. Tergugat harus membayar Penggugat Ketiga sejumlah **£821,160.67**, sebagai tambahan untuk pembayaran sementara sebesar **£30,000** yang diputuskan oleh Master Cook pada tanggal 7 Februari 2019, sebagai pembayaran penuh dan akhir dari putusan untuk kepentingan Penggugat Ketiga di sini dan pembayaran tersebut harus dilakukan kepada Pengacara Penggugat Ketiga dalam waktu 28 hari sejak tanggal Putusan ini.
 7. Tergugat harus membayar biaya Penggugat yang disetujui sebesar **£295,691.66**. Tergugat yang telah melakukan pembayaran atas biaya-biaya sebesar **£75,000** harus membayar sisanya sebesar **£220,691.66** kepada pengacara Penggugat dalam waktu 28 hari sejak tanggal Putusan ini.
 8. Setelah pembayaran jumlah dan biaya yang disebutkan di atas, para pihak akan dibebaskan dari semua dan kewajiban lebih lanjut satu sama lain.

15. Bahwa akibat adanya kerugian sehubungan dengan ledakan Kapal tersebut sebagaimana dalam Putusan Sementara dan Putusan Akhir dari Pengadilan Inggris tersebut, Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) mengajukan klaim asuransi kepada Penggugat selaku Penanggung-nya (*Insurer*);

Bahwa terhadap klaim asuransi yang diajukan oleh Rickshaw Travel Limited (Tertanggung), selanjutnya **Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*) hingga saat ini telah membayar seluruh klaim ganti kerugian kepada Para Korban atas nama Rickshaw Travel Limited (Tertanggung)** serta mengeluarkan biaya-biaya hukum sehubungan dengan Gugatan Ganti Kerugian Para Korban di Pengadilan Inggris, yang total keseluruhannya seluruhnya sebesar **£2,291,596.97** (dua juta dua ratus sembilan puluh satu ribu lima ratus sembilan puluh enam Pound Sterling dan sembilan puluh tujuh sen), dengan rincian sebagai berikut:

- a. senilai **£90,000.00** (sembilan puluh ribu Pound Sterling) sebagai pembayaran sementara untuk kerugian yang dialami Para Korban dan **£75,000.00** (tujuh puluh lima ribu Pound Sterling) untuk biaya jasa hukum/biaya pengacara Para Korban sesuai dengan Putusan Sementara Pengadilan Inggris 7 Februari 2019 (**Bukti P-10**) yang dibayarkan melalui Kuasa Hukum Para Korban (Penningtons Manches Cooper LLP) pada tanggal



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

12 Desember 2018 sebagaimana bukti tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP tertanggal 2 Januari 2020 (**Bukti P-13**);

b. senilai **£100,000.00** (seratus ribu Pound Sterling) sebagai pembayaran sementara lebih lanjut untuk biaya perawatan (khusus di Bali dan Thailand saja) dan pengeluaran-pengeluaran sehubungan dengan evakuasi medis di resor sesuai dengan Putusan Sementara Pengadilan Inggris tertanggal 13 Februari 2020 (**Bukti P-11**), yang dibayarkan kepada AXA Travel Insurance Limited selaku penanggung asuransi dari Para Korban sebagaimana bukti pembayaran berupa *Settlement & Release Form* dari AXA Travel Insurance Limited tertanggal 17 Februari 2020 (**Bukti P-14**);

c. Senilai **£21,987.00** (dua puluh satu ribu sembilan ratus delapan puluh tujuh Pound Sterling) sebagai pembayaran lanjutan akhir atas kerugian yang dibayarkan kepada Dr. Naila Khan sesuai dengan Putusan Akhir Pengadilan Inggris tertanggal 01 Juli 2020 (**Bukti P-12**) yang dibayarkan melalui Kuasa Hukum Para Korban (Peningtons Manches Cooper LLP) sebagaimana bukti tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP tertanggal 19 Oktober 2020 (**Bukti P-15**);

d. Senilai **£821,160.67** (delapan ratus dua puluh satu ribu seratus enam puluh Pound Sterling dan enam puluh tujuh sen) sebagai pembayaran lanjutan akhir atas kerugian yang dibayarkan kepada Dr. Sabrina Khan sesuai dengan Putusan Akhir Pengadilan Inggris tertanggal 01 Juli 2020 (**Bukti P-12**) yang dibayarkan melalui Kuasa Hukum Para Korban (Peningtons Manches Cooper LLP) sebagaimana bukti tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP tertanggal 19 Oktober 2020 (**Bukti P-15**);

e. Senilai **£821,160.67** (delapan ratus dua puluh satu ribu seratus enam puluh Pound Sterling dan enam puluh tujuh sen) sebagai pembayaran lanjutan akhir atas kerugian yang dibayarkan kepada Tn. Mohammed Athif Khan sesuai dengan Putusan Akhir Pengadilan Inggris tertanggal 01 Juli 2020 (**Bukti P-12**) yang dibayarkan melalui Kuasa Hukum Para Korban (Peningtons Manches Cooper LLP) sebagaimana bukti tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP tertanggal 19 Oktober 2020 (**Bukti P-15**);

f. Senilai **£220,691.66** (dua ratus dua puluh ribu enam ratus sembilan puluh satu Pound Sterling dan enam puluh enam sen) sebagai pembayaran lanjutan akhir atas biaya-biaya lainnya yang dikeluarkan oleh Para Korban sesuai dengan Putusan Akhir Pengadilan Inggris tertanggal 01 Juli 2020 (**Bukti P-12**) yang dibayarkan melalui Kuasa Hukum Para Korban

Halaman 13 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

(Penningtons Manches Cooper LLP) sebagaimana bukti tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP tertanggal 19 Oktober 2020 (**Bukti P-15**);

g. Selain itu, Penggugat dalam perkara aquo juga telah menanggung biaya-biaya hukum sehubungan dengan Gugatan Ganti Rugi yang diajukan oleh Para Korban di Pengadilan Inggris, yang hingga saat ini sebesar **£141,596.97** (seratus empat puluh satu ribu lima ratus sembilan puluh enam Pound Sterling dan sembilan puluh tujuh sen) sebagaimana bukti Rincian Perhitungan Biaya berikut dengan tagihan dan/atau bukti-bukti pembayaran yang telah dibayarkan oleh Penggugat (**Bukti P-16**).

16. Selanjutnya Penggugat juga telah menerima Surat Subrogasi dari Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) sebagaimana Surat Subrogasi tertanggal 22 Oktober 2019 (Bukti P-17) yang pada pokoknya menyatakan bahwa Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) telah menerima pembayaran ganti rugi sehubungan dengan insiden meledaknya Kapal dan selanjutnya Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) memberikan HAK SUBROGASI kepada Penggugat untuk menuntut kepada pihak ketiga yang menyebabkan kerugian tersebut.

Bahwa mengenai hak subrogasi ini juga telah diatur didalam **Pasal 1400 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata)**, berbunyi sebagai berikut:

“Subrogasi atau penggantian hak-hak si berpiutang oleh seorang pihak ketiga, yang membayar kepada si berpiutang itu, terjadi baik dengan persetujuan maupun demi undang-undang.”

Bahwa **Pasal 284 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)** berbunyi sebagai berikut:

“Penanggung yang telah membayar kerugian barang yang dipertanggungkan, memperoleh semua hak yang sekiranya dimiliki oleh tertanggung terhadap pihak ketiga berkenaan dengan kerugian itu...”

17. Bahwa berdasarkan ketentuan dimaksud, oleh karenanya **hak tuntutan dan kedudukan serta hak privilege Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) terkait kerugian akibat insiden ledakan Kapal** akibat kesalahan Para Tergugat telah beralih kepada Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*).

18. Oleh karena itu sudah sepantasnya Tergugat I dan Tergugat II yang bertanggung jawab atas insiden ledakan Kapal diwajibkan **untuk mengganti**

Halaman 14 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



kerugian kepada Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*) sebagai pihak yang kini menanggung kerugian dimaksud.

19. Bahwa berdasarkan Hak Subrogasi yang dimiliki oleh Penggugat, selanjutnya Penggugat telah meminta Para Tergugat untuk memenuhi kewajibannya mengganti kerugian kepada Penggugat berkaitan dengan **kerugian yang telah dibayar akibat insiden meledaknya Kapal berdasarkan Putusan Pengadilan London** sebagaimana surat-surat sebagai berikut:

- Surat Ref. No. MF/3969 tertanggal 07 Februari 2019 dari Miles Fanning Legal (selaku kuasa hukum Penggugat di Inggris) kepada Tergugat I (**Bukti P-18**);
- Surat Ref. No. MF/3969 tertanggal 07 Februari 2019 dari Miles Fanning Legal (selaku kuasa hukum Penggugat di Inggris) kepada Tergugat II (**Bukti P-19**);

Bahwa hanya Tergugat I, melalui PT. McLaren Indonesia selaku loss adjuster dari perusahaan asuransi untuk Tergugat I, menanggapi dalam E-mail tertanggal 28 Februari 2019 (**Bukti P-20**) dengan menyatakan bahwa mereka sedang menindaklanjuti permasalahan ini. Namun demikian hingga saat ini belum juga ada penyelesaian dari Para Tergugat.

20. Bahwa selain itu, Penggugat melalui Kuasa Hukumnya di Indonesia telah mengirimkan beberapa kali surat somasi kepada Tergugat I dan Tergugat II sebagai berikut:

- Surat Ref. No. AWMA/1/2101/2020/MIH tanggal 21 Januari 2020 kepada Tergugat II perihal: Somasi; (**Bukti P-21**)
- Surat Ref. No. AWMA/2/2101/2020/MIH tanggal 21 Januari 2020 kepada Tergugat I perihal: Somasi; (**Bukti P-22**)
- Surat Ref. No. AWMA/1/3101/2020/MIH tanggal 31 Januari 2020 kepada Tergugat II perihal: Somasi Kedua; (**Bukti P-23**)
- Surat Ref. No. AWMA/1/3101/2020/MIH tanggal 31 Januari 2020 kepada Tergugat I perihal: Somasi Kedua; (**Bukti P-24**)
- Surat Ref. No. AWMA/3/1402/2020/MIH tanggal 14 Februari 2020 kepada Tergugat II perihal: Somasi Ketiga; (**Bukti P-25**)
- Surat Ref. No. AWMA/5/1402/2020/MIH tanggal 14 Februari 2020 kepada Tergugat I perihal: Somasi Ketiga; (**Bukti P-26**)

Halaman 15 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Surat Ref. No. AWMA/2/0909/2020/MIH tanggal 9 September 2020 kepada Tergugat II perihal: Surat Peringatan Terakhir; **(Bukti P-27)**
- Surat Ref. No. AWMA/1/0909/2020/MIH tanggal 9 September 2020 kepada Tergugat I perihal: Surat Peringatan Terakhir. **(Bukti P-28)**

Namun Tergugat I maupun Tergugat II tetap tidak menunjukkan itikad baik untuk bertanggung jawab atas kerugian dimaksud dan/atau memenuhi kewajiban pembayaran ganti kerugian tersebut kepada Penggugat.

21. Bahwa atas penggantian kerugian yang diberikan oleh Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*) kepada Rickshaw Travel Limited selaku Tertanggung (*Insured*), maka kini kerugian-kerugian baik secara Materiil maupun Immateriil akibat Kecelakaan dimaksud telah beralih kepada Penggugat sebagai Penanggung (*Insurer*), yang mana perincian kerugian-kerugian dimaksud adalah sebagai berikut:

A. Kerugian Materiil

1. **Kewajiban Pokok** yaitu pembayaran ganti kerugian Para Korban akibat insiden ledakan Kapal GILI CAT II seluruhnya sebesar **£2,291,596.97** (dua juta dua sembilan puluh satu ribu lima ratus sembilan puluh enam Pound Sterling dan sembilan puluh tujuh);

2. **Kewajiban pembayaran BUNGA** atas keterlambatan diterimanya ganti rugi, yang mana apabila Penggugat menerima pembayaran ganti rugi TEPAT WAKTU dari Para Tergugat, maka tentu saja Penggugat mempunyai kesempatan untuk mendapatkan keuntungan dari penerimaan nilai ganti rugi dimaksud, setidaknya kesempatan untuk mendapatkan keuntungan bunga bank dari hasil deposito atas nilai ganti rugi dimaksud.

Oleh karena itu, demi keadilan, sudah sepantasnya Majelis Hakim pemeriksa perkara *quo* menetapkan BUNGA atas keterlambatan diterimanya ganti rugi oleh Penggugat dari Para Tergugat, yang mana besarnya bunga berdasarkan undang-undang (*Staatsblad* 1848, No.22) adalah sebesar 6% (enam persen) per tahun.

Bahwa demi keadilan, BUNGA dimaksud harus dihitung sejak tanggal pembayaran ganti kerugian oleh Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*) yaitu tanggal 12 Desember 2018 sampai dengan Para Tergugat benar-benar telah membayar lunas seluruh kewajibannya yang belum dibayar tersebut kepada Penggugat.

Halaman 16 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



Bahwa besarnya bunga atas kerugian berdasarkan undang-undang (*Staatsblad* 1848, No.22) sebesar 6% (enam persen) adalah sejalan dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung RI No. 1643 K/Pdt/2008 tertanggal 31 Desember 2008.

B. Kerugian Immateriil

Kerugian Immateriil yang timbul oleh karena telah tersitanya tenaga, waktu, dan pikiran Penggugat dalam mengusahakan agar Para Tergugat memenuhi kewajibannya kepada Penggugat yang jumlahnya tidak ternilai atau tidak dapat diganti dengan apapun juga, akan tetapi adalah mendekati kewajaran apabila kerugian Immateriil tersebut ditaksir sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar Rupiah).

22. Bahwa sebagai referensi / acuan bagi Majelis Hakim dalam memeriksa perkara aquo, maka perlu kami kemukakan beberapa **putusan hakim yang telah berkekuatan** hukum tetap yang mengabulkan gugatan dari pihak asuransi berdasarkan hak subrogasi, sebagai berikut:

1. Putusan Pengadilan Tinggi Jambi No. 60/PDT/2013/PT.Jbi. tanggal 6 Januari 2014 yang telah dikuatkan dengan Putusan Mahkamah Agung RI. No. 322 PK/PDT/2018 tanggal 23 Juli 2018 (**Bukti P-29**), dengan pertimbangan hukum di tingkat Banding diantaranya:

“Menimbang bahwa karena perbuatan awak TB Putra Bes 005, PT. Surya Karya Cipta Makmur mengklaim PT. Asuransi Indrapura (Pembanding/semula Penggugat) untuk membayar uang penggantian kerugian sebesar Rp. 3.850.000.000,- (Tiga milyar delapan ratus lima puluh juta Rupiah), maka perbuatan awak TB Putra Bes 005 memiliki kaitan erat dengan kerugian yang diderita oleh Pembanding/semula Penggugat sehingga menurut Majelis Hakim Pengadilan Tingkat Banding, PT. Asuransi Indrapura (Pembanding/semula Penggugat) mempunyai kapasitas untuk melakukan gugatan atas dasar perbuatan melawan hukum kepada Terbanding/semula Tergugat;”

2. Putusan Mahkamah Agung RI. No. 555 K/PDT/2018 tanggal 24 April 2018 (**Bukti P-30**), dengan pertimbangan hukum di tingkat Kasasi diantaranya:

“Bahwa surat gugatan Penggugat cukup jelas karena dalam surat gugatan telah dicantumkan tanggal pemberian Surat Pernyataan Pelimpahan Hak (subrogasi) dari Tertanggung (Heri Setiabudi) kepada Penanggung yaitu tanggal 22 November 2013. Subrogasi yang diterbitkan tersebut sah secara hukum, sehingga Penanggung memiliki hak untuk menuntut kerugian sebesar



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang telah dikeluarkan kepada Tertanggung sebagai akibat terjadinya kecelakaan tanggal 25 September 2013.”

3. Putusan Mahkamah Agung RI. No. 1075 K/PDT/2014 tanggal 28 November 2014 (**Bukti P-31**), dengan pertimbangan hukum diantaranya:

“Bahwa sesuai doktrin real party in interest maka pihak *Penggugat sekarang Termohon Kasasi* dapat menggantikan kedudukan pihak *PT.SAP* untuk mengajukan tuntutan ganti kerugian kepada pihak *Pemohon Kasasi* berdasarkan hak subrogasi.”

4. Putusan Mahkamah Agung RI. No. 2930 K/PDT/2015 tanggal 29 Februari 2016 (**Bukti P-32**), dengan pertimbangan hukum diantaranya sebagai berikut:

“Terbukti Tergugat I telah wanprestasi kepada PT. Pertamina yang disubrogasikan kepada Penggugat, oleh karena itu Tergugat I untuk membayar ganti rugi kepada Penggugat sebesar USD 2,932,583.40 dengan bunga 12% setiap tahun sejak perkara aquo di daftarkan di Pengadilan Negeri sampai Tergugat I selesai membayarnya;”

SITA JAMINAN

23. Bahwa untuk menjamin gugatan Penggugat agar tidak sia-sia, dan untuk melindungi hak dan kepentingan Penggugat serta untuk mencegah Para Tergugat melakukan tindakan-tindakan yang dapat merugikan hak dan kepentingan Penggugat, maka Penggugat mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa perkara *aquo* pada Pengadilan Negeri Denpasar agar sebelum ditetapkan putusan atas Gugatan ini, berkenan untuk meletakkan sita jaminan terhadap seluruh aset milik Para Tergugat, diantaranya sebagai berikut:

- A. Sebidang tanah dan rumah tinggal yang berdiri di atasnya beserta dengan barang-barang di dalamnya;
- B. Kapal laut, kendaraan Bermotor, termasuk namun tidak terbatas pada mobil-mobil milik Para Tergugat;
- C. Barang dan/atau harta lainnya yang perinciannya akan diserahkan kemudian secara terpisah.

24. Bahwa oleh karena gugatan ini didasarkan pada bukti-bukti yang otentik yang tidak dapat disangkal kebenarannya, sehingga sesuai dengan Pasal 180 (1) HIR, mohon agar putusan dalam perkara ini, dapat dilaksanakan terlebih dahulu

Halaman 18 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

(*uitveerbaar bij voorraad*) meskipun ada bantahan, perlawanan (*verzet*), banding, kasasi atau upaya hukum lainnya.

Berdasarkan hal-hal di atas, maka Penggugat mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa perkara *aquo* pada Pengadilan Negeri Denpasar berkenan untuk memeriksa, mengadili dan memutuskan perkara ini, sebagai berikut:

PETITUM

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 untuk secara tanggung renteng membayar ganti rugi Materiil dan Immateriil kepada Penggugat, dengan perincian sebagai berikut:

A. Kerugian Materiil

1. **Kewajiban Pokok** yaitu pembayaran ganti kerugian Para Korban akibat insiden ledakan Kapal GILI CAT II seluruhnya sebesar **£2,291,596.97** (dua juta dua sembilan puluh satu ribu lima ratus sembilan puluh enam Pound Sterling dan sembilan puluh tujuh);

2. **Kewajiban pembayaran BUNGA** atas keterlambatan diterimanya ganti rugi, yang mana apabila Penggugat menerima pembayaran ganti rugi TEPAT WAKTU dari Para Tergugat, maka tentu saja Penggugat mempunyai kesempatan untuk mendapatkan keuntungan dari penerimaan nilai ganti rugi dimaksud, setidaknya kesempatan untuk mendapatkan keuntungan bunga bank dari hasil deposito atas nilai ganti rugi dimaksud.

Oleh karena itu, demi keadilan, sudah sepantasnya Majelis Hakim memeriksa perkara *aquo* menetapkan BUNGA atas keterlambatan diterimanya ganti rugi oleh Penggugat dari Para Tergugat, yang mana besarnya bunga berdasarkan undang-undang (*Staatsblad* 1848, No.22) adalah sebesar 6% (enam persen) per tahun.

Bahwa demi keadilan, BUNGA dimaksud harus dihitung sejak tanggal pembayaran ganti kerugian oleh Penggugat selaku Penanggung (*Insurer*) yaitu tanggal 12 Desember 2018 sampai dengan Tergugat I dan Tergugat II benar-benar telah membayar lunas seluruh kewajibannya yang belum dibayar tersebut kepada Penggugat.

Halaman 19 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



B. Kerugian Immateriil

Kerugian Immateriil yang timbul oleh karena telah tersitanya tenaga, waktu, dan pikiran Penggugat dalam mengusahakan agar Para Tergugat memenuhi kewajibannya kepada Penggugat yang jumlahnya tidak ternilai atau tidak dapat diganti dengan apapun juga, akan tetapi adalah mendekati kewajaran apabila kerugian Immateriil tersebut ditaksir sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar Rupiah).

4. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan yang diletakan terhadap aset-aset milik Para Tergugat, diantaranya sebagai berikut:

- A. Sebidang tanah dan rumah tinggal yang berdiri diatasnya beserta dengan barang-barang di dalamnya;
- B. Kendaraan Bermotor, termasuk namun tidak terbatas pada mobil-mobil milik Para Tergugat;
- C. Barang dan/atau harta lainnya yang perinciannya akan diserahkan kemudian secara terpisah.

5. Menyatakan putusan dalam perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu (*uitveerbaar bij voorraad*) meskipun ada bantahan, perlawanan (*verzet*), banding, kasasi atau upaya hukum lainnya.

6. Menghukum Para Tergugat untuk membayar biaya perkara yang timbul.

Atau apabila Pengadilan Negeri Denpasar berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilinya (*ex aequo et bono*).

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

I. DALAM EKSEPSI

A. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK / *EXCEPTIO PLURIUM LITIS CONSORTIUM*

I. Pihak-Pihak Yang Menerbitkan Izin Kelaiklautan Kapal Gili Cat II Tidak Ditarik Sebagai Pihak

Bahwa terkait unsur Perbuatan Melawan Hukum (PMH) Tergugat I, Penggugat mendalilkan bahwa Tergugat I sebagai pihak yang menunjuk Tergugat II selaku

Halaman 20 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



operator Kapal telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban" (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6).

Bahwa berdasarkan dalil Penggugat tersebut unsur kesalahan terkait PMH adalah karena kegagalan dan/atau kelalaian dalam pemeriksaan kelaiklautan kapal. Bahwa terkait kelaiklautan kapal harus memenuhi persyaratan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) dimana berdasarkan pasal 1 angka 33 UU Pelayaran "Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu".

Pasal 124 ayat (1) UU Pelayaran mengatur bahwa: "Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal".

Bahwa kapal yang dioperasikan di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal yang dibuktikan dengan diberikannya sertifikat keselamatan. Kewenangan pemberian sertifikat keselamatan diatur pada Pasal 126 ayat (1) UU Pelayaran yang mengatur: "Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri". Menteri menurut Pasal 1 angka 64 UU Pelayaran "adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran", dalam hal ini adalah Menteri Perhubungan.

Bahwa Pasal 169 ayat (1), (2), (3), (4) dan (5) UU Pelayaran mengatur bahwa:

- (1) Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- (2) Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat.
- (3) Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa Dokumen

Halaman 21 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Penyesuaian Manajemen Keselamatan (Document of Compliance/DOC) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (Safety Management Certificate/SMC) untuk kapal.

(4) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemerintah yang memiliki kompetensi atau lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah.

(5) Sertifikat Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran diterbitkan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.

Bahwa pihak yang berwenang dan berkompeten terkait perizinan kelaiklautan kapal Gili Cat II tersebut adalah:

1. Menteri Perhubungan berdasarkan Pasal 1 angka 64 jo. Pasal 126 ayat (1) UU Pelayaran;
2. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terkait Dokumen Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Gili Cat II;
3. Kasubdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapat, Direktorat Perkapalan dan kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, terkait Sertifikat Manajemen Keselamatan Kapal Gili Cat II;
4. Syahbandar KSOP Kelas IV Padangbai-Bali, terkait Surat Persetujuan Berlayar Kapal Gili Cat II;

Bahwa mereka merupakan pihak-pihak yang bekompeten dan berwenang terkait penentuan kelaiklautan kapal, bukannya Tergugat I yang tidak memiliki kemampuan teknis terkait perkapalan apalagi kewenangan untuk melakukan inspeksi dan pemberian izin terkait kelaiklautan kapal Gili Cat II. Tergugat I bukan ahli nautika ataupun ahli teknik perkapalan sehingga tidak berwenang dan tidak berkompeten menentukan kelaiklautan kapal.

Bahwa karena pihak-pihak yang berkompeten dan berwenang terkait penentuan kelaiklautan kapal dan menerbitkan Izin Kelaiklautan Kapal Gili Cat II tidak ditarik sebagai pihak maka gugatan Penggugat kurang pihak. Berdasarkan alasan tersebut maka gugatan Penggugat Gugatan Kurang Pihak (Exceptio Plurium Litis Consortium) sehingga sudah sepatutnya dinyatakan tidak dapat diterima.

II. Nahkoda Kapal Gili Cat II Tidak Ditarik Sebagai Pihak

Bahwa dalam gugatannya Penggugat mendalilkan bahwa Tergugat I "telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama

Halaman 22 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban” (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6).

Bahwa yang berkewajiban dan memiliki kemampuan secara teknis untuk memeriksa apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik bukanlah Tergugat I.

Bahwa berdasarkan Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) diatur bahwa:

“Nakhoda wajib menaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya.

Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya”.

Bahwa Pasal 138 ayat (2) dan (3) UU Pelayaran mengatur:

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

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

Berdasarkan Pasal 343 KUHD dan Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) UU Pelayaran tersebut menentukan bahwa Nahkoda berkewajiban untuk memastikan bahwa kapalnya dijamin sanggup berlayar, aman baik untuk kapal itu sendiri, penumpang maupun muatannya. Dengan kata lain Nahkoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan. Jika tidak memenuhi kewajiban-kewajiban tersebut maka Nahkoda tidak boleh melakukan pelayaran.

Bahwa Nahkoda wajib untuk memastikan kelaiklautan kapalnya, dimana pelanggaran atas kewajiban tersebut diancam pidana berdasarkan Pasal 302 UU Pelayaran yang mengatur bahwa:

(1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut

Halaman 23 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

(2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

(3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Bahwa jika terjadi kecelakaan atas kapal dalam pelayaran, maka yang bertanggung jawab penuh adalah Nahkoda berdasarkan Pasal 249 UU Pelayaran yang mengatur bahwa: "Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain".

Bahwa tanggung jawab Nahkoda tersebut juga ditegaskan dalam Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal) yang mengatur bahwa: "Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain". Ketentuan tersebut kemudian juga diatur dengan redaksional yang serupa dalam peraturan pelaksanaan PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (Permenhub Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal) pada Pasal 2 ayat (2).

Bahwa yang berkewajiban dan memiliki kemampuan secara teknis untuk memeriksa apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat berdasarkan Pasal 343 KUHD serta Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) UU Pelayaran dalam hal ini adalah Nahkoda kapal. Bahwa pihak yang bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan kapal berdasarkan Pasal 249, Pasal 302 UU Pelayaran dan Pasal 2 ayat 92) PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal adalah Nahkoda kapal. Sehingga Nahkoda Kapal Gili Cat II pada saat terjadinya kecelakaan pada 15 September 2016 sebagai pihak yang bertanggung jawab untuk memeriksa dengan seksama apakah kapal yang



dinahkodainya berada dalam kondisi terawat dengan baik (memenuhi syarat kelailautan) harus ditarik sebagai pihak dalam perkara *a quo*.

Bahwa karena Nahkoda Kapal Gili Cat II pada saat terjadinya kecelakaan pada 15 September 2016 tidak ditarik sebagai pihak maka gugatan Penggugat kurang pihak. Berdasarkan alasan tersebut maka gugatan Penggugat Gugatan Kurang Pihak (*Exceptio Plurium Litis Consortium*) sehingga sudah sepatutnya dinyatakan tidak dapat diterima.

B. GUGATAN PENGGUGAT *ERROR IN PERSONA*

I. KARENA KELIRU PIHAK YANG DITARIK SEBAGAI TERGUGAT I

Bahwa Gugatan Penggugat *Error in Persona* karena seharusnya Tergugat I tidak turut ditarik sebagai pihak dalam perkara *a quo*. Bahwa Penggugat mendalilkan bahwa "Tergugat I sebagai pihak yang menunjuk Tergugat II selaku operator Kapal telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban" sehingga "Tergugat I dan Tergugat II telah bersama-sama melakukan perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian sebagaimana diatur Pasal 1365 KUHPerdara (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6).

Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada bagian Eksepsi di atas Tergugat I tidak berwenang dan tidak berkapasitas untuk memeriksa apakah kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik atau memeriksa kelaiklautan kapal sebagaimana didalilkan oleh Pengugat. Bahwa yang berwenang untuk itu adalah:

1. Menteri Perhubungan;
2. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
3. Kasubdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapat, Direkotrat Perkapalan dan kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut,;
4. Syahbandar KSOP Kelas IV Padangbai-Bali; dan
5. Nahkoda Kapal Gili Cat II pada waktu kecelakaan kapal tersebut.

Bahwa terkait perbuatan melawan hukum dalam gugatan Penggugat, unsur hukum yang dilanggar menurut dalil Penggugat adalah pelanggaran terhadap Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 10 Hal. 5) kemudian Pasal 181

Halaman 25 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 11 Hal. 6). Bahwa aturan-aturan tersebut hanya membebaskan pertanggungjawaban kepada perusahaan angkutan di perairan saja. Tergugat I bukan merupakan perusahaan angkutan di perairan, dan tidak dapat dimintai pertanggungjawaban terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut serta akibat yang ditimbulkan atas pengoperasian kapal.

Bahwa karena Tergugat I tidak berwenang dan tidak berkapasitas untuk memeriksa apakah kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik (memeriksa kelaiklautan kapal) Ia tidak melakukan perbuatan melanggar hukum sebagaimana Pasal 1365 KUHPerdara maupun melanggar Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ataupun Pasal 181 Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Karena tidak ada pelanggaran hukum yang dilakukan, maka Tergugat I tidak sepatutnya ditarik sebagai pihak tergugat dalam perkara *a quo* sehingga gugatan Penggugat *error in persona*, sehingga sudah sepatutnya gugatan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima.

II. PENGUGAT TIDAK MEMILIKI KAPASITAS UNTUK MENGGUGAT / GEMIS AANHOEDANIGHEID

Bahwa Penggugat tidak memiliki hubungan hukum/perikatan apapun dengan Tergugat I dan Tergugat II, baik karena perjanjian ataupun karena undang-undang. Tergugat I hanya memiliki hubungan hukum dengan Rickshaw Travel Limited. Dalam hal ini Rickshaw Travel limited tidak memiliki hak tagih kepada Tergugat I, sehingga tidak ada hak tagih atas Tergugat I yang bisa dialihkan oleh Rickshaw Travel Limited kepada Penggugat melalui subrogasi.

Bahwa Penggugat mendalihkan bahwa adanya kerugian yang dialami oleh tertanggung (*insured*) yang telah digantikan oleh Penggugat dengan hak subrogasi. Kerugian ini didasarkan pada Putusan Pengadilan Inggris (*Queen's Bench Division of the High Court of Justice*). Bahwa Putusan Pengadilan Inggris tersebut merupakan putusan dari hakim asing/pengadilan asing yang tidak memiliki kewenangan di Indonesia.

Bahwa mengenai keberlakuan dari putusan pengadilan asing di Indonesia berlaku Pasal 436 Reglement op de Burgerlijke rechtvordering (Rv) yang mengatur bahwa: "kecuali dalam hal-hal yang ditentukan oleh Pasal 724

Halaman 26 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan undang-undang lain, putusan-putusan Hakim asing tidak dapat dilaksanakan di Indonesia. Berdasarkan Pasal 436 Rv tersebut putusan hakim asing tidak memiliki kekuatan hukum di di Indonesia, sehingga tidak ada dasar hukum/alas hak bagi Penggugat untuk mengajukan gugatan *a quo*.

Bahwa karena tidak ada hubungan hukum/perikatan, kemudian tidak adanya hak tagih yang dapat dialihkan, dan bahwa alas hak gugatan yaitu kerugian ternyata didasarkan pada putusan pengadilan asing yang tidak dapat dilaksanakan di Indonesia, maka Penggugat tidak memiliki kapasitas untuk menggugat dikarenakan Penggugat tidak mempunyai alas hak sehingga gugatan Penggugat *error in persona*, sehingga sudah sepatutnya gugatan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima.

C. PENGADILAN NEGERI DENPASAR TIDAK BERWENANG SECARA ABSOLUT UNTUK MENGADILI PERKARA INI

Bahwa penentuan tanggung gugat atas kecelakaan Kapal Gili Cat II ini tunduk pada aturan Hukum Pengangkutan yang khusus untuk angkutan perairan diatur berdasarkan UU Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya serta beberapa bagian dari KUHD. UU Pelayaran menentukan kewajiban dari Nahkoda dan Anak Buah Kapal sebagai standar profesi kepelautan. Standar profesi kepelautan diantaranya diatur pada Pasal 343 KUHD dan Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) UU Pelayaran yang menentukan bahwa Nahkoda berkewajiban untuk memastikan bahwa kapalnya dijamin sanggup berlayar, aman baik untuk kapal itu sendiri, penumpang maupun muatannya.

Dasar gugatan PMH dari Penggugat adalah "Tergugat I sebagai pihak yang menunjuk Tergugat II selaku operator Kapal telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban"(vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6).

Bahwa sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, Tergugat I tidak berwenang dan tidak berkapasitas untuk memeriksa apakah kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik (memeriksa kelaiklautan kapal). Bahwa yang berkewajiban dan memiliki kemampuan secara teknis untuk memeriksa apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat berdasarkan Pasal 343 KUHD serta Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) UU Pelayaran dalam hal ini adalah Nahkoda kapal. Nahkoda kapal

Halaman 27 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang tidak melaksanakan ketentuan tersebut telah melakukan kesalahan dan/atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang menyebabkan Kecelakaan Kapal.

Bahwa yang berwenang menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam memastikan bahwa kapal sanggup berlayar dan aman baik untuk kapal itu sendiri, penumpang maupun muatannya sebagaimana didalilkan oleh Penggugat dalam Posita Gugatannya pada No. 12 yang menurut Pasal 343 KUHD dan Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) UU Pelayaran wajib dilaksanakan oleh Nakhoda dan/atau Perwira Kapal bukanlah Pengadilan Negeri.

Bahwa mengenai kekuasaan kehakiman berdasarkan Pasal 24 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945) diatur bahwa: "Badan-badan lain yang fungsinya berkaitan dengan kekuasaan kehakiman diatur dalam undang-undang".

Berdasarkan Pasal 24 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 tersebut maka terdapat badan-badan lain yang fungsinya berkaitan dengan kekuasaan kehakiman. Dalam ranah Hukum Pengangkutan, badan tersebut adalah Mahkamah Pelayaran yang telah mendapatkan wewenangnya sebagai badan yang memiliki kewenangan peradilan/yudisial berdasarkan peraturan perundang-undangan terutama yang berkaitan dengan hukum pengangkutan, yaitu:

a. Pasal 373a ayat (1) KUHD yang mengatur bahwa: "Seorang nakhoda yang terhadap kapal muatan atau para penumpang telah melakukan sesuatu kesalahan, iapun **dengan keputusan Mahkamah Pelayaran, selama suatu waktu tertentu, yang tidak melebihi dua tahun, dapat dipecat dari kekuasaannya untuk berlayar sebagai nakhoda dalam sebuah kapal Indonesia.**

b. Pasal 1 angka 58 UU Pelayaran yang mengatur bahwa: " Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal".

c. Pasal 251 UU Pelayaran yang mengatur: "Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar" Pasal ini mengatur mengenai fungsi Mahkamah Pelayaran;

Halaman 28 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



d. Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal): “Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal”. Bahwa PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal ini dibentuk berdasarkan amanat Pasal 255 UU Pelayaran, dimana diatur “bahwa lebih lanjut mengenai fungsi, kewenangan, dan tugas Mahkamah Pelayaran serta tata cara dan prosedur **pengenaan sanksi administratif** diatur dengan Peraturan Pemerintah”.

e. Pasal 43 ayat (2) a. PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang mengatur bahwa:

(2) 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 Nakhoda dan/atau Perwira Kapal atas terjadinya Kecelakaan Kapal;**

f. Pasal 43 ayat (3) PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal yang mengatur bahwa: “**Mahkamah Pelayaran dalam melaksanakan tugas melakukan pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan melalui pelaksanaan sidang oleh Tim Panel Ahli**”. Bahwa salah satu tugas Mahkamah Pelayaran adalah meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan. Dalam rangka pelaksanaan tugas tersebut maka Mahkamah Pelayaran diberi kewenangan melaksanakan sidang.

g. Pasal 18 sampai dengan Pasal 36 PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal (Paragraf 2 tentang Pelaksanaan Sidang Mahkamah Pelayaran dan Paragraf 3 tentang Keputusan Mahkamah Pelayaran). Bahwa pasal-pasal tersebut mengatur mengenai Hukum Acara Mahkamah Pelayaran, sehingga secara hukum Mahkamah Pelayaran bekerja seperti lembaga peradilan pada umumnya, yaitu menentukan Anggota Mahkamah Pelayaran yang akan melaksanakan sidang pemeriksaan lanjutan Kecelakaan Kapal, melakukan pemanggilan terhadap terduga, saksi, dan ahli, kemudian mengadakan pemeriksaan dan penilaian terhadap alat-alat bukti, dan juga akhirnya menghasilkan Keputusan Mahkamah Pelayaran.

h. Pasal 31 PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, **Keputusan Mahkamah Pelayaran paling sedikit memuat:**

a. ikhtisar kejadian Kecelakaan Kapal;

Halaman 29 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- b. hasil pembuktian yang diperoleh dalam pelaksanaan sidang;
- c. pendapat Mahkamah Pelayaran
- d. **sanksi administratif kepada Nakhoda dan/atau Perwira Kapal** sepanjang Nakhoda dan/atau Perwira Kapal terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan.

Bahwa Mahkamah Pelayaran memperoleh kewenangan berdasarkan konstitusi dan peraturan perundang-undangan. Fungsi dan tugasnya berkaitan dengan pelaksanaan kekuasaan kehakiman terutama penjatuhan sanksi administratif. Mahkamah Pelayaran juga memiliki hukum acara tersendiri dan bekerja seperti lembaga peradilan pada umumnya. Berdasarkan hal-hal tersebut maka, **Mahkamah Pelayaran dapat disebut sebagai lembaga semiyudisial atau quasi-yudisial yang mempunyai fungsi yudikatif/peradilan.**

Bahwa gugatan Penggugat yang mendalilkan adanya perbuatan melawan hukum karena adanya kegagalan dan/atau kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6) jika berdasarkan Hukum Pengangkutan sebagaimana diatur pada Pasal 343 KUHD, Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) UU Pelayaran, Pasal 43 ayat (2)a PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal merupakan gugatan yang salah pihak/*error in persona* karena seharusnya yang menjadi Tergugat adalah Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal bukannya Biro Perjalanan Wisata sebagai perantara. **Bahwa kewenangan untuk menilai dan memutus apakah ada kegagalan dan/atau kelalaian dalam memeriksa kondisi kapal bukan merupakan kewenangan Pengadilan Negeri Denpasar, tetapi demi hukum merupakan kewenangan dari Mahkamah Pelayaran.**

Bahwa karena Pengadilan Negeri Denpasar tidak berwenang secara absolut untuk mengadili perkara tentang ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan, maka sudah sepatutnya gugatan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima.

D. GUGATAN PENGGUGAT KABUR/OBSCUR LIBEL

Bahwa berdasarkan Pasal 125 ayat 1 HIR dan pasal 149 ayat 1 RBg dikemukakan bahwa gugatan yang kabur adalah gugatan yang melawan hak dan tidak beralasan, yang dapat dikarenakan dasar hukum gugatan dan dasar peristiwa atau fakta gugatan yang tidak diuraikan dengan jelas. Bahwa surat

Halaman 30 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



gugatan terdiri dari dua bagian, yaitu *fundamentum petendi* /posita yang berisi uraian peristiwa dan dasar hukum gugatan dan juga petitum. Bahwa *fundamentum petendi*/posita tersebut harus menguraikan dengan jelas, terang dan lengkap mengenai dasar hukum gugatan/*rechtsgrond* dan dasar peristiwa atau fakta gugatan/*feitelijk grond*.

Bahwa penggugat mendalihkan bahwa "Tergugat I dan Tergugat II telah bersama-sama melakukan perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian sebagaimana diatur Pasal 1365 KUHPerdara (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6). Bahwa berbeda dengan pasal-pasal lain dalam KUHPerdara yang merupakan ketentuan hukum yang sudah lengkap perumusan Pasal 1365 KUHPerdara merupakan struktur norma yang memerlukan penjabaran lebih lanjut, yaitu berupa penjabaran hukum yang tertulis dan/atau tidak tertulis yang dilanggar maupun peristiwa/ fakta yang mendukung dalil tersebut. Gugatan dengan dasar Pasal 1365 KUHPerdara perlu menjabarkan dan mematerialisasi unsur-unsur dari Pasal tersebut yang secara nyata dilanggar dalam positanya.

Bahwa unsur-unsur Pasal 1365 KUHPerdara adalah:

- A. Ada perbuatan;
- B. Perbuatan tersebut melawan hukum;
- C. Ada kesalahan;
- D. Ada kerugian dan;
- E. Terdapat hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.

Bahwa terkait dalil pelanggaran Pasal 1365 KUHPerdara, Penggugat tidak menguraikan secara jelas dan terang mengenai:

- Perbuatan materiil/nyata apa yang dilakukan Tergugat I? atau kelalaian apa yang dilakukan Tergugat I?
- Bagaimana penjabaran unsur melawan hukum (baik pasal/aturan perundang-undangan maupun hukum tidak tertulis yang dilanggar Tergugat I)?
- Apakah perbuatan materiil/nyata atau kelalaian tersebut melawan hukum sehingga bisa disebut sebagai kesalahan?
- Bagaimanakah hubungan kausal antara kerugian yang didalihkan Penggugat dengan kesalahan (perbuatan materiil/nyata atau kelalaian yang melawan hukum)?



Bahwa karena tidak diuraikannya unsur-unsur Pasal 1365 KUHPerdara yang telah dilanggar oleh Tergugat I, maka dasar hukum gugatan dan dasar peristiwa/fakta gugatan Penggugat tidak jelas, sangat sumir dan kabur sehingga sudah sepatutnya gugatan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima.

II. DALAM POKOK PERKARA

1. Bahwa segala sesuatu yang telah Tergugat I kemukakan didalam eksepsi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam pokok perkara sepanjang ada relevansinya.

2. Bahwa Tergugat I menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil yang dikemukakan oleh Penggugat dalam Gugatannya kecuali terhadap hal hal yang secara tegas diakui oleh Tergugat I dalam Jawaban Gugatannya.

3. Bahwa terhadap Posita Gugatan Penggugat angka 1 dan 2 dapat Tergugat I tanggap sebagai berikut:

Bahwa Penggugat tidak memiliki hubungan hukum apapun dengan Tergugat I. Bahwa Tergugat I hanya memiliki hubungan hukum dengan Rickshaw Travel Limited. Bahwa hubungan hukum antara Penggugat dan Rickshaw Travel Limited berupa Perjanjian Polis Asuransi Operator Tur dan Agen Travel No. B1053BA15072 (742) tertanggal 2 Februari 2016 (selanjutnya disebut Perjanjian Polis Asuransi Operator Tur dan Agen Travel) tidak ada hubungannya dengan dan tidak sepengetahuan atau persetujuan Tergugat I.

4. Bahwa Tergugat I menolak dengan tegas dalil Penggugat pada Posita Gugatan Penggugat angka 7 sampai dengan 12 yang menyatakan "Ledakan Kapal Karena Kesalahan Tergugat I dan Tergugat II Bukan Karena Keadaan Kahar (Force Majeure)".

I. Ledakan Kapal Bukan Kesalahan dan Tanggung Jawab Tergugat I

Bahwa Penggugat mendalilkan bahwa Kapal milik Tergugat II telah mengangkut Para Korban dengan cara tidak aman sehingga melanggar Pasal 40 dan Pasal 41 UU Pelayaran kemudian Pasal 181 PP Angkutan di Perairan (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 10 dan 11 Hal. 5-6). Bahwa Tergugat I bukan berkedudukan sebagai perusahaan angkutan di perairan, sehingga bagi Tergugat I tidak berlaku aturan pada Pasal-Pasal tersebut. **Tergugat I tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut Kapal Gili Cat II, karena kapal**



tersebut bukan miliknya dan terlebih lagi Tergugat I tidak berkedudukan sebagai perusahaan angkutan di perairan.

Bahwa dalam norma hukum pengangkutan, terkait pengangkutan di perairan diatur dalam UU Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya, diantaranya PP Angkutan Perairan, PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan Permenhub Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, serta berlaku juga beberapa bagian dari KUHD yang mengatur mengenai hal terkait.

Bahwa dalam hukum pengangkutan berdasarkan UU Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya serta KUHD yang bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan penumpang kapal angkutan perairan serta memikul tanggung jawab jika terjadi kematian atau lukanya penumpang tersebut adalah:

1. Perusahaan Pengangkutan berdasarkan Pasal 40, Pasal 41 UU Pelayaran, dan Pasal 181 PP Angkutan Perairan; dan
2. Nahkoda berdasarkan Pasal 343 KUHD, Pasal 138 ayat (2) dan (3), serta Pasal 249 UU Pelayaran, Pasal 2 ayat (2) PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan Pasal 2 ayat (2) Permenhub Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Bahwa tidak diatur kedudukan pihak agen perjalanan (Tergugat I) sebagai pihak yang bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan penumpang serta memikul tanggung jawab jika terjadi kematian atau lukanya penumpang.

II. Ledakan Kapal Memenuhi Unsur Keadaan Kahar Bagi Tergugat I

Bahwa keadaan kahar/*force majeure* dalam hukum perdata diatur dalam buku III B.W dalam pasal 1244 dan 1245 KUHPperdata yang mengatur bahwa:

Pasal 1244 KUHPperdata:

Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi, dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan, bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya.

Pasal 1245 KUHPperdata:

Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang berhalangan



memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.

Bahwa berdasarkan Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara tersebut, unsur-unsur dari keadaan kahar adalah:

- a. Peristiwa penyebab terjadinya keadaan kahar tersebut haruslah “tidak terduga” oleh para pihak pada saat perjanjian dibuat (Pasal 1244 KUHPerdara);
- b. Peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pihak yang harus melaksanakan prestasi (yang berutang/debitur) tersebut (Pasal 1244 KUHPerdara);
- c. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya keadaan kahar itu diluar kesalahan pihak debitur (Pasal 1244 KUHPerdara);
- d. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya keadaan kahar tersebut bukan kejadian yang disengaja oleh debitur (Pasal 1245 KUHPerdara);
- e. Para pihak tidak dalam keadaan itikad buruk (Pasal 1244 KUHPerdara);
- f. jika terjadi keadaan kahar, maka para pihak tidak boleh menuntut ganti rugi (Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara)

Bahwa dalam kedudukan Tergugat I seluruh unsur-unsur Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara tersebut terpenuhi. Tergugat I ketika mengadakan perjanjian dengan pihak Rickshaw Travel Limited sama sekali tidak menduga akan terjadi kecelakaan, dimana berdasarkan hukum pengangkutan, kecelakaan kapal tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada Pihak Tergugat I karena diluar kesalahannya dan tidak dilakukan dengan sengaja. Tergugat I juga tidak beritikad buruk, karena Tergugat ingin memberikan pelayanan dan pengalaman terbaik bagi wisatawan/klien Rickshaw Travel Limited sehingga memutuskan menggunakan Kapal Gili Cat II yang dimiliki oleh Tergugat II. Keputusan tersebut diambil karena Tergugat II memiliki reputasi yang sangat baik. Terbukti dari banyaknya agen perjalanan wisata yang bonafid dan terkemuka menggunakan jasa Tergugat II hingga pada saat terjadinya kecelakaan tersebut.

Bahwa mengenai kecelakaan Kapal Gili Cat II telah diperiksa dan diputus oleh Mahkamah Pelayaran dengan Putusan Nomor HK.210/7/IV/MP.18. Bahwa tentang sebab terjadinya peristiwa (penyebab ledakan), Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa: **“penyebab terjadinya letupan (ledakan) di deck penumpang KM. Gili Cat II tidak dapat dibuktikan”** (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/7/IV/MP.18. hal. 17). Bahwa mengenai

Halaman 34 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



kesalahan dan kelalaian dalam kecelakaan Kapal Gili Cat II Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa: “dalam hal penyebab terjadinya peristiwa sebagaimana disebutkan dalam Paragraf C nomor 5, **bahwa tidak terdapat cukup bukti tentang Penyebab dari terjadinya letupan (ledakan), sehingga tidak dapat ditetapkan mengenai penyebab dari letupan (ledakan)**” dan “Berdasarkan prinsip-prinsip dalam persidangan apabila tidak terpenuhi bukti-bukti terhadap suatu penyebab terjadinya suatu peristiwa atau kejadian maka tidak dapat ditentukan tentang siapa yang harus bertanggung jawab” (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.21O/7/IV/MP.18. hal. 18-19). Berdasarkan hal-hal tersebut Mahkamah Pelayaran kemudian memutuskan bahwa: “**Menyatakan bahwa penyebab terjadinya letupan (ledakan) di dek Penumpang KM. Gili Cat II, tanggal 15 September 2016, pukul 09.35 WITA, di Perairan Tanjung Sari Padangbai-Bali, tidak dapat ditetapkan**” (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.21O/7/IV/MP.18. hal. 20).

Berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa penyebab ledakan tidak dapat ditetapkan (disebabkan oleh sesuatu diluar kuasa Tergugat I) sehingga memenuhi unsur keadaan kahar.

Bahwa peristiwa penyebab terjadinya kecelakaan Kapal Gili Cat II tidak terduga, tidak disengaja dan bukan merupakan kesalahan Tergugat I baik jika ditinjau dari peraturan hukum pengangkutan maupun jika ditinjau dari kesusilaan dan kepatutan. Sehingga berdasarkan kedudukan Tergugat I, penyebab kecelakaan Kapal Gili Cat II adalah karena keadaan kahar sehingga tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada Tergugat I.

Bahwa karena meledaknya Kapal Gili Cat II tersebut memenuhi unsur keadaan kahar bagi Tergugat I, maka Para Pihak yaitu Rickshaw Travel Limited ataupun penanggungnya (*insurer*) tidak berhak menuntut ganti rugi.

III. Tergugat I Tidak Memenuhi Unsur Perbuatan Melawan Hukum

Bahwa Penggugat mendalilkan bahwa “Tergugat I sebagai pihak yang menunjuk Tergugat II selaku operator Kapal telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban” dan “Tergugat I dan Tergugat II telah bersama-sama melakukan Perbuatan Melawan Hukum yang menimbulkan kerugian

Halaman 35 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



sebagaimana diatur Pasal 1365 KUHPerdata” (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6).

Bahwa Pasal 1365 KUH Perdata mengatur bahwa: “tiap perbuatan melawan hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

Berdasarkan rumusan tersebut, unsur-unsur Pasal 1365 KUHPerdata adalah:

- A. Ada perbuatan;
- B. Perbuatan tersebut melawan hukum;
- C. Ada kesalahan;
- D. Ada kerugian dan;
- E. Terdapat hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian.

Bahwa dari unsur-unsur perbuatan melawan hukum tersebut, tidak terbukti Tergugat I melakukan perbuatan melawan hukum sebagaimana akan diuraikan sebagai berikut:

A. Perbuatan

Bahwa perbuatan disini dapat berupa kesengajaan (dilakukan secara aktif) dan perbuatan yang merupakan kelalaian (pasif/tidak berniat melakukannya).

B. Melawan hukum

Bahwa suatu perbuatan dikatakan melawan hukum jika:

- Bertentangan dengan hak subjektif orang lain;
- Bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku;
- Bertentangan dengan kesusilaan;
- Bertentangan dengan kepatutan.

B.1. Melawan Hukum Dalam Arti Sempit (Melanggar Hukum Tertulis)

Bahwa berkaitan dengan unsur melawan hukum, secara sempit hukum dapat diartikan sebagai peraturan perundang-undangan. Dalam kasus penentuan tanggung gugat kecelakaan Kapal Gili Cat yang berlaku adalah hukum pengangkutan. **Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai hukum pengangkutan, Tergugat I tidak dapat dimintai pertanggungjawaban karena tidak ada pelanggaran hukum pengangkutan yang dilakukan oleh Tergugat I.** Bahwa yang berkewajiban untuk memastikan kelaiklautan kapal serta bertanggung jawab jawab jika terjadi kematian atau lukanya penumpang kapal berdasarkan hukum **pengangkutan adalah:**

Halaman 36 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



1. Perusahaan Pengangkutan berdasarkan Pasal 40, Pasal 41 UU Pelayaran, dan Pasal 181 PP Angkutan Perairan; dan
2. Nahkoda berdasarkan Pasal 343 KUHD, Pasal 138 ayat (2) dan (3), serta Pasal 249 UU Pelayaran, Pasal 2 ayat (2) PP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan Pasal 2 ayat (2) Permenhub Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Bahwa atas dalil Penggugat yaitu “Tergugat I sebagai pihak yang menunjuk Tergugat II selaku operator Kapal telah gagal dan/atau melakukan kelalaian karena tidak memeriksa dengan seksama apakah Kapal yang dinaiki Para Korban berada dalam kondisi terawat dengan baik sehingga tidak akan membahayakan Para Korban” (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 12 Hal. 6), perbuatan Tergugat I menunjuk Tergugat II sebagai pengangkut tidak dapat diklasifikasikan sebagai melawan hukum, karena tidak bertentangan dengan baik itu hak subjektif orang lain, kewajiban hukum Tergugat I, kesusilaan dan kepatutan. Dalil Penggugat tersebut sungguh tidak masuk akal, sesat dan tendensius, karena Tergugat I bukanlah perusahaan perkapalan ataupun perusahaan pengangkutan di perairan, juga bukan ahli nautika ataupun ahli teknik perkapalan sehingga sama sekali tidak berkompeten dalam menentukan kelaiklautan kapal.

Bahwa Tergugat I tidak berwenang dan tidak memiliki kompetensi untuk memeriksa dan memutuskan mengenai kelaiklautan kapal. Bahkan dalam hukum pengangkutan tidak diatur sama sekali kewajiban dan tanggung jawab bagi Tergugat I.

Bahwa peraturan perundang-undangan yang dilanggar menurut dalil Penggugat adalah Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 10 Hal. 5) kemudian Pasal 181 PP Angkutan di Perairan (vide: Posita Gugatan Penggugat No. 11 Hal. 6). **Bahwa aturan-aturan tersebut hanya membebaskan kewajiban dan pertanggungjawaban kepada perusahaan angkutan di perairan saja. Tergugat I bukan merupakan perusahaan angkutan di perairan**, dan tidak dapat dimintai pertanggungjawaban terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut serta akibat yang ditimbulkan atas pengoperasian kapal. Sehingga jelas Penggugat tidak dapat membuktikan dalilnya mengenai adanya perbuatan melawan hukum.

Bahwa mengenai kecelakaan Kapal Gili Cat II telah diperiksa dan diputus oleh Mahkamah Pelayaran dengan Putusan Nomor HK.210/7/IV/MP.18.

Halaman 37 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Dalam Putusan tersebut dengan Irah-Irah “DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA” Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa “kapal KM.Gili Cat II pada saat mengalami kecelakaan letupan di Perairan Tanjung Sari Padangbai memiliki kondisi kapal yang laik laut dan telah memenuhi persyaratan keselamatan berlayar, hal ini didukung oleh surat-surat kapal yang dipersyaratkan dan masih berlaku, dan telah diawaki oleh awak kapal yang memadai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan” (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.21O/7/IV/MP.18. hal. 14). Kemudian tentang sebab terjadinya peristiwa (penyebab ledakan), Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa: “penyebab terjadinya letupan (ledakan) di deck penumpang KM. Gili Cat II tidak dapat dibuktikan” (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.21O/7/IV/MP.18. hal. 17). Bahwa mengenai kesalahan dan kelalaian dalam kecelakaan Kapal Gili Cat II Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa: “dalam hal penyebab terjadinya peristiwa sebagaimana disebutkan dalam Paragraf C nomor 5, bahwa tidak terdapat cukup bukti tentang Penyebab dari terjadinya letupan (ledakan), sehingga tidak dapat ditetapkan mengenai penyebab dari letupan (ledakan)” dan “Berdasarkan prinsip-prinsip dalam persidangan apabila tidak terpenuhi bukti-bukti terhadap suatu penyebab terjadinya suatu peristiwa atau kejadian maka tidak dapat ditentukan tentang siapa yang harus bertanggung jawab” (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.21O/7/IV/MP.18. hal. 18-19). Berdasarkan hal-hal tersebut Mahkamah Pelayaran kemudian memutuskan bahwa: “Menyatakan bahwa penyebab terjadinya letupan (ledakan) di dek Penumpang KM. Gili Cat II, tanggal 15 September 2016, pukul 09.35 WITA, di Perairan Tanjung Sari Padangbai-Bali, tidak dapat ditetapkan” (vide: Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.21O/7/IV/MP.18. hal. 20).

Berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa Kapal Gili Cat II pada saat kecelakaan dalam kondisi laiklaut/terawat sehingga aman untuk berlayar sehingga tidak ada kesalahan atau kelalaian dalam hal pemeriksaan kelaiklautan kapal yang berakibat meledaknya Kapal Gili Cat II. Dan bahwa karena penyebab ledakan tidak dapat ditetapkan (disebabkan oleh sesuatu diluar kuasa Nahkoda, Tergugat I maupun Tergugat II) maka maka tidak dapat ditentukan tentang siapa yang harus bertanggung jawab.

B.2. Melawan Hukum Dalam Arti Luas (Melanggar Hukum Tidak Tertulis)

Halaman 38 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa berkaitan dengan unsur melawan hukum, jika ditinjau secara luas, hukum tidak hanya terdiri dari hukum tertulis saja tetapi juga hukum tidak tertulis termasuk nilai kesusilaan dan kepatutan yang berlaku di masyarakat. Bahwa Tergugat I sama sekali tidak melanggar hukum tidak tertulis ini, terbukti dari dasar pertimbangan kerjasama dengan Tergugat I dan Tergugat II untuk menyediakan jasa penyeberangan Bali-Lombok yang telah didasarkan pada nilai kesusilaan dan kepatutan, yaitu:

- a. Tergugat II jelas legalitas usahanya karena telah berbadan hukum dalam hal ini berupa Perseroan Terbatas (PT), karena banyak jasa pelayaran dari Bali ke Lombok yang tidak jelas legalitas usahanya.
- b. Kapal Gili Cat II milik Tergugat II memiliki perizinan (surat-surat kapal) yang dipersyaratkan sehingga mendapatkan surat persetujuan berlayar, sebagaimana berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.21O/7/IV/MP.18 yaitu:

- Pas Kecil, nomor PK.205/02/05/KSOP.Pbi-2016, diberikan di Padangbai-Bali, tanggal 18 Pebruari 2016, berlaku sampai dengan 17 Pebruari 2017, oleh Kepala Kantor KSOP Kelas IV Padangbai-Bali;
- Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang, nomor PK.001/04/05/KSOP.Pbi-2016, diterbitkan di Padangbai-Bali, tanggal 25 Mei 2016, berlaku sampai dengan 24 November 2016, oleh Kepala Kantor KSOP Kelas IV Padangbai-Bali;
- Sertifikat Manajemen Keselamatan, nomor PK.401/1623/SMC/DK-13, diterbitkan di Jakarta, tanggal 02 May 2013, berlaku sampai dengan 03 Mei 2018, oleh Kasubdit Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Ditjenhubla;
- Re Inspection Certificate Inflatable Life Raft, nomor 026,027,028,029,030/ILR-YS/II/BL-16, tanggal 25 Februari 2016, pemeriksaan berikutnya tanggal 25 Februari 2017, dibuat oleh Surveyor CV. Yasinori Sakti dan diketahui Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Benoa-Bali;
- Re Inspection Certificate Fire Fighting Extinguisher, nomor 010/PMKYS/II/BL-16, tanggal 26 Februari 2016, pemeriksaan berikutnya tanggal 26 Februari 2017, dibuat oleh Surveyor CV. Yasinori Sakti dan diketahui Kepala Seksi Status Hukum dan

Halaman 39 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

Sertifikasi Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Benoa-Bali;

- Karena telah lengkapnya surat-surat kapal Gili Cat II tersebut di atas maka diterbitkanlah Surat Persetujuan Berlayar, nomor P.2/PM.36.658/IX/2016, diterbitkan di Padangbai, tanggal 15 September 2016, oleh Syahbandar KSOP Kelas IV Padangbai-Bali.

c. Tergugat II adalah termasuk perusahaan pionir/awal yang menyediakan jasa pelayaran dari Bali ke Lombok (Gili), sehingga memiliki pengalaman yang cukup;

d. Tergugat II memiliki reputasi yang baik, terbukti mayoritas Travel Agen Besar dan Bonafid menggunakan Jasa Tergugat II, dimana dalam kecelakaan Kapal Gili Cat II tanggal 15 September 2016 terdapat sebagian besar klien dari Travel Agen Terkemuka diantaranya Asian Trails (berdiri sejak 1999, berkantor pusat di Bangkok, Thailand, dengan lebih dari 30 kantor yang dioperasikan sendiri di Asia Timur dan Tenggara dan 13 International Office di seluruh dunia yang dapat dilihat di: <https://www.asiantrails.travel/>) kemudian EXO Travel (berdiri sejak 1993, berkantor pusat di Bangkok, Thailand, dengan 25 kantor yang tersebar di seluruh dunia, dapat dilihat di: <https://www.exotravel.com/>) dan klien Travel Agen Besar lainnya;

e. Tergugat II memiliki manajemen profesional dan fasih berkomunikasi dalam Bahasa Inggris yang diperlukan ketika berhubungan dengan klien atau pihak ketiga yang merupakan Warga Negara Asing (WNA).

f. Keprofesionalan tersebut juga tercermin dari adanya perlindungan asuransi bagi penumpang yang disediakan oleh Tergugat II dengan nominal yang besar jika dibanding penyedia jasa pelayaran yang lain. Asuransi tersebut berupa Personal Accident Insurance Certificate dengan penyedia asuransi PT Asuransi Jasa Indonesia (Persero) dengan polis nomor: 505.734.200.15.09012/000/000 dengan santunan berupa:

- Kematian : USD 50,000.00 (lima puluh ribu USD)
- Cacat Tetap : USD 50,000.00 (lima puluh ribu USD)
- Pengeluaran Medis : 5,000.00 (lima ribu USD)

Halaman 40 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



g. Tergugat II memiliki pelayanan yang baik dan lengkap, karena memiliki layanan penghubung (*connecting service*) ke Gili Meno (ke mana Klien akan pergi), yang tidak dimiliki sebagian besar jasa pelayaran lain.

Bahwa Tergugat I tidak melakukan perbuatan yang disengaja maupun tidak (kelalaian) yang memenuhi unsur melawan hukum sebagaimana dalil Penggugat.

C. Kesalahan

Bahwa unsur ini menekankan pada kombinasi antara unsur perbuatan dan unsur perbuatan melawan hukum, di mana perbuatan (yang meliputi kesengajaan atau kelalaian) yang memenuhi unsur-unsur melawan hukum. Unsur kesalahan dipakai untuk menyatakan bahwa seseorang dinyatakan bertanggung jawab untuk akibat yang merugikan yang terjadi karena perbuatannya yang salah. Bahwa karena perbuatan Tergugat I tidak memenuhi unsur melawan hukum, maka unsur kesalahan ini pun tidak terbukti.

D. Kerugian

Bahwa Pasal 1365 KUH Perdata menentukan kewajiban pelaku perbuatan melawan hukum untuk membayar ganti rugi.

E. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian

Bahwa kerugian yang diderita oleh korban haruslah benar-benar sebagai akibat dari perbuatan yang dilakukan oleh pelaku bukan oleh akibat perbuatan lain. Bahwa karena perbuatan Tergugat I tidak memenuhi unsur melawan hukum dan unsur kesalahan maka kerugian yang didalilkan oleh Penggugat bukan merupakan tanggung jawab hukum dari Tergugat I.

Bahwa berdasarkan dalil-dalil Tergugat I tersebut yang didukung oleh dasar hukum (*rechtelijke grond*) dan dasar fakta (*feitelijke grond*) maka terbukti bahwa ledakan kapal bukan kesalahan dan tanggung jawab Tergugat I, kemudian ledakan kapal tersebut memenuhi unsur keadaan kahar bagi Tergugat I dan bahwa Tergugat I tidak memenuhi unsur perbuatan melawan hukum. Oleh karena itu dalil Penggugat yang menyatakan bahwa "Ledakan Kapal Karena Kesalahan Tergugat I dan Tergugat II Bukan Karena Keadaan Kahar (Force Majeure)" adalah **tidak benar** dan harus dikesampingkan.

5. Bahwa Tergugat I menolak dengan tegas dalil Penggugat pada Posita Gugatan Penggugat angka 13 sampai dengan 15 yang menyatakan adanya



kerugian yang dialami oleh tertanggung (*insured*) yang telah digantikan oleh Pengugat dengan hak subrogasi.

Bahwa Penggugat mendalilkan adanya kerugian yang didasarkan pada Putusan Pengadilan Inggris (*Queen's Bench Division of the High Court of Justice*). Bahwa Putusan Pengadilan Inggris tersebut merupakan putusan dari hakim asing/pengadilan asing yang tidak memiliki kewenangan di Indonesia.

Bahwa mengenai keberlakuan dari putusan pengadilan asing di Indonesia berlaku Pasal 436 Reglement op de Burgerlijke rechtvordering (Rv) yang mengatur bahwa: "kecuali dalam hal-hal yang ditentukan oleh Pasal 724 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan undang-undang lain, putusan-putusan Hakim asing tidak dapat dilaksanakan di Indonesia.

Bahwa berdasarkan Pasal 436 Rv tersebut putusan hakim asing tidak dapat dilaksanakan di Indonesia. Ketentuan tersebut juga didasarkan pada *Principle of Territorial Sovereignty*, yaitu Asas Kedaulatan Teritorial yang memandang bahwa yurisdiksi peradilan ditentukan oleh batasan-batasan kedaulatan atau wilayah kekuasaan negara. Berdasarkan asas ini kekuasaan kehakiman yang diakui hanya yang berasal dari alat-alat negara yang bersangkutan itu sendiri dan tidak dari negara lain (vide: (Setiawan, Aneka Masalah Hukum dan Hukum Acara Perdata, Alumni Bandung, 1992, h. 39.)

Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, dalil Penggugat yang menyatakan adanya kerugian yang dialami oleh tertanggung (*insured*) yang telah digantikan oleh Pengugat dengan hak subrogasi harus dikesampingkan karena didasarkan pada putusan hakim asing yang tidak diakui di Indonesia.

6. Bahwa terhadap Posita Gugatan Penggugat angka 16 sampai dengan 22 dapat Tergugat I tanggapi sebagai berikut:

Bahwa Tergugat I tidak memiliki hubungan hukum dengan Penggugat, Tergugat I hanya memiliki hubungan hukum dengan Rickshaw Travel Limited. Dalam hal ini Rickshaw Travel limited tidak memiliki hak tagih kepada Tergugat I, sehingga tidak ada hak tagih atas Tergugat I yang bisa dialihkan oleh Rickshaw Travel Limited kepada Penggugat.

Bahwa subrogasi didasarkan pada Pasal 1400 KUHPerdata yang mengatur bahwa: "Subrograsi atau perpindahan hak kreditur kepada seorang pihak ketiga yang membayar kepada kreditur, dapat terjadi karena persetujuan atau karena undang-undang". Berdasarkan Pasal 1400 KUHPerdata tersebut unsur subrogasi adalah:

Halaman 42 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- a. Ada lebih dari 1 (satu) kreditur dan ada 1 (satu) orang debitur yang sama;
- b. Penggantian hak-hak kreditur oleh pihak ketiga;
- c. Pembayaran;
- d. terjadi karena persetujuan atau karena undang-undang.

Bahwa dalam gugatan Penggugat ada dua debitur yang berbeda karena ada dua pihak yang digugat dengan dasar subrogasi. Karena ada dua debitur yang berbeda dalam gugatan *a quo* yang didasarkan pada hak subrogasi, maka gugatan ini tidak berdasar karena subrogasi tersebut tidak sah.

Bahwa Tergugat I tidak melakukan kesalahan atau kelalaian yang mengakibatkan kerugian dari Rickshaw Travel Limited sebagai bertanggung sehingga tidak ada hak tagih dalam bentuk ganti kerugian yang dapat dialihkan/disubrogasikan. Berdasarkan hal tersebut gugatan atas dasar subrogasi ini sudah sepatutnya dinyatakan tidak dapat ditolak atau setidaknya dinyatakan tidak dapat diterima.

7. Bahwa terhadap Posita Gugatan Penggugat angka 23 dan 24 dapat Tergugat I tanggapi sebagai berikut :

Bahwa terkait surat-surat dari Penggugat mengenai adanya kewajiban ganti kerugian, karena hal ini terkait dengan pertanggung jawaban asuransi maka Tergugat I telah melimpahkannya kepada pihak asuransi. Bahwa kemudian pihak asuransi menunjuk PT McLarens Indonesia sebagai loss adjuster yang diberi kewenangan untuk menanggapi surat-surat tersebut. Agar tidak terjadi korespondensi ganda Tergugat I tidak menanggapi lagi surat-surat tersebut.

8. Bahwa terhadap Posita Gugatan Penggugat angka 23 dan 24 dapat Tergugat I tanggapi sebagai berikut :

Bahwa unsur perbuatan melawan hukum yang didalilkan dilakukan oleh Tergugat I tidak terbukti. Karena Tergugat I tidak melakukan kesalahan atau kelalaian yang menimbulkan kerugian bagi Penggugat. Karena tidak memenuhi unsur perbuatan melawan hukum maka tidak ada dasar untuk mempertimbangkan dalil-dalil Penggugat tersebut di atas, permohonan sita jaminan (*conservatoir beslaag*) dan permohonan agar putusan dijalankan terlebih dahulu (*uitvoerbaar bij voorad*).

9. Bahwa selain dan selebihnya Gugatan Penggugat tidak perlu Tergugat I tanggapi oleh karena tidak mendasar juga tidak ada relevansinya dengan Tergugat I.

Halaman 43 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Dengan alasan-alasan tersebut di atas, maka Tergugat I dengan ini memohon ke hadapan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Denpasar yang memeriksa, menyidangkan dan memutus perkara ini berkenaan menjatuhkan putusan yang amarnya sebagai berikut:

DALAM EKSEPSI :

- Menerima keberatan / eksepsi Tergugat I untuk seluruhnya.
- Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

DALAM POKOK PERKARA:

- Menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.
- Menghukum Penggugat untuk membayar biaya yang timbul dalam perkara ini.

Atau : Apabila Yang Mulia Hakim berpendapat lain mohon putusan yang seadil-adilnya dan patut (*et aequo et bono*)

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

Majelis Hakim Yang Mulia, Tergugat II/Penggugat Rekonvensi dengan tegas menolak seluruh dalil Penggugat/Tergugat Rekonvensi dalam perkara ini, kecuali terhadap dalil-dalil dan fakta-fakta hukum yang secara tegas dan tertulis diakui kebenarannya oleh Tergugat II/Penggugat Rekonvensi dalam dokumen persidangan perkara ini.

Guna memudahkan pemahaman atas fakta hukum sebenarnya dalam perkara ini, Tergugat II perlu terlebih dahulu menyampaikan fakta dalam Ringkasan Eksekutif, sehingga akan terang benderang terlihat bahwa **Gugatan dalam perkara ini sangatlah tidak berdasar dan patut ditolak.**

RINGKASAN EKSEKUTIF

Dalam Ringkasan Eksekutif ini, Penggugat/Tergugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai "**Penggugat**", Tergugat I/Turut Tergugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai "**Tergugat I**", dan Tergugat II/Penggugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai "**Tergugat II**".

Tidak Ada Kesalahan Tergugat II Terkait Dengan Insiden KM. Gili Cat II

1. Tergugat II merupakan pemilik Kapal Motor Gili Cat II dengan spesifikasi Tanda Pas K.3, tipe kapal penumpang, *call sign* YB.5395, Tonase Kotor (GT) 6 dengan

Halaman 44 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

ukuran panjang 11,69 meter x lebar 3,42 meter x kedalaman lambung 0,90 meter, yang dipergunakan sebagai kapal wisata bahari dengan kapasitas penumpang sebanyak 35 orang (diluar awak kapal) ("**KM. Gili Cat II**").

2. Rute pelayaran KM. Gili Cat II adalah dari dan menuju Pelabuhan Padangbai, Kabupaten Karangasem, Bali ("**Pelabuhan Padangbai**") - Pelabuhan Gili Trawangan, Lombok, Nusa Tenggara Barat ("**Pelabuhan Gili Trawangan**").

3. Pada tanggal 15 September 2016, pukul 09.25 WITA, KM. Gili Cat II berlayar dari Pelabuhan Padangbai menuju Pelabuhan Gili Trawangan. Sekitar 10 (sepuluh) menit setelah berlayar (lepas tali), terjadi insiden letupan di ruang penumpang bagian belakang KM. Gili Cat II, di bawah tempat duduk penumpang baris kedua dari belakang.

4. Atas terjadinya insiden letupan tersebut, pada 19 April 2018, Mahkamah Pelayaran, Kementerian Perhubungan RI telah memeriksa dan mengeluarkan Putusan Nomor HK.210/7/IV/MP.18 tentang Kecelakaan Kapal Terjadinya Letupan di KM. Gili Cat II di Tanjung Sari Padangbai, Bali ("**Putusan Mahkamah Pelayaran**"). Amar Putusan Mahkamah Pelayaran, antara lain, sebagai berikut:

a. Menyatakan bahwa **penyebab terjadinya letupan (ledakan) di dek Penumpang KM. Gili Cat II, tanggal 15 September 2016, pukul 09.35 WITA, di Perairan Tanjung Sari Padangbai-Bali, tidak dapat ditetapkan.**

b. Menyatakan bahwa penyebab terjadinya letupan (ledakan) KM. Gili Cat II bukan merupakan tanggung jawab Nahkoda, dan dinilai Nahkoda telah melaksanakan kebiasaan Pelaut yang baik (*good seamanship*) serta telah memenuhi kewajibannya sesuai Amanah Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)."

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

5. Pada 21 Juni 2018, Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Bali Resor Karangasem ("**Polres Karangasem**") juga menerbitkan Surat No. B/1725/VI/RES.1.24./2018/Res kr. asem perihal Pemberitahuan Penghentian Penyidikan terkait dengan insiden letupan KM. Gili Cat II ("**SP3**"), yang menyatakan antara lain:

"Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, dengan ini diberitahukan bahwa terhitung mulai tanggal 16 Juni 2018, **penyidikan perkara tersebut dihentikan demi hukum karena tidak cukup bukti...**"

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

Halaman 45 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



6. Dengan demikian, terdapat fakta hukum yang kuat bahwa Tergugat II tidak memiliki kesalahan apapun atas terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II.

7. Namun, Penggugat (yang notabene tidak memiliki hubungan hukum sama sekali dengan Tergugat II), secara mengejutkan mengajukan Gugatan dan menuduh Tergugat II telah melakukan perbuatan melawan hukum karena seolah-olah Tergugat II yang telah mengakibatkan terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II. Tuduhan dimaksud hanyalah dalil semata yang tidak didasarkan pada fakta, apalagi hal tersebut jelas-jelas bertentangan dengan apa yang diuraikan dalam butir 4 dan 5 di atas.

Pengajuan Gugatan Jelas Bertentangan Dengan Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia

8. Secara melawan hukum, Penggugat malah mengacu kepada Laporan Final Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia No. KNKT.16.09.08.03 tahun 2017 terkait Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran Ledakan di Gili Cat II (Tanda Selar: K3 No. 2145) Sekitar Pelabuhan Padangbai, Karang Asem, Bali, 15 September 2016 ("**Laporan KNKT**").

9. Majelis Hakim Yang Mulia, Tergugat II perlu menegaskan bahwa peraturan perundang-undangan di Indonesia secara tegas mengatur bahwa Laporan KNKT tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian, bahkan tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Hal tersebut tegas diatur dalam:

Pasal 256 ayat (3) UU Pelayaran

*"Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal**".*

Pasal 48 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi ("PP Investigasi Kecelakaan Transportasi")

*"Semua dokumen yang berkaitan dengan seluruh proses Investigasi Kecelakaan Transportasi sampai dengan **laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2) tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan**".*

Pasal 5 Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi ("Perpres KNKT")

Halaman 46 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



*“Pelaksanaan tugas **investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT** sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a dilakukan **tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian atas terjadinya kecelakaan transportasi**”.*

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

10. Bahkan KNKT telah melarang untuk menjadikan laporan KNKT sebagai dasar untuk menuntut atau menggugat di peradilan manapun, sebagaimana kutipan di bawahini:

*“... **Laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk menuntut dan menggugat di hadapan peradilan manapun**”.*

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

11. Disamping itu, Laporan KNKT juga menegaskan antara lain:

- *“Investigasi KNKT tidak dapat menentukan pemicu ledakan”* (Sinopsis Laporan KNKT);
- *“Mesin kapal juga tidak mengalami kerusakan”* (Halaman 13 Laporan KNKT);
- *“Pemeriksaan terhadap kondisi sambungan kabel listrik tidak menemukan adanya kerusakan maupun deformasi yang dapat menimbulkan potensi percikan maupun pemicu kebakaran”* (Halaman 28 Laporan KNKT);
- *“Namun demikian, dari pemeriksaan lanjutan terhadap kondisi kelistrikan kapal tidak menemukan adanya potensi kerusakan kelistrikan baik pada kondisi fisik kabel listrik maupun sambungannya”* (Halaman 32 Laporan KNKT);
- *“KNKT juga tidak menemukan potensi pemicu kebakaran dari aktifitas manusia baik dari awak kapal maupun penumpang. Pemeriksaan terhadap kondisi mesin pasca kejadian tidak menunjukkan adanya kerusakan maupun kondisi yang berpotensi memicu ledakan”* (Halaman 32 Laporan KNKT).

12. Oleh Karena itu, Gugatan dalam perkara ini **justru telah melanggar hukum dan harus ditolak** karena Penggugat mendasarkan Gugatan pada Laporan KNKT yang dilarang dijadikan bukti di pengadilan.

Halaman 47 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Tergugat II Tidak Memiliki Hubungan Hukum atau Kepentingan Hukum Apapun dengan Penggugat Termasuk Rickshaw Travel Limited

13. Majelis Hakim Yang Mulia, selain hal tersebut di atas, Tergugat II juga sama sekali tidak memiliki hubungan hukum dan/atau kepentingan hukum apapun dengan Penggugat termasuk Rickshaw Travel Limited.

14. Gugatan juga patut ditolak karena Penggugat mendasari kedudukan hukum serta argumentasinya kepada putusan Pengadilan Inggris yang tidak ada kaitannya dengan hukum Indonesia bahkan Tergugat II. Tergugat II dengan ini menegaskan bahwa:

- a. Tergugat II bukan merupakan pihak yang terlibat dalam perkara tersebut;
- b. Tergugat II bukan pihak yang dihukum dalam putusan tersebut;
- c. Tergugat II tidak memiliki hubungan hukum atau kepentingan hukum sama sekali baik dengan Penggugat maupun dengan Rickshaw Travel Limited.

15. Dengan demikian, putusan Pengadilan Inggris tersebut tidak menimbulkan satu kewajiban hukum pun kepada Tergugat II.

16. Lagi pula, pengadilan di seluruh wilayah Indonesia memiliki sifat independensi dalam memutus suatu perkara tanpa terikat atau tunduk pada suatu putusan negara asing, termasuk putusan Pengadilan Inggris yang Penggugat dalilkan dalam Gugatan.

17. Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa Gugatan dalam perkara ini tidak berdasar dan harus ditolak karena pengajuan Gugatan justru telah melanggar hukum, dan Tergugat II tidak bersalah terkait dengan insiden letupan pada KM. Gili Cat II. Tergugat II pun tidak pernah melakukan perbuatan melawan hukum apalagi terhadap Penggugat.

Ringkasan fakta hukum yang sebenarnya di atas kiranya dapat memberikan gambaran yang utuh bagi Majelis Hakim Yang Mulia atas tidak adanya dasar dari Gugatan dalam perkara ini.

Adapun uraian rinci Eksepsi dan Jawaban serta Gugatan Rekonvensi telah Tergugat II/Penggugat Rekonvensi jabarkan sebagaimana di bawah ini:

DALAM KONVENSI

Halaman 48 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Dalam Konvensi, Penggugat/Tergugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai “**Penggugat**”, Tergugat I/Turut Tergugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai “**Tergugat I**”, dan Tergugat II/Penggugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai “**Tergugat II**”.

I. DALAM EKSEPSI

A. EKSEPSI DISKUALIFIKASI/GEMIS AAN HOEDANIGHEID: PENGGUGAT TIDAK MEMILIKI KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN, BAHKAN HUBUNGAN HUKUM DENGAN TERGUGAT II PUN TIDAK ADA

1. Majelis Hakim Yang Mulia, Penggugat tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan Gugatan terhadap Tergugat II karena tidak ada sama sekali hubungan hukum atau peristiwa hukum apapun antara Penggugat dengan Tergugat II.

2. Penggugat sendiri mengakui bahwa hubungan hukum Penggugat adalah dengan Rickshaw Travel Limited selaku tertanggung (*insured*) dari Penggugat, sesuai dengan dalil Penggugat di dalam butir 2 Gugatan:

“Bahwa Penggugat dalam hal ini bertindak sebagai Penanggung (insurer), dari Rickshaw Travel Limited selaku Tertanggung (Insured) berdasarkan Polis Asuransi Operator Tur dan Agen Travel No. B1053BA15072 (742) tertanggal 02 Februari 2016 (Bukti P-2). “

3. Bahkan dengan Rickshaw Travel Limited pun, Tergugat II tidak memiliki hubungan hukum apapun. Ketiadaan hubungan hukum tersebut di atas mengakibatkan Penggugat tidak mempunyai *legal standing* dalam mengajukan Gugatan.

4. Penggugat seolah tidak memahami bahwa dalam hukum berlaku asas *point d'interet point d'action*, yang pada pokoknya mengandung pengertian bahwa suatu gugatan harus didasarkan atas kepentingan yang cukup dan layak. Dengan demikian, apabila tidak mempunyai alas hukum atau kepentingan yang cukup dan layak, maka pihak tersebut tidak mempunyai *legal standing* untuk mengajukan suatu gugatan.

Halaman 49 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



5. Kepentingan hukum yang cukup dan layak dimaksud haruslah dilandasi oleh alas hak yang sah, sehingga berdasarkan alas hak yang sah dimaksudkan menjadi jelas apakah terdapat suatu hubungan hukum antara pihak yang hendak mengajukan gugatan dengan objek gugatannya. Apabila tidak ada alas hak yang sah, maka konsekuensi hukumnya adalah bahwa pihak tersebut demi hukum tidak mempunyai hubungan hukum dan karenanya tidak mempunyai kapasitas (*legal standing*) untuk mengajukan gugatan *a quo*. Hak dimaksud tentunya adalah hak yang didasarkan atas alas hukum yang sah.

6. Namun dalam Gugatan, Penggugat sangat memaksa seolah-olah Penggugat memiliki *legal standing* dengan mendalilkan bahwa Rickshaw Travel Limited selaku Tertanggung (*Insured*) dari Penggugat memberikan hak subrogasi untuk menuntut kepada pihak ketiga sebagaimana berikut:

*“Selanjutnya Penggugat juga telah menerima Surat Subrogasi dari Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) sebagaimana Surat Subrogasi tertanggal 22 Oktober 2019 (Bukti P-17) yang pada pokoknya menyatakan bahwa Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) telah menerima pembayaran ganti rugi sehubungan dengan insiden meledaknya Kapal dan selanjutnya **Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) memberikan HAK SUBROGASI kepada Penggugat untuk menuntut kepada pihak ketiga** yang menyebabkan kerugian tersebut.”*

7. Padahal, Tergugat II tidak memiliki kaitan atau hubungan sama sekali dengan segala sesuatu yang terjadi antara Penggugat dengan Rickshaw Travel Limited.

8. Majelis Hakim Yang Mulia, perlu diketahui bahwa Hak Subrogasi sebagaimana didalilkan oleh Penggugat tidak memiliki alas hak yang sah yang dapat mendasari hubungan hukum antara Penggugat dengan Tergugat II, serta Hak Subrogasi sebagaimana dimaksud oleh Penggugat tidak pula memenuhi persyaratan yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (“**KUHPerdata**”).

9. Maka, kedudukan hukum (*legal standing*) Penggugat dalam mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum kepada Tergugat II adalah tidak berdasar dan mengada-ada.

Halaman 50 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



10. Berdasarkan fakta-fakta yang akan Tergugat II buktikan kemudian, Penggugat terbukti tidak mempunyai kapasitas (*legal standing*) untuk mengajukan Gugatan karena tidak adanya hubungan hukum atau tidak ada alas hakapapun yang sah untuk mengajukan Gugatan.

11. Tergugat II karenanya memohon kepada Majelis Hakim Yang Mulia untuk menyatakan Gugatan tidak dapat diterima (*niet ont van kelijk verk laard*).

A. GUGATAN TELAH SALAH PIHAK (*ERROR IN PERSONA*) KARENA PERMASALAHAN HUKUM PENGGUGAT ADALAH DENGAN RICKSHAW TRAVEL LIMITED, Dr. NAILA KHAN, Dr. SABRINA KHAN, ATAU Tn. MOHAMMED ATHIF KHAN, BUKAN TERGUGAT II

12. Majelis Hakim Yang Mulia, Penggugat juga salah dan keliru dalam mengajukan Gugatan terhadap Tergugat II.

13. Hubungan hukum Penggugat adalah dengan Rickshaw Travel Limited sebagaimana diakui Penggugat dalam Gugatannya berdasarkan polis asuransi operator tour dan agen travel No. B1053BA15072 (742) tertanggal 2 Februari 2016, yang sama sekali tidak ada hubungannya dengan Tergugat II.

14. Apabila Penggugat merasa menanggung kerugian terkait dengan polis asuransi di atas, maka Penggugat sudah seharusnya menggugat Rickshaw Travel Limited, bukan Tergugat II.

15. Atau, apabila Penggugat merasa bahwa klaim yang dituntut oleh Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, atau Tn. Mohammed Athif Khan merugikan Penggugat, maka sudah seharusnya Penggugat mengajukan tuntutan kepada Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan/atau Tn. Mohammed Athif Khan.

16. Hubungan hukum yang terjadi antara Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan/atau Tn. Mohammed Athif Khan dengan Rickshaw Travel Limited, atau hubungan hukum yang terjadi antara Rickshaw Travel Limited dengan Penggugat, **tidak ada hubungannya dengan Tergugat II.**

17. Oleh karena itu, Penggugat telah salah mengajukan Gugatan terhadap Tergugat II, karena isi Gugatan Penggugat

Halaman 51 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



mempermasalahkan tindakan-tindakan pihak lain yang tidak ada kaitannya dengan Tergugat II.

18. Mahkamah Agung RI telah secara konsisten menyatakan tidak menerima gugatan yang *error in persona*, sebagaimana dikutip dari beberapa putusan berikut ini:

a. Putusan Mahkamah Agung RI No. 601 K/Sip/1975 tertanggal 20 April 1977:

“Mengenai gugatan yang diajukan pada pengurus yayasan mengenai sengketa yang berkaitan dengan yayasan.”. Dalam gugatan ini, penggugat keliru menarik si pengurus yayasan sebagai tergugat, karena hubungan hukumnya adalah antara penggugat dengan yayasan tersebut, bukan antara penggugat dan si pengurus yayasan”

31. Putusan Mahkamah Agung RI No. 1260 K/Sip/1980 tertanggal 31 Maret 1982:

“Gugatan tidak dapat diterima, karena ditujukan terhadap kuasa dari pada Ny. Soekarlin, sedang yang seharusnya adalah Ny. Soekarlin pribadi”

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

19. Dengan demikian, sangat beralasan untuk Majelis Hakim yang mulia untuk menyatakan bahwa Gugatan salah pihak dan karenanya Gugatan tidak dapat diterima (*niet onvantkelijske verklaard*).

B. GUGATAN KURANG PIHAK (PLURIUM LITIS CONSORTIUM) KARENA TIDAK MENARIK RICKSHAW TRAVEL LIMITED, Dr. NAILA KHAN, Dr. SABRINA KHAN, DAN Tn. MOHAMMAD ATHIF KHAN SEBAGAI PIHAK DALAM PERKARA

20. Gugatan nyata-nyata kurang pihak karena Penggugat mempermasalahkan tindakan hukum dari pihak lain diluar Tergugat I dan Tergugat II, yakni: (i) Rickshaw Travel Limited, (ii) Dr. Naila Khan, (iii) Dr. Sabrina Khan, dan (iv) Tn. Mohammad Atif Khan.

21. Selain itu, dalam petitum Gugatan butir 3 huruf A.1, Penggugat jelas-jelas menuntut pembayaran gan tirugi “**para korban**” akibat insiden letupan KM. Gili Cat II, sementara “para korban” dimaksud



selain tidak jelas siapa, tidak pula ditarik sebagai pihak dalam perkara ini.

22. Penggugat sendiri jelas menguraikan betapa eratnya hubungan hukum antara Penggugat dengan Rickshaw Travel Limited, bahkan berulang kali menyebutkan, serta mendasarkan dalil-dalilnya pada kerugian yang dialami Penggugat akibat klaim asuransi yang diajukan oleh Rickshaw Travel Limited.

23. Apabila Rickshaw Travel Limited tidak ditarik dalam perkara ini, maka jelas Gugatan harus dikualifisir sebagai Gugatan yang kurang pihak.

24. Selain Rickshaw Travel Limited, Penggugat secara berulang kali menyebutkan pihak-pihak lain yakni:

- a. Dr. Naila Khan;
- b. Dr. Sabrina Khan; dan
- c. Tn. Mohammed Athif Khan.

25. Hal tersebut sesuai dengan butir 4 dalil Penggugat:

“Bahwa pada tanggal 26 Agustus 2016, Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) menjual paket liburan kepada Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan dan Tn. Mohammed Athif Khan untuk wisata di wilayah Yogyakarta, Bali dan Lombok yang terhitung sejak tanggal 07 September 2016 s.d. 20 September 2016 sebagaimana berdasarkan Invoice/receipt for Land Arrangements No. 55158/91216040 tanggal 26 Agustus 2016 (Buktl P-3).”

26. Penggugat kemudian menguraikan dalam butir 8 huruf a,b, dan c Gugatan, bahwa Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan Tn. Mohammad Atif Khan kemudian menggugat Rickshaw Travel Limited melalui *Queen's Bench Division of the High Court of Justice* sebagaimana terdaftar dalam Claim No. HQ18P03013.

27. Selanjutnya, Penggugat mendalilkan bahwa Penggugat selaku Penanggung (*insurer*) telah membayar klaim Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan Tn. Mohammad Atif Khan atas nama Rickshaw Travel Limited selaku tertanggung.



28. Berdasarkan uraian di atas, telah jelas bahwa Gugatan dalam perkara ini kurang pihak karena tidak menarik (i) Rickshaw Travel Limited, (ii) Dr. Naila Khan, (iii) Dr. Sabrina Khan, dan (iv) Tn. Mohammad Atif Khan sebagai pihak.

29. Mahkamah Agung RI secara konsisten selalu memutuskan tidak dapat menerima (*niet onvankelijke verklaard*) gugatan-gugatan yang nyata-nyata kurang pihak, seperti:

a. Putusan Mahkamah Agung RI No. 938 K/SIP/1971 tertanggal 30 September 1972:

“Menimbang bahwa meskipun demikian keputusan Pengadilan Tinggi harus dibatalkan sekedar mengenai dictum tentang pembatalan hubungan tara tergugat-tergugat-asal dan orang ke-3 serta pembagian harta warisan, karena untuk ini orang ke-3 harus diikutsertakan sebagai Tergugat, ...”

b. Putusan Mahkamah Agung RI No. 1078 K/SIP/1972 tertanggal 11 November 1975:

“Seharusnya Paultje Pinontoan itu diikutsertakan dalam perkara, sebagai pihak yang telah menjual tanah tersebut kepada Penggugat.”

c. Putusan Mahkamah Agung RI No. 1125 K/Pdt/1984 tertanggal 18 September 1983:

“Semestinya pihak ketiga yang bernama Oji sebagai sumber perolehan hak Tergugat I, yang kemudian dipindahkan Tergugat I kepada Tergugat II, harus ikut digugat sebagai Tergugat. Alasannya Oji mempunyai urgensi untuk membuktikan hak kepemilikannya maupun asal-usul tanah sengketa serta dasar hukum Oji menghibahkan kepada Tergugat I.”

d. Putusan Mahkamah Agung RI No. 151/K/Sip/1975 tertanggal 13 Mei 1975:

“Agar tidak cacat hukumnya itu kurang pihak (plurium litis consortium) maka orang yang ikut menjadi pihak dan menandatangani perjanjian harus ditarik sebagai Tergugat.”



e. Putusan Mahkamah Agung RI No. 2752 K/Pdt/1983 tertanggal 12 Desember 1984:

“Secara formil harus ikut digugat pihak ketiga dari siapa tanah perkara diperoleh Tergugat.”

(CetaktebalmerupakanpenekananTergugat II)

30. Majelis Hakim Yang Mulia, berdasarkan uraian di atas bahwa Gugatan nyata-nyata kurang pihak sehingga cacat formil, maka Gugatan harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet onvankelijke verklaard*).

C. GUGATAN PENGGUGAT TIDAK JELAS (*OBSCUUR LIBEL*)

D.1. Kedudukan Hukum (*Persona Standi In Judicio*) Penggugat Tidak Jelas

31. Majelis Hakim Yang Mulia, kedudukan hukum Penggugat sangatlah tidak jelas karena *selain* tidak ada hubungan hukum dengan Tergugat II, kaitan antara insiden KM. Gili Cat II dengan Penggugat pun tidak jelas.

32. Penggugat justru lebih banyak menjelaskan hubungan-hubungan antara Penggugat dengan (i) Rickshaw Travel Limited, (ii) Dr. Naila Khan, (iii) Dr. Sabrina Khan, dan (iv) Tn. Mohammad Atif Khan, tanpa mampu menunjukkan dimana posisi Tergugat II.

33. Lebih lanjut, bahwa satu-satunya argumentasi alas hak yang digunakan oleh Penggugat hanyalah argumentasi mengenai surat subrogasi dari Rickshaw Travel Limited untuk menuntut ganti kerugian kepada pihak ketiga. Padahal, pihak ketiga disinipun tidak jelas siapa pihaknya.

34. Tergugat II perlu tegaskan bahwa segala korespondensi, surat-menyurat, atau perjanjian antara Penggugat dengan Rickshaw Travel Limited tentu tidak mengikat kepada Tergugat II.

35. Lalu secara tiba-tiba, Penggugat dengan tanpa dasar malah menuduh Tergugat II sebagai penyebab terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II, sementara Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan Tn. Mohammad Atif Khan yang notabene sebagai penumpang KM. Gili Cat II tidak pernah menuduh Tergugat II sebagai penyebab terjadinya insiden tersebut.

36. Uraian di atas menunjukkan betapa tidak jelasnya kedudukan hukum (*persona standi in judicio*) Penggugat dalam Gugatan ini.

Halaman 55 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



D.2. Peristiwa yang Dipermasalahan Penggugat Tidak Jelas

37. Majelis Hakim Yang Mulia, kaburnya Gugatan dalam perkara ini terlihat nyata dengan tidak jelasnya peristiwa mana sebenarnya yang dipermasalahan oleh Penggugat.

Di satu sisi, Penggugat menguraikan peristiwa-peristiwa yang terjadi antara Penggugat dengan Rickshaw Travel Limited. Di sisi lain, Penggugat lalu menjelaskan hubungan-hubungan antara Rickshaw Travel Limited dengan Tergugat I, lalu mengaitkannya dengan Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan Tn. Mohammad Atif Khan.

38. Penggugat juga menyebut-nyebut perkara di Pengadilan Inggris yang sama sekali tidak ada kaitan atau hubungannya dengan Tergugat II. Lalu Penggugat secara tidak berdasar tiba-tiba menuduh Tergugat II telah melakukan perbuatan melawan hukum terkait dengan insiden letupan KM. Gili Cat II.

39. Dengan demikian, justru timbul pertanyaan yang menunjukkan bahwa objek Gugatan atau peristiwa yang dipermasalahan Penggugat sangat tidak jelas, sebagai berikut:

- a. Apakah Penggugat sedang mempermasalahan hubungan asuransi antara Penggugat dengan Rickshaw Travel Limited?
- b. Apakah Penggugat mempermasalahan asuransi antara Rickshaw Travel Limited dengan Dr. Naila Khan, Dr. Sabrina Khan, dan Tn. Mohammad Atif Khan?
- c. Apakah Penggugat mempermasalahan putusan Pengadilan Inggris?
- d. Apakah Penggugat hanya mempermasalahan atau mencaitahu penyebab terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II?
- e. Apakah Penggugat mempermasalahan subrogasi yang tidak ada kaitannya sama sekali dengan Tergugat II?
- f. Perbuatan melawan hukum siapa yang sebenarnya dipermasalahan Penggugat?

40. Berdasarkan penjelasan di atas, sangatlah nyata ketidakjelasan Gugatan dan oleh karena itu Tergugat II memohon agar Majelis Hakim



Yang Mulia menyatakan Gugatan tidak dapat diterima
(nietontvankelijkerklaard).

D.3. Perbuatan Melawan Hukum Yang Dituduhkan Kepada Tergugat II Tidak Jelas dan Tidak Jelas Pula Kaitannya dengan Penggugat

41. Majelis Hakim Yang Mulia, bahwa di dalam Gugatan, Penggugat mendalilkan Tergugat II melakukan perbuatan melawan hukum tanpa menguraikan secara rinci perbuatan melawan hukum mana yang dilakukan oleh Tergugat II.

42. Tidak jelas perbuatan mana yang dianggap Penggugat sebagai perbuatan melawan hukum, termasuk akibatnya dengan tuntutan kerugian Penggugat.

43. Penggugat dalam uraian awal Gugatan menjelaskan tentang hubungan asuransi, yakni dengan Rickshaw Travel Limited, lalu kemudian tanpa dasar tiba-tiba mengaitkan insiden meletupnya KM. Gili Cat II dengan Tergugat II. (*vide* butir 2 hingga butir 10 Posita Gugatan).

44. Dalam hal ini, menjadi sangat tidak jelas mengenai peristiwa hukum mana sebenarnya yang dipermasalahkan, apakah dalam konteks Tergugat II sebagai pemilik KM. Gili Cat II, atau Rickshaw Travel Limited sebagai pihak bertanggung Penggugat yang mengajukan klaim asuransi terhadap Penggugat.

45. Uraian dalil dalam Gugatan juga tidak menjabarkan peristiwa hukum dalam kaitannya dengan unsur-unsur sebagaimana disyaratkan Pasal 1365 KUHPerduta.

46. Selain itu, Penggugat telah gagal menjelaskan kausalitas atas apa yang dilakukan oleh Tergugat II dengan argumentasi timbulnya kerugian Penggugat. Penggugat secara gegabah malah menuduh Tergugat melakukan perbuatan melawan hukum.

47. Oleh karena itu, berdasarkan doktrin ahli hukum di Indonesia dan juga praktik peradilan di Indonesia, Gugatan Penggugat yang tidak memberikan penjelasan mengenai uraian perbuatan melawan hukum Tergugat II sudah sepatutnya dianggap tidak jelas dan tidak tertentu (*eenduidelijkenbepaaldeconclusie*). Putusan Mahkamah Agung yang dapat dijadikan pedoman mengenai halter sebut antara lain adalah sebagai berikut:

Halaman 57 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



a. Putusan Mahkamah Agung RI No. 565. 250 K/PDT/1984 tanggal 16 Januari 1986:

“Dalam putusan ini, gugatan dinyatakan kabur dan tidak jelas karena tidak dijelaskan sejak kapan dan atas dasar apa penggugat memperoleh hak atas tanah sengketa ada rikakeknya (apakah sebagai hibah, warisan, dan sebagainya)”.

b. Putusan Mahkamah Agung RI No. 565K/SIP/1973 tanggal 21 Agustus 1974:

“Dalam putusan ini dinyatakan bahwa gugatan harus dinyatakan tidak dapat diterima karena dasar gugatan tidak sempurna”.

c. Putusan Mahkamah Agung RI No. 6K/SIP/1973 tanggal 21 Agustus 1973:

“Dalam putusan ini dinyatakan bahwa suatu gugatan yang objeknya tidak jelas tentang letaknya dimana, maka gugatan tersebut harus dinyatakan tidak dapat diterima”.

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat)

48. Mengingat Penggugat tidak dapat menguraikan unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana uraian di atas, maka sudah berdasar bagi Majelis Hakim Yang Mulia untuk menyatakan Gugatan tidak dapat diterima (*nietonvankelijk verklaard*).

D.4. Tuntutan Ganti Rugi Tidak Didasari Dengan Perhitungan Dan Perincian Yang Jelas

49. Penggugat secara tidak berdasar menuntut ganti rugi materil sebesar **£2,291,596.97** (dua juta dua sembilan puluh satu ribu lima ratus sembilan puluh enam Pound Sterling dan sembilan puluh tujuh sen), bunga 6% per tahun, dan kerugian immateril sebesar 1.000.000.000,- (satu miliar Rupiah), tanpa dasar yang jelas.

50. Perhitungan ganti kerugian khususnya tuntutan ganti rugi immateril Penggugat sangatlah tidak jelas sebab tidak ada uraian darimana asal muasal munculnya nominal tuntutan ganti rugi tersebut, dan apa hubungannya dengan Tergugat II.



51. Tergugat II dengan ini *mensomeer* Penggugat untuk dapat merinci dan menyediakan bukti terkait nilai kerugian yang dituntut dalam Gugatan.

52. Penggugat seolah menutupi atau tidak mengakui bahwa Tergugat II sebenarnya tidak ada kaitannya dengan hubungan perasuransian antara Penggugat dengan Rickshaw Travel Limited. Namun, Penggugat malah melakukan upaya-upaya yang tidak berdasar dengan mengajukan tuntutan ganti rugi dalam Gugatan yang tidak jelas perhitungannya.

53. Selain itu, kerugian immateril sebesar sebesar 1.000.000.000,- (satumiliar Rupiah) yang didalilkan Penggugat juga tidak disertai dengan uraian perhitungan yang jelas. Sangat tidak berdasar darimana angka tersebut muncul serta apa kaitannya dengan Tergugat II sehingga Gugatan yang seperti ini sudah sepatutnya dinyatakan tidak dapat diterima.

54. Mahkamah Agung RI telah tegas menyatakan bahwa tuntutan ganti rugi yang rinciannyatidakjelas dinyatakan tidak dapat diterima, sebagaimana kutipan-kutipan di bawah ini:

a. **Putusan Mahkamah Agung RI No. 492K/Sip/1970, 16 Desember 1970:**

“Ganti kerugian sejumlah uang tertentu tanpa perincian kerugian-kerugian dalam bentuk apa yang menjadi dasar tuntutan itu, harus dinyatakan tidak dapat diterima karena tuntutan tersebut adalah tidak jelas/tidak sempurna.”

b. **Putusan Mahkamah Agung RI No. 1720 K/Pdt/1986, 18 Agustus 1988:**

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

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

55. Dikarenakan Penggugat tidak menguraikan secara rinci mengenai dasar perhitungan tuntutan ganti rugi, sudah sepatutnya
Halaman 59 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Majelis Hakim yang Mulia untuk menyatakan Gugatan Penggugat kabur (*obscuur libel*) karena tidak jelas apa yang menjadi dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*fetelijke grond*) dari Gugatan.

I. DALAM POKOK PERKARA

Majelis Hakim Yang Mulia, di samping eksepsi-eksepsi yang telah kami sampaikan di atas, Tergugat II dengan ini juga menyampaikan Jawaban dalam pokok perkara terhadap Gugatan. Tergugat II dengan ini kembali menyatakan dan menegaskan bahwa Tergugat II menolak seluruh dalil dan/atau pernyataan Penggugat kecuali terhadap dalil-dalil dan/atau pernyataan yang secara tegas dan terang diakui dan diterima oleh Tergugat II.

Tergugat II juga menyatakan bahwa dalil-dalil Tergugat II dalam pokok perkara ini merupakan bagian yang integral dan tidak terpisahkan dengan dalil-dalil Tergugat II dalam eksepsi sebelumnya (*mutatis mutandis*).

A. LAPORAN FINAL KNKT TIDAK DAPAT DIJADIKAN DASAR UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN BERDASARKAN HUKUM YANG BERLAKU DI INDONESIA SEHINGGA GUGATAN DEMI HUKUM HARUS DITOLAK

56. Majelis Hakim Yang Mulia, sebagaimana yang telah Tergugat II sampaikan di atas, Penggugat dalam Gugatannya hanya merujuk kepada Laporan KNKT dan mengambil kesimpulan sendiri bahwa terjadinya letupan KM. Gili Cat II diakibatkan kelalaian Tergugat II.

57. Penggugat dalam mendasarkan Gugatan pada Laporan KNKT tentu merupakan bentuk nyata pelanggaran hukum karena peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia jelas mengatur bahwa Laporan KNKT tidak bisa dijadikan dasar untuk menentukan kesalahan atau kelalaian, bahkan sebagai bukti pun tidak boleh diajukan dalam proses peradilan.

58. Berikut adalah berbagai aturan dimaksud

59. Pasal 256 ayat (3) UU Pelayaran

60. ***“Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal”.***

61. Pasal 48 PP Investigasi Kecelakaan Transportasi

Halaman 60 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



62. *“Semua dokumen yang berkaitan dengan seluruh proses Investigasi Kecelakaan Transportasi sampai dengan laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2) tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan”.*

Pasal 5 Perpres KNKT

“Pelaksanaan tugas investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT sebagaimana dimaksud dalam Pasa1 4 huruf a dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian atas terjadinya kecelakaan transportasi”.

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

63. Larangan untuk menjadikan laporan KNKT sebagai bukti tersebut juga disebutkan oleh KNKT sendiri dalam Laporan KNKT, sebagaimana kutipan di bawah ini:

Halaman i Laporan KNKT

“... Laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk menuntut dan menggugat di hadapan peradilan manapun”.

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II).

64. Oleh karena itu, jelas bahwa tindakan Penggugat yang mendasarkan Gugatan pada Laporan KNKT merupakan bentuk nyata pelanggaran hukum sehingga sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

B. PENGUGAT Justru MELANGGAR HUKUM KARENA MENJADIKAN LAPORAN KNKT SEBAGAI DASAR MENGAJUKAN GUGATAN

65. Majelis Hakim Yang Mulia, Penggugat sendiri lah yang melakukan perbuatan melawan hukum karena telah menggunakan laporan KNKT untuk mengajukan Gugatan.

66. Sebagaimana yang telah Tergugat II uraikan di atas, hukum positif Indonesia telah tegas mengatur bahwa laporan KNKT tidak bisa dijadikan dasar untuk menentukan kesalahan suatu pihak dan tidak bisa dijadikan dasar untuk mengajukan suatu gugatan hukum.

Halaman 61 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



67. Namun demikian, Penggugat secara melawan hukum telah menyalahgunakan Laporan KNKT dengan menggunakan Laporan KNKT tersebut untuk mendapatkan keuntungan semata dengan mengajukan Gugatan terhadap Tergugat II.

68. Laporan KNKT sendiri menyebutkan bahwa tujuan dari Laporan KNKT sendiri hanya untuk memberikan rekomendasi. Hal mana dinyatakan jelas dalam Laporan KNKT, sebagaimana kutipan di bawah ini:

Halaman I Laporan KNKT

“Keselamatan merupakan pertimbangan utama KNKT untuk mengusulkan rekomendasi keselamatan sebagai hasil suatu penyelidikan dan penelitian”.

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa Penggugat telah melakukan perbuatan melawan hukum karena Laporan KNKT tidak dapat dijadikan acuan untuk menentukan kesalahan suatu pihak yang menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan kapal.

69. Bahkan, Laporan KNKT secara tegas menyatakan antara lain:

- *“Investigasi KNKT tidak dapat menentukan pemicu ledakan”*
(SinopsisLaporan KNKT);

- *“Mesin kapal juga tidak mengalami kerusakan”* (Halaman 13 Laporan KNKT);

- *“Pemeriksaan terhadap kondisi sambungan kabel listrik tidak menemukan adanya kerusakan maupun deformasi yang dapat menimbulkan potensi percikan maupun pemicu kebakaran”*
(Halaman 28 Laporan KNKT);

- *“Namun demikian, dari pemeriksaan lanjutan terhadap kondisi kelistrikan kapal tidak menemukan adanya potensi kerusakan kelistrikan baik pada kondisi fisik kabel listrik maupun sambungannya”* (Halaman 32 Laporan KNKT);

- *“KNKT juga tidak menemukan potensi pemicu kebakaran dari aktifitas manusia baik dari awak kapal maupun penumpang.*

Pemeriksaan terhadap kondisi mesin pasca kejadian tidak
Halaman 62 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



menunjukkan adanya kerusakan maupun kondisi yang berpotensi memicu ledakan” (Halaman 32 Laporan KNKT).

70. Dengan demikian, sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

C. PUTUSAN PENGADILAN ASING TIDAK MENGIKAT PENGADILAN DI INDONESIA, BAHKAN PUTUSAN PENGADILAN INGGRIS YANG DIRUJUK PENGGUGAT TIDAK DAPAT DIGUNAKAN SEBAGAI DASAR GUGATAN DANTIDAK ADA KAITANNYA DENGAN TERGUGAT II

71. Majelis Hakim Yang Mulia, Tergugat II juga menolak seluruh dalil Gugatan karena Penggugat telah salah dan keliru membuat Gugatan berdasarkan *Queen's Bench Division of the High Court of Justice* berdasarkan Claim No. HQ18P03013 dimana Pengadilan Inggris telah mengeluarkan Putusan Sementara tertanggal 7 Februari 2019, 13 Februari 2020, dan Putusan Akhir tertanggal 1 Juli 2020 (“**Putusan Pengadilan Inggris**”).

72. Sebagaimana jelas diketahui, bahwa Negara Indonesia dan Negara Inggris memiliki sistem hukum yang berbeda termasuk hukum acara perdata yang berbeda pula. Proses peradilan juga berbeda baik dari segi karakteristik maupun yurisdiksi. Secara umum, Inggris sebagai Negara dengan sistem *common law* jelas menerapkan “*stare decisis principle*” yakni bergantung pada preseden, yang mana suatu Putusan Pengadilan akan sangat didasarkan pada kasus sama yang telah diputuskan oleh Majelis Hakim Pengadilan Inggris sebelumnya. Begitu pula dengan Majelis Hakim sebelumnya yang mengeluarkan putusan, juga menerapkan mengenai apa yang telah menjadi nilai sejarah sebelumnya di Inggris.

Selain itu, hasil persidangan dari pada Pengadilan Inggris juga akan bergantung pada fakta-fakta yang disajikan oleh para pihak pada saat persidangan dan hukum yang diterapkan oleh para Majelis Hakim Pengadilan Inggris.

73. Hal tersebut di atas tentu berbeda dalam sistem hukum di Indonesia. Merujuk pada Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, sangat tegas bahwa Negara Republik Indonesia sebagai negara hukum memegang salah satu prinsip yakni

Halaman 63 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



adanya jaminan penyelenggaraan kekuasaan kehakiman yang merdeka, bebas dari pengaruh kekuasaan lainnya untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan. Dengan demikian, tidak boleh ada intervensi atau pengaruh dari Negara asing. Kekuasaan Kehakiman adalah kekuasaan Negara Republik Indonesia yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, demi terselenggaranya Negara Hukum Republik Indonesia.

74. Pasal 436 *Reglement op de Burgerlijke rechtvordering* ("Rv") menyatakan bahwa:

"...keputusan-keputusan yang diberikan oleh badan-badan peradilan di luar negeri tidak dapat dieksekusi atau dilaksanakan di Indonesia."

75. Hal tersebut juga ditegaskan oleh M. Yahya Harahap dalam bukunya yang berjudul *Hukum Acara Perdata* yang mana menyatakan bahwa **putusan pengadilan asing tidak dapat dieksekusi di wilayah Republik Indonesia kecuali undang-undang mengatur sebaliknya.**

76. Dalam hal ini, maka dalil Penggugat yang menjadikan Putusan Pengadilan Inggris sebagai salah satu dasar untuk mengajukan Gugatan terhadap Tergugat II harus ditolak karena Putusan Pengadilan Inggris tidak memberikan kewajiban hukum apapun bagi Tergugat II dan bahkan tidak ada kaitan atau implikasinya dengan Tergugat II. Pihak dalam Putusan Pengadilan Inggris tersebut pun bukan Tergugat II. Bahkan, tidak ada hukuman yang dijatuhkan oleh Putusan Pengadilan Inggris terhadap Tergugat II.

77. Dengan demikian, sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

D. GUGATAN HARUS DITOLAK KARENA TIDAK ADA KESALAHAN TERGUGAT II SEHUBUNGAN DENGAN TERJADINYA INSIDEN LETUPAN PADA KM. GILI CAT II

78. Dalam Gugatan, Penggugat mendalilkan bahwa insiden ledakan KM Gili Cat II merupakan kesalahan Tergugat II tidak berdasar dan bertentangan dengan fakta hukum yang sebenarnya. Faktanya, tidak

Halaman 64 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



ada kesalahan apapun dari Tergugat II terkait terjadinya insiden ledakan KM. Gili Cat II.

Tidak Ditemukan Adanya Kesalahan atau Kelalaian Tergugat II Atas Terjadinya Letupan Pada KM. Gili Cat II

79. Sebagaimana yang telah Tergugat II uraikan di atas, merujuk kepada Putusan Mahkamah Pelayaran, diputuskan bahwa terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II **tidak bisa ditetapkan**. Mahkamah Pelayaran dalam pertimbangan hukum-nya berpendapat, antara lain, sebagai berikut:

Halaman 18 Putusan Mahkamah Pelayaran

“7. Tentang Kesalahan dan Kelalaian

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan di atas, dalam kasus terjadinya letupan di KM. Gili Cat II, pada tanggal 15 September 2016, pukul 09.35 WITA, di Perairan Tanjung Sari Padangbai-Bali, maka beban tanggungjawab terhadap kesalahan dan kelalaian adalah sebagai berikut:

- a. *Berdasarkan pendapat Mahkamah Pelayaran, dalam hal penyebab terjadinya peristiwa sebagaimana disebutkan dalam Paragraf C nomor 5, bahwa **tidak terdapat cukup bukti tentang Penyebab dari terjadinya letupan (ledakan), sehingga tidak dapat ditetapkan mengenai penyebab dari letupan (ledakan).***
- b. ...
- c. ...”

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

80. Sebagaimana Tergugat II juga uraikan, pada 21 Juni 2018, Polres Karangasem juga menerbitkan **SP3**, yang menyatakan antara lain:

*“Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, dengan ini diberitahukan bahwa terhitung mulai tanggal 16 Juni 2018, **penyidikan perkara tersebut dihentikan demi hukum karena tidak cukup bukti...**”*

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)



81. Dengan demikian, tidak ada kesalahan Tergugat II atas terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II.

KM. Gili Cat II Berada Dalam Keadaan Yang LaikLaut dan Telah Memenuhi Persyaratan Keselamatan Berlayar

82. Majelis Hakim Yang Mulia, selain fakta bahwa tidak ada kesalahan dari Tergugat II, tuduhan Penggugat yang mendalilkan bahwa kondisi KM Gili Cat II tidak dalam kondisi yang terawat dengan baik sehingga membahayakan Keluarga Khan juga merupakan dalil yang tidak berdasar dan mengada-ada.

83. Selain itu kondisi KM. Gili Cat II pada saat insiden berlangsung berada dalam kondisi yang laik laut. Hal ini juga ditegaskan dalam pertimbangan hukum dalam Putusan Mahkamah Pelayaran, sebagaimana di bawah ini:

Halaman 18 PutusanMahkamahPelayaran

“Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa kapal KM. Gili Cat II pada saat mengalami kecelakaan letupan di Perairan Tanjung Sari Padangbai memiliki kondisi kapal yang laik laut dan telah memenuhi persyaratan keselamatan berlayar, hal ini didukung oleh surat-surat kapal yang persyaratan dan masih berlaku, dan telah diawasi oleh awak kapal yang memadai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

84. Definisi dari kelaiklautan kapal sendiri diatur di dalam Pasal 1 angka 33 UU Pelayaran, yang mengatur sebagai berikut:

“Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu”.

85. Mengacu kepada hasil pemeriksaan dalam Putusan Mahkamah Pelayaran sebagaimana di atas, jelas bahwa KM. Gili Cat II berada dalam keadaan yang laik laut pada saat insiden berlangsung.

Halaman 66 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



86. Selain itu, pada periode Februari 2016, KM. Gili Cat II juga telah dilakukan uji inspeksi oleh perusahaan surveyor kapal, dimana hasil dari uji inspeksi tersebut menunjukkan bahwa KM. Gili Cat II berada dalam kondisi yang baik. Hasil dari uji inspeksi tersebut juga telah disetujui oleh Marine Inspector atau Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.

87. Perlu Tergugat II tegaskan bahwa keadaan laik laut KM. Gili Cat II juga didukung dengan kondisi atau fakta-fakta antara lain sebagai berikut:

- KM. Gili Cat II telah memenuhi persyaratan berlayar, termasuk adanya Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) pada saat insiden;
- KM. Gili Cat II telah memenuhi peralatan dan perlengkapan keselamatan berlayar, termasuk dokumen keselamatan kapal;
- KM. Gili Cat II juga telah memenuhi persyaratan navigasi;
- Perawatan terhadap KM. Gili Cat II juga dilakukan secara rutin dan berkala oleh Tergugat II.

88. Oleh karena itu, tuduhan Penggugat dalam Gugatan yang mendalilkan bahwa KM. Gili Cat II tidak dalam kondisi yang terawat dengan baik. Dengan demikian, sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

E. PENYEBAB TERJADINYA INSIDEN LETUPAN KM. GILICAT II TIDAK BISA DITETAPKAN

89. Tuduhan Penggugat bahwa insiden letupan KM. Gili Cat II milik Tergugat II terjadi akibat kondisi kapal yang buruk dan tidak terawat, sehingga menyebabkan bocornya bahan bakar dan/atau menumpuknya uap bahan bakar atau gas yang mudah terbakar, merupakan tuduhan yang tidak berdasar.

90. Faktanya, penyebab letupan KM. Gili Cat II tidak bisa ditetapkan sebagaimana jelas disebutkan dalam Putusan Mahkamah Pelayaran, sebagai berikut:

Halaman 17 Putusan Mahkamah Pelayaran

“Dengan demikian Mahkamah Pelayaran berpendapat bahwa penyebab terjadinya letupan (ledakan) di deck penumpang KM. Gili Cat II tidak dapat dibuktikan”.

Halaman 67 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II)

91. Atas pertimbangan hukum di atas, Putusan Mahkamah Pelayaran memberikan amar, antara lain, memutuskan bahwa *“menyatakan bahwa penyebab terjadinya letupan (ledakan) di dek Penumpang KM. Gili Cat II, tanggal 15 September 2016, pukul 09.35 WITA, di Perairan Tanjung Sari Padangbai-Bali, tidak dapat ditetapkan”*.

92. Namun demikian, Penggugat malah menetapkan sendiri bahwa penyebab terjadinya letupan KM. Gili Cat II diakibatkan karena kondisi kapal yang buruk dan tidak terawat, sehingga menyebabkan bocornya bahan bakar dan/atau menumpuknya uap bahan bakar atau gas yang mudah terbakar.

93. Padahal, Laporan KNKT menegaskan hal-hal sebagai berikut:

Halaman 32 Laporan KNKT

“KNKT juga tidak menemukan potensi pemicu kebakaran dari aktifitas manusia baik dari awak kapal maupun penumpang”.

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

“Pemeriksaan terhadap kondisi mesin pasca kejadian tidak menunjukkan adanya kerusakan maupun kondisi yang berpotensi memicu ledakan”.

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

Halaman 37 Laporan KNKT

“KNKT tidak dapat menentukan secara pasti pemicu yang memungkinkan gas jenuh bahan bakar meledak”.

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

94. Bahkan, Polres Karangasem pada 29 Juni 2018, mengeluarkan Surat Pemberitahuan Perkembangan Hasil Penyidikan terkait dengan insiden letupan KM. Gili Cat II, yang pada intinya menyampaikan sebagai berikut:

“... penyidik telah melakukan langkah-langkah yang maksimal, namun demikian hasil penyidikan telah menyimpulkan bahwa perkara tersebut tidak cukup bukti...”

95. Atas hal tersebut, pada 21 Juni 2018, Polres Karangasem mengeluarkan Surat Pemberitahuan Penghentian Penyidikan yang pada

Halaman 68 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



intinya terhitung sejak 16 Juni 2018, penyidikan terkait dengan insiden letupan KM. Gili Cat II dihentikan demi hukum karena tidak cukup bukti.

96. Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa letupan KM. Gili Cat II tidak bisa ditetapkan Dengan demikian, sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

F. TERGUGAT II SAMA SEKALI TIDAK MEMILIKI HUBUNGAN HUKUM DENGAN PENGGUGAT ATAU PUN KEWAJIBAN APAPUN YANG DAPAT DITUNTUT SECARA HUKUM

97. Dalam Gugatan, Penggugat mendalilkan bahwa Penggugat telah menerima hak subrogasi dari Rickshaw Travel Limited sehingga seolah-olah Penggugat memiliki hak untuk menuntut pembayaran ganti rugi sehubungan dengan letupan KM. Gili Cat II kepada Tergugat II.

98. Berdasarkan Pasal 40 UU Pelayaran (pasal yang juga menjadi rujukan Penggugat), disebutkan bahwa Tergugat II selaku perusahaan angkutan di perairan memiliki tanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut.

99. Atas tanggungjawab sebagaimana di atas, Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran mengatur sebagai berikut:

“Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. *Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;*
- b. *Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;*
- c. *Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau*
- d. *Kerugian pihak ketiga”.*

100. Berangkat dari ketentuan di atas, jelas bahwa Tergugat II hanya memiliki tanggung jawab kepada penumpang-penumpang KM. Gili Cat II saja. Lagi pula, Penggugat secara hukum bukan merupakan pihak ketiga yang dimaksud dalam Pasal 41 ayat (1) huruf d UU Pelayaran.

101. Pengertian “pihak ketiga” dalam penjelasan Pasal 41 ayat (1) huruf d UU Pelayaran adalah sebagai berikut:

Penjelasan Pasal 41 ayat (1) huruf d UU Pelayaran



*“Yang dimaksud dengan “pihak ketiga” adalah orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum yang tidak ada kaitannya dengan pengoperasian kapal, **tetapi meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal**”.*

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

102. Berdasarkan definisi di atas, jelas bahwa Penggugat bukan pihak yang meninggal atau luka atau menderita kerugian akibat pengoperasian kapal. Sehingga, jelas bahwa Tergugat II tidak memiliki satu tanggungjawab pun kepada Penggugat, meskipun Penggugat telah menerima subrogasi dari Rickshaw Travel Limited.

103. Majelis Hakim Yang Mulia, bahwa tanggungjawab kepada pihak ketiga tersebut juga baru mengikat secara hukum apabila dapat dibuktikan bahwa memang terdapat kesalahan dari perusahaan angkutan di perairan terkait, sebagaimana kutipan di bawah ini:

Penjelasan Pasal 41 ayat (2) huruf d UU Pelayaran

*“Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d **bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya**”.*

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II).

104. Sebagaimana yang telah Tergugat II uraikan sebelumnya, tidak ada kesalahan dari Tergugat II yang mengakibatkan terjadinya insiden letupan KM. Gili Cat II, dimana penyebab dari insiden tersebut sampai dengan saat ini tidak bisa ditetapkan. Oleh karena itu, tidak ada tanggungjawab yang timbul secara hukum yang dapat dituntut kepada Tergugat II.

105. Dengan demikian, Penggugat beserta dengan subrogasi yang diterima, tidak ada kaitannya dengan tanggungjawab Tergugat II selaku perusahaan angkutan di perairan berdasarkan UU Pelayaran sebagaimana uraian di atas. Sehingga, sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.



G. DALIL PENGGUGAT TERKAIT SUBROGASI PATUT DITOLAK KARENA TINDAKAN RICKSHAW TRAVEL LIMITED BERSAMA PENGGUGAT TIDAK MEMENUHI PERSYARATAN SUBROGASI DALAM KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA

106. Majelis Hakim Yang Mulia, subrogasi yang Penggugat dalilkan dalam Gugatan pada faktanya tidak sesuai dengan persyaratan subrogasi dalam KUHPerduta, sehingga sudah sepatutnya subrogasi tersebut ditolak oleh Majelis Hakim Yang Mulia.

107. Merujuk kepada bunyi Pasal 1400 KUHPerduta (pasal yang juga dirujuk dalam Gugatan), mengatur bahwa subrogasi atau perpindahan hak kreditur kepada seorang pihak ketiga yang membayar kepada kreditur, **datap terjadi karena persetujuan atau karena undang-undang.**

Unsur Subrogasi Karena Persetujuan

108. Agar subrogasi dapat berjalan karena persetujuan, Pasal 1401 KUHPerduta mempersyaratkan hal-hal sebagaimana yang Tergugat II kutip di bawah ini:

Pasal 1401 KUHPerduta

“Perpindahan itu terjadi karena persetujuan:

- 1. Bila kreditur, dengan menerima pembayaran dan pihak ketiga, menetapkan bahwa orang ini akan menggantikannya dalam menggunakan hak-haknya, gugatan-gugatannya, hak-hak istimewa dan hipotek-hipoteknya terhadap debitur”*

Subrogasi ini harus dinyatakan dengan tegas dan dilakukan bersamaan dengan waktu pembayaran.

- 2. Bila debitur menjamin sejumlah uang untuk meluasi utangnya, dan menetapkan bahwa orang yang meminjamkan uang itu akan mengambil hak-hak kreditur, agar subrogasi ini sah, baik perjanjian pinjam uang maupun tanda pelunasan, harus dibuat dengan akta otentik, dan dalam surat perjanjian pinjam uang harus diterangkan bahwa uang itu dipinjam guna melunasi utang tersebut, sedangkan dalam surat tanda pelunasan harus diterangkan bahwa pembayaran dilakukan dengan uang yang dipinjamkan oleh kreditur baru.*

Halaman 71 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Subrogasi ini dilaksana kan tanpa Bantuan kreditur”

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II)

109. Berdasarkan Pasal 1401 KUHPerdata di atas, subrogasi hanya dapat terjadi dalam konteks adanya suatu hubungan utang piutang. Sedangkan, dalam perkara ini, Tergugat II sama sekali tidak memiliki hubungan utang piutang dengan Penggugat maupun Rickshaw Travel Limited.

110. Dengan demikian, subrogasi Penggugat tidak memenuhi unsur subrogasi dalam Pasal 1401 KUHPerdata dan karenanya Gugatan Penggugat patut untuk ditolak.

Unsur Subrogasi Karena Undang-Undang

111. Agar subrogasi dapat berjalan karena undang-undang, Pasal 1402 KUHPerdata mempersyaratkan hal-hal sebagaimana yang Tergugat II kutip di bawah ini:

“Subrogasi terjadi karena undang-undang:

- 1. Untuk seseorang kreditur yang melunasi utang seorang debitur kepada seorang kreditur lain, yang berdasarkan hak istimewa atau hipoteknya mempunyai suatu hak yang lebih tinggi dan pada kreditur tersebut pertama;**
- 2. Untuk seorang pembeli suatu barang tak bergerak, yang memakai uang harga barang tersebut untuk melunasi para kreditur, kepada siapa barang itu diperikatkan dalam hipotek;**
- 3. Untuk seorang yang terikat untuk melunasi suatu utang bersama-sama dengan orang lain, atau untuk orang lain dan berkepentingan untuk membayar utang itu;**
- 4. Untuk seorang ahli waris yang telah membayar utang-utang warisan dengan uangnya sendiri, sedang ia menerima warisan itu dengan hak istimewa untuk mengadakan pencatatan tentang keadaan harta peninggalan itu”.**

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II)

112. Berdasarkan persyaratan subrogasi berdasarkan undang-undang sebagaimana di atas, subrogasi berdasarkan Pasal 1402 KUHPerdata juga digantungkan pada kondisi adanya suatu hubungan utang piutang

Halaman 72 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



serta waris mewaris. Sebagaimana yang telah diuraikan, Tergugat II tidak memiliki hubungan utang piutang maupun waris mewaris dengan Penggugat maupun Rickshaw Travel Limited.

113. Bahkan, putusan-putusan yang dirujuk Penggugat dalam Gugatan halaman 14-15 butir 22, patut dikesampingkan mengingat tidak relevan sama sekali dengan Gugatan karena perkara dimaksud bukan didasarkan pada suatu putusan pengadilan bahkan Putusan Pengadilan Asing, dan tidak berkaitan pula dengan luka akibat kecelakaan.

114. Dengan demikian, subrogasi Penggugat tidak memenuhi unsur subrogasi dalam Pasal 1402 KUHPerdata dan sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

H. DALIL PENGGUGAT TERKAIT SUBROGASI PATUT DITOLAK KARENA PEMBERIAN SUBROGASI TIDAK MEMENUHI PERSYARATAN DALAM KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM DAGANG

115. Majelis Hakim Yang Mulia, sebagaimana yang telah Tergugat II uraikan di atas, subrogasi yang Penggugat terima tidak memenuhi kualifikasi dalam KUHPerdata. Selain itu, subrogasi tersebut juga tidak memenuhi kualifikasi subrogasi dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD").

116. Dalam 284 KUHD, diatur bahwa subrogasi hanya berlaku dalam konteks penggantian atas kerusakan suatu barang yang dipertanggungjawabkan. Berikut kami kutip bunyi Pasal 284 KUHD sebagaimana di bawah ini:

"Penanggung yang telah membayar kerugian barang yang dipertanggungjawabkan, memperoleh semua hak yang sekiranya dimiliki oleh tertanggung terhadap pihak ketiga berkenaan dengan kerugian itu; dan tertanggung bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang mungkin merugikan hak penanggung terhadap pihak ketiga itu".

(cetak tebal merupakan penekanan dari Tergugat II)

117. Berdasarkan uraian di atas, tidak ada satu pun diatur subrogasi dalam konteks pertanggungjawaban jiwa. Sehubungan dengan insiden letupan KM. Gili Cat II, tidak ada satu pun kerusakan barang Rickshaw Travel Limited akibat dari insiden tersebut.



118. Apabila terdapat barang milik Rickshaw Travel Limited yang berada di KM. Gili Cat II pada saat insiden letupan terjadi, baru Pasal 284 KUHD dapat berlaku dan memberikan hak kepada penanggung untuk menuntut kerugian atas barang yang telah iatanggung.

119. Namun demikian, faktanya tidak pernah ada barang milik Rickshaw Travel Limited yang berada di KM. Gili Cat II pada saat insiden letupan terjadi. Sehingga, argumen Penggugat terkait subrogasi berdasarkan Pasal 284 KUHD sangatlah keliru, karena Pasal 284 juga tidak dapat diterapkan dalam perkara ini.

120. Lagi pula, Pasal 284 KUHD juga menekankan pada kesalahan pihak ketiga yang menimbulkan kerugian si bertanggung. Dalam perkara ini, tidak ada kesalahan dari Tergugat II. Sehingga, apabila terdapat barang milik Rickshaw Travel Limited yang berada di KM. Gili Cat II pada saat insiden letupan terjadi, Tergugat II tetap tidak bisa dimintakan ganti kerugian berdasarkan subrogasi Penggugat karena tidak ada kesalahan dalam diri Tergugat II.

121. Berdasarkan uraian di atas, jelas bahwa subrogasi yang Penggugat terima dari Rickshaw Travel Limited juga tidak memenuhi konteks subrogasi dalam Pasal 284 KUHD. Oleh karena itu, sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

I. TUNTUTAN GANTI RUGI HARUS DITOLAK KARENA TIDAK PERNAH ADA KERUGIAN YANG DIALAMI PENGGUGAT

122. Majelis Hakim Yang Mulia, dalam Gugatan, Peggugat mendalilkan bahwa akibat insiden letupan KM. Gili Cat II, Penggugat sebagai penanggung dari Rickshaw Travel Limited, telah mengalami kerugian karena telah mengganti kerugian yang diderita oleh Rickshaw Travel Limited. Selanjutnya, Penggugat menuntut ganti kerugian keTergugat I dan Tergugat II.

123. Faktanya, tidak pernah ada kerugian yang diderita oleh Penggugat, baik kerugian materil, maupun immaterial, karena kerugian baru akan timbul ketika terdapat suatu perbuatan yang melawan hukum.

124. Prof. Rosa Agustina dalam bukunya yang berjudul "Perbuatan Melawan Hukum", Hal. 61, menyatakan bahwa berdasarkan Arrest Hoge Raad tertanggal 31 Desember 1937 Hoetink No. 123, dapat disimpulkan bahwa berdasarkan jenisnya, kerugian yang ditimbulkan

Halaman 74 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



oleh suatu perbuatan melawan hukum dapat berupa kerugian materil dan/atau kerugian immateril. Fungsi penggantian kerugian dalam perbuatan melawan hukum adalah untuk pengembalian keadaan semula sebelum perbuatan melawan hukum tersebut timbul (*restitutio in integrum*).

125. Dari pendapat Prof. Rosa Agustina di atas, jelas bahwa kerugian merupakan akibat dari adanya perbuatan melawan hukum. Selama tidak ada perbuatan yang melawan hukum, maka tidak ada kerugian yang dialami.

126. Sebagaimana yang telah Tergugat II uraikan di atas, tidak ada perbuatan Tergugat II yang melawanhukum. Lagi pula, dalam Gugatan, tidak pernah Penggugat sekalipun menyebutkan undang-undang dan/atau kaidah hukum apa yang telah Tergugat II langgar. Penyebab dari insiden tersebut tidak bisa ditetapkan dan Tergugat II denganiktadbaiknya pun sudahmembantuseluruh korban atas insiden dimaksud.

127. Mengingat tidak pernah ada suatu perbuatan Tergugat II yang melawan hukum, maka sesungguhnya tidak pernah ada kerugian yang dialami oleh Penggugat.

128. Pada bagian Petitum, Penggugat menuntut kerugian materil sebesar £2.291.596,97dan kerugianimateril sebesar Rp1.000.000.000,00. Adapun jawaban Tergugat terhadap masing-masing tuntutan yang tidak beralasan tersebut adalah sebagai berikut:

Kerugian Materil

- a) Tuntutan tersebut didasari atas suatu putusan asing, yakni Putusan Pengadilan Inggris tertanggal 13 Februari 2020 dan 1 Juli 2020 ("**Putusan Pengadilan Inggris**"), yang sama sekali tidak dapat dilaksanakan di dalam yurisdiksi Indonesia berdasarkan Pasal 436 Reglemen Acara Perdata (*Reglement op de Rechtsvordering-S.1847-52 jo. 1849-63*) (Rv).
- b) Subrogasi yang Penggugat terima dari Rickshaw Travel Limited tidak memenuhi kualifikasi subrogasi yang diatur di dalam KUHPperdata.
- c) Tidak ada kaitannya antara kewajiban Penggugat sebagai perusahaan asuransi dengan Tergugat II yang tidak melakukan kesalahan dalam insiden letupan KM. Gili Cat II.

Halaman 75 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



d) Tuntutan tersebut memperjelas bahwa pada faktanya tidak ada kerugian materil yang dialami oleh Penggugat, sehingga Penggugat terlihat mencari celah lain dalam mencari keuntungan. Oleh karena itu, sudah sepatutnya tuntutan materil tersebut ditolak seluruhnya karena tidak berdasar.

Kerugian Immateril

129. Merujuk kepada Putusan Peninjauan Kembali Mahkamah Agung Nomor 650 PK/PDT/1994, dipertimbangkan bahwa ganti kerugian immateril hanya dapat diberikan dalam hal-hal tertentu saja seperti kematian, luka berat, dan penghinaan. Dalam Gugatan, tidak ada satu pun perbuatan terkait kematian, luka berat dan penghinaan yang dialami oleh Penggugat. Sehingga, tuntutan Penggugat mengenai kerugian immateri sudah sepatutnya ditolak karena tidak berdasar.

130. Berdasarkan uraian di atas, maka tidak ada kerugian sama sekali yang dialami oleh Penggugat karena pada faktanya tidak pernah ada perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat II. Sehingga, seluruh dalil yang seolah-olah menyatakan Penggugat mengalami kerugian merupakan dalil yang mengada-ada dan sudah sepatutnya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

J. GUGATAN PATUT DITOLAK KARENA MENUNTUT BIAYA PENGACARA

131. Tergugat II dengan ini menolak dengan tegas seluruh dalil Gugatan, karena telah mengajukan tuntutan berupa pembayaran jasa pengacara sebesar £75.000,00 (tujuh puluh lima ribu pound sterling) sebagaimana tertuang dalam butir 15 Gugatan.

132. Majelis Hakim Yang Mulia, bahwa pengajuan Gugatan yang demikian tentunya melanggar hukum acara perdata di Indonesia, khususnya Pasal 379 Reglemen Indonesia Yang Diperbarui (*Het Herziene Indonesisch Reglement*) ("**HIR**") sebagai berikut:

"Upah dan ganti rugi bagi pokrol, penasihat atau pembela dan wakil tidak boleh dalam hukuman membayar biaya perkara, tetapi harus ditanggung oleh pihak yang dibantu atau diwakili orang-orang itu"

(Cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

Halaman 76 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



133. Selain itu, Yurisprudensi Mahkamah Agung RI No. 635 K/Sip/1973 tertanggal 4 Juli 1974, memberikan kaidah hukum sebagaimana di bawah ini:

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

(Cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

134. Berdasarkan hal tersebut, jelas terbukti bahwa jasa pengacara sebagaimana dituntut Penggugat dalam Gugatannya jelas melanggar hukum acara perdata di Indonesia karena hal tersebut adalah beban Penggugat sendiri.

135. Oleh karena itu, Tergugat II mohon agar kiranya Majelis Hakim Yang Mulia menolak Gugatan Penggugat.

K. TERGUGAT II TIDAK MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM, BAHKAN UNSUR PERBUATAN MELAWAN HUKUM DAN KAUSALITAS DENGAN KERUGIAN TIDAK TERPENUHI

136. Dari uraian di atas, maka Gugatan tidak memenuhi unsur-unsur perbuatan melawan hukum dalam Pasal 1365 KUHPperdata sebagai berikut:

- a. Adanya perbuatan tergugat yang melawan hukum;
- b. Kesalahan Tergugat;
- c. Kerugian yang diderita Penggugat; dan
- d. Hubungan kausalitas antara perbuatan dan kerugian.

Unsur perbuatan melawan hukum dan kesalahan tidak terpenuhi

137. Sebagaimana yang telah Tergugat II uraikan sebelumnya, tidak pernah ada satu perbuatan dari Tergugat II yang melawan hukum. Bahkan, Tergugat II dengan inisiatifnya telah melakukan upaya penyelamatan pada saat insiden letupan KM. Gili Cat II berlangsung.

138. Lebih lanjut, kondisi KM. Gili Cat II pada saat insiden berlangsung, berada dalam kondisi laik laut dan terawat sebagaimana yang disebutkan dalam Putusan Mahkamah Pelayaran. Selain itu, Tergugat II dengan inisiatif dan iktikad baiknya juga telah memberikan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

bantuan dana pengobatan kepada Keluarga Khan atas insiden tersebut.

139. Dengan demikian, sama sekali tidak ada unsur perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat II, sebagaimana yang Penggugat tuduhkan dalam Gugatan.

No	Unsur Perbuatan Melawan Hukum	Perbuatan Tergugat II	Keterangan
1.	Melanggar hak subjektif orang lain	a. Mengangkut penumpang dengan keadaan kapal yang laiklaut dan terawat;	Unsur PMH tidak terpenuhi
2.	Melanggar kewajiban hukum pelaku	b. Melakukan upaya penyelamatan pada saat insiden berlangsung; c. Memberikan bantuan pengobatan kepada Keluarga Khan.	Unsur PMH tidak terpenuhi
3.	Melanggar kesusilaan		Unsur PMH tidak terpenuhi
4.	Melanggar kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian		Unsur PMH tidak terpenuhi

140. Berdasarkan tabel di atas, jelas bahwa tidak ada satupun perbuatan Tergugat II terhadap diri Penggugat yang melawan hukum dan karenanya unsur ini tidak terpenuhi.

Unsur kerugian dan hubungan kausalitas tidak terpenuhi

141. Dikarenakan tidak ada satu pun perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat II, maka Penggugat pun gagal untuk menjelaskan perbuatan mana yang dianggap Penggugat sebagai perbuatan melawan hukum.

142. Selain itu, tuntutan kerugian dari Penggugat juga sama sekali tidak terkait dengan tindakan yang dilakukan Tergugat II, yakni:

- a. Mengangkut penumpang dengan keadaan kapal yang laiklaut dan terawat;
- b. Melakukan upaya penyelamatan pada saat insiden berlangsung;
- c. Memberikan bantuan pengobatan kepada Keluarga Khan.

Halaman 78 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



sebagaimana terlihat jelas dalam tabel berikut:

No	Kerugian yang dituntut Penggugat	Perbuatan Tergugat II	Keterangan
1.	Biaya jasa hukum/biaya pengacara Keluarga Khan berdasarkan Putusan Pengadilan Inggris	a. Mengangkut penumpang dengan keadaan kapal yang laiklaut dan terawat; b. Memberikan bantuan pengobatan kepada Keluarga Khan.	Tidak ada hubungan antara perbuatan Tergugat II dengan klaim kerugian Penggugat
2.	Biaya perawatan (khusus di Bali dan Thailand) dan pengeluaran-pengeluaran sehubungan dengan evakuasi medis di resor berdasarkan Putusan Pengadilan Inggris		Tidak ada hubungan antara perbuatan Tergugat II dengan klaim kerugian Penggugat
3.	Biaya penggantian atas pembayaran ganti kerugian kepada Dr. Naila Khan berdasarkan Putusan Pengadilan Inggris		Tidak ada hubungan antara perbuatan Tergugat II dengan klaim kerugian Penggugat
4.	Biaya penggantian atas pembayaran gantikerugian kepada Dr. Sabrina Khan berdasarkan Putusan Pengadilan Inggris		Tidak ada hubungan antara perbuatan Tergugat II dengan klaim kerugian Penggugat
5.	Biaya penggantian		Tidak ada hubungan antara perbuatan Tergugat II dengan klaim kerugian Penggugat



atas
pembayaran
gantikerugian
kepada Tn.
Mohammed
Athin Khan

klaim kerugian Penggugat

**Berdasarkan
Putusan
Pengadilan
Inggris**

6.

Pembayaran
atas biaya-
biaya lainnya
yang
dikeluarkan
oleh Keluarga
Khan

Tidak ada hubungan antara
perbuatan Tergugat II dengan
klaim kerugian Penggugat

**berdasarkan
Putusan
Pengadilan
Inggris**

7.

Pembayaran
atas biaya jasa
hukum
sehubungan
dengan perkara
di Inggris

Tidak ada hubungan antara
perbuatan Tergugat II dengan
klaim kerugian Penggugat

143. Hal ini secara jelas menunjukkan tidak adanya kausalitas antara perbuatan melawan hukum yang dituduhkan telah dilakukan oleh Tergugat II dengan kerugian yang didalilkan oleh Penggugat dalam Gugatannya.

144. Oleh karena tidak adanya perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat II dan tidak adanya kausalitas antara kerugian dan perbuatan melawan hukum yang didalilkan Penggugat, maka Gugatan Penggugat harus ditolak.

Halaman 80 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



L. PERMOHONAN SITA JAMINAN PENGGUGAT HARUS
DITOLAK KARENA TIDAK BERDASAR

145. Permintaan Penggugat untuk meletakkan sita jaminan adalah tidak berdasar. Pasal 261 ayat (1) RBg telah mengatur hal-hal sebagai berikut:

“(1) Bila ada dugaan yang berdasar, bahwa seorang debitur yang belum diputus perkaranya atau yang telah diputus kalah perkaranya tetapi belum dapat dilaksanakan, berusaha untuk menggelapkan atau memindahkan barang-barang Bergeraknya atau yang tetap, agar dapat dihindarkan jatuh ke tangan kreditur, maka atas permintaan pihak yang berkepentingan, ketua pengadilan negeri atau jika debitur bertempat tinggal atau berdiam di luar wilayah jaksa di tempat kedudukan pengadilan negeri atau jika ketua pengadilan negeri tidak ada di tempat tersebut, jaksa di tempat tinggal atau tempat kediaman debitur dapat memerintahkan penyitaan barang-barang tersebut agar dapat menjamin hak si pemohon, dan sekaligus memberitahukan padanya supaya menghadap di pengadilan negeri pada suatu hari yang akan ditentukan untuk mengajukan gugatannya serta menguatkannya”.

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat)

146. Berdasarkan ketentuan di atas, jelas bahwa permohonan sita jaminan hanyalah dapat dimohonkan dengan persyaratan sebagai berikut:

- a. Ada kekhawatiran atau persangkaan bahwa debitur/Tergugat akan menggelapkan harta kekayaannya pada saat proses pemeriksaan perkara berlangsung;
- b. Kekhawatiran dan persangkaan itu harus nyata dan beralasan secara objektif dimana Penggugat harus dapat menunjukkan fakta tentang adanya Langkah-langkah debitur/Tergugat untuk menggelapkan harta kekayaannya selama proses pemeriksaan perkara berlangsung;
- c. Penggugat harus menunjukkan sedemikian rupa eratnya isi gugatan dengan penyitaan yang apabila penyitaan tidak dilakukan dan debitur/Tergugat menggelapkan harta kekayaan, mengakibatkan kerugian kepada Penggugat.

Halaman 81 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



147. Berdasarkan Gugatan, tidak terdapat satupun dalil Penggugat yang dapat membuktikan adanya usaha apapun dari Tergugat II untuk menggelapkan ataupun mengalihkan harta kekayaannya, sehingga tidak ada dasar dikabulkannya permohonan sita jaminan tersebut.

148. Hal di atas sejalan dengan Putusan Mahkamah Agung No. 1121 K/SIP/1971 tanggal 15 April 1972 dinyatakan bahwa Penggugat yang tidak memiliki bukti-bukti yang kuat adanya kekuatiran bahwa Tergugat akan mengasingkan barang-barangnya, maka permohonan sita jaminan tidak dapat dikabulkan dan tidak dapat disahkan.

149. Dari dalil-dalil yang disampaikan Penggugat, syarat-syarat sehubungan dengan permohonan sita jaminan sebagaimana ditetapkan dalam berbagai ketentuan di atas, tidak terpenuhi. Dengan demikian, tuntutan sita jaminan dari Penggugat haruslah ditolak untuk seluruhnya.

M. PERMOHONAN PUTUSAN SERTA MERTA (UITVOERBARR BIJ VOORAD) HARUS DITOLAK

150. Tergugat Ildengantegas menolak petitem butir 5 Gugatan, dimana Penggugat memohonkan suatu putusan serta merta (uitvoerbarr bij voorad).

151. Putusan serta merta (*uitvoerbarr bij voorad*) hanya dapat diberikan apabila Gugatan telah memenuhi syarat putusan serta merta sebagaimana diuraikan dalam Buku II Mahkamah Agung mengenai Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi Pengadilan Dalam Empat Lingkungan Peradilan, halaman 87-88, yang Tergugat kutip berikut:

“Syarat-syarat untuk dapat dijatuhkan putusan serta-merta adalah:

- a. *Surat bukti yang diajukan sebagai bukti untuk membuktikan dalil gugatan (yang disangkal oleh pihak lawan) adalah sebuah akta otentik atau akta di bawah tangan yang diakui isi dan tanda tangannya oleh tergugat.*
- b. *Putusan didasarkan atas suatu putusan yang sudah berkekuatan hukum tetap (in kracht van gewisjde).*
- c. *Apabila dikabulkan suatu gugatan provisional.*
- d. *Dalam hal sengketa bezit bukan sengketa hak milik.*
- e. *Sebelum menjatuhkan putusan serta merta Hakim wajib mempertimbangkan terlebih dahulu apakah gugatan tersebut*



telah memenuhi syarat secara formil, syarat mengenai surat kuasa dan syarat-syarat formil lainnya.

f. Hakim wajib menghindari putusan serta merta yang gugatannya tidak memenuhi syarat formil yang dapat berakibat dibatalkannya putusan oleh Pengadilan Tinggi atau Mahkamah Agung.

g. Dilakukannya sita jaminan terhadap barang-barang tertentu milik penggugat yang dikuasai oleh tergugat, tidak menjadi penghalang untuk menjatuhkan putusan serta merta apabila syarat menjatuhkan putusan serta merta terpenuhi.

h. Putusan serta merta hanya dapat dilaksanakan atas perintah dan di bawah pimpinan Ketua Pengadilan Negeri dan Pengadilan Negeri yang bersangkutan.

i. Putusan serta merta hanya dapat dilaksanakan setelah Ketua Pengadilan Negeri memperoleh izin dari Ketua Pengadilan Tinggi atau Ketua Mahkamah Agung.”

152. Berdasarkan persyaratan putusan serta merta (*uitvoerbarr bij voorad*) tersebut di atas, tidak ada satu pun syarat yang dipenuhi oleh Penggugat dalam mengajukan permohonan putusan serta merta (*uitvoerbarr bij voorad*).

153. Lebih lanjut, berdasarkan ketentuan butir 3 Surat Edaran Mahkamah Agung (“SEMA”) Nomor 3 Tahun 2000, alasan yang tegas dan jelas dalam permohonan provisi dan permohonan putusan serta merta (*uitvoerbarr bij voorad*) merupakan syarat mutlak dalam menjatuhkan suatu putusan serta merta. Dengan tidak adanya alasan yang jelas dalam permohonan putusan serta merta Penggugat maka sudah selayaknya permohonan tersebut ditolak, sebagaimana Tergugat kutip sebagai berikut:

“Sehubungan dengan itu, Mahkamah Agung memerintahkan kepada Para Ketua Pengadilan Negeri dan Ketua Pengadilan Agama serta Para Hakim Pengadilan Negeri dan Hakim Pengadilan Agama untuk mempertimbangkan, memperhatikan dan mentaati dengan sungguh-sungguh syarat-syarat yang harus dipenuhi sebelum mengabulkan tuntutan Putusan Serta Merta (*Uitvoerbaar Bij Voorraad*) dan Putusan Provisionil sebagaimana diuraikan dalam Pasal 180 ayat (1) Reglemen Indonesia Yang di Perbaharui (*HIR*) dan Pasal 191 ayat (1)



**Reglemen Hukum Acara Untuk Luar Jawa - Madura (RBg)
serta Pasal 332 Rv”.**

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

154. Dalam SEMA Nomor 4 tahun 2001, Mahkamah Agung RI juga telah menegaskan agar Majelis Hakim berhati-hati dan dengan sungguh-sungguh memperhatikan dan berpedoman pada SEMA No. 3 tahun 2000 tentang Putusan Serta Merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) dan Provisonil, sebagai berikut:

*“Berhubung dengan hal tersebut di atas, sekali lagi ditegaskan agar **Majelis Hakim berhati-hati dan dengan sungguh-sungguh memperhatikan** dan berpedoman pada Surat Edaran Mahkamah Agung (SEMA) No. 3 tahun 2000 tentang Putusan Serta Merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) dan Provisonil, terutama yang berkaitan dengan pelaksanaan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorraad*).*

*Setiap kali akan melaksanakan putusan serta merta (*uitvoerbaar bij voorraad*) harus disertai penetapan sebagaimana diatur dalam butir 7 SEMA No.3 tahun 2000 yang menyebutkan:*

Adanya pemberian jaminan yang nilainya sama dengan nilai barang/objek eksekusi sehingga tidak menimbulkan kerugian pada pihak lain apabila ternyata dikemudian hari dijatuhkan putusan yang membatalkan putusan Pengadilan Tingkat Pertama.

Tanpa jaminan tersebut, tidak boleh ada pelaksanaan putusan serta merta.”

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

155. Selain hal tersebut, Buku II Mahkamah Agung Republik Indonesia juga mengatur bahwa Majelis Hakim wajib mempertimbangkan dengan seksama mengenai gugatan provisi dan serta merta. Berikut kutipan dimaksud:

“Hakim wajib mempertimbangkan gugatan provisi dengan seksama, apakah memang perlu dilakukan suatu tindakan yang mendesak untuk melindungi hak Penggugat, yang apabila tidak dilakukan akan membawa kerugian yang lebih besar”.

(cetak tebal merupakan penekanan Tergugat II)

Halaman 84 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



156. Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, Majelis Hakim dalam menjatuhkan putusan serta-merta harus mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

- (a) Majelis Hakim wajib memberikan pertimbangan yang cukup dan berdasar;
- (b) Majelis Hakim wajib mempertimbangkan gugatan provisi dengan saksama;
- (c) Majelis Hakim harus hati-hati dan cermat dalam mengeluarkan Putusan Provisi;
- (d) Adanya keadaan yang mendesak;
- (e) Adanya hak Penggugat yang apabila tidak dilakukan akan menimbulkan kerugian yang besar; dan
- (f) Mendengarkan kedua belah pihak.

157. Dengan mempertimbangkan ketentuan hukum di atas, cukup alasan bagi Majelis Hakim untuk menolak permohonan putusan serta merta (*uitvoerbarr bij voorad*) dari Penggugat.

DALAM REKONVENSIS

Dalam Rekonvensi, Penggugat/Tergugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai "**Tergugat Rekonvensi**" dan Tergugat II/Penggugat Rekonvensi untuk selanjutnya disebut sebagai "**Penggugat Rekonvensi**".

Penggugat Rekonvensi dengan ini memohon kepada Majelis Hakim Yang Mulia agar kiranya dalil-dalil, fakta-fakta, bukti-bukti, dan dasar hukum yang telah Penggugat Rekonvensi uraikan di atas secara *mutatis mutandis* dianggap sebagai suatu kesatuan dan bagian yang tidak terpisahkan dari Eksepsi dan Jawaban dalam pokok perkara (untuk selanjutnya disebut "**Rekonvensi**").

Adapun dalil-dalil Penggugat Rekonvensi dalam Rekonvensi adalah sebagai berikut:

N. DASAR HUKUM PENGAJUAN REKONVENSIS

158. Penggugat Rekonvensi mengajukan Gugatan Rekonvensi dengan merujuk pada ketentuan Pasal 157 dan Pasal 158 RBg, yang pada pokoknya memberikan hak kepada tergugat dalam gugatan asal untuk mengajukan gugatan balik/gugatan melawan (yang biasa dikenal sebagai gugatan rekonvensi) dimana penyampaiannya harus bersamaan dengan penyampaian jawaban atas gugatan asal.

159. Dengan demikian, pengajuan Gugatan Rekonvensi dalam perkara ini telah sesuai dengan formalitas yang diatur di dalam hukum



acara perdata karena diajukan berbarengan dengan pengajuan Jawaban terhadap Gugatan Konvensi.

160. Oleh karena itu, sudah berdasar bagi Majelis Hakim Yang Mulia untuk memeriksa Gugatan Rekonvensi ini bersama-sama dan diputus dalam satu putusan yang sama dengan Gugatan Konvensi.

O. PENGAJUAN GUGATAN A QUO OLEH TERGUGAT REKONVENSI MERUPAKAN BENTUK PENYALAHGUNAAN HAK (MISBRUIK VAN RECHT)

161. Majelis Hakim Yang Mulia, dengan tidak dapat ditetapkannya penyebab dari insiden letupan KM. Gili Cat II, Penggugat Rekonvensi tidak memiliki kesalahan apapun yang dapat dituntut secara hukum, baik oleh penumpang KM. Gili Cat II maupun pihak ketiga. Penggugat Rekonvensi juga telah turut membantu proses pengobatan korban-korban setelah insiden berlangsung.

162. Namun demikian, Penggugat Rekonvensi dikagetkan ketika mengetahui bahwa Tergugat Rekonvensi, sebagai pihak yang tidak ada kaitannya dengan insiden letupan KM. Gili Cat II dan tidak ada hubungan hukum dengan Penggugat Rekonvensi, mengajukan Gugatan Konvensi dan menuntut sejumlah pembayaran dengan mengacu kepada Laporan KNKT yang tidak dapat dijadikan dasar untuk menggugat.

163. Sebagaimana disebutkan dalam butir 61 sampai dengan 65 Jawaban dalam Konvensi, tindakan Penggugat bertentangan dengan peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

- a. Pasal 265 ayat (3) UU Pelayaran;
- b. Paal 48 PP InvestigasiKecelakaanTransportasi;
- c. Pasal 5 Perpres KNKT; dan juga
- d. Laporan KNKT.

164. Bahkan, objek dari gugatan-nya pun juga tidak jelas, apakah Tergugat Rekonvensi memperlakukan penggantian yang Tergugat Rekonvensi bayarkan kepada Rickshaw Travel Limited berdasarkan Putusan Pengadilan Inggris atau insiden letupan KM. Gili Cat II itu sendiri.



165. Lebih lanjut, Tergugat Rekonvensi dalam Gugatannya mendalilkan bahwa Tergugat Rekonvensi telah menerima subrogasi dari Rickshaw Travel Limited. Padahal, subrogasi yang Tergugat Rekonvensi terima sama sekali tidak memenuhi kriteria subrogasi yang diatur di dalam KUHPerdata.

166. Tergugat Rekonvensi pada faktanya ingin menjadikan momentum ini sebagai upaya untuk mendapatkan kembali penggantian yang telah Tergugat Rekonvensi bayarkan kepada Rickshaw Travel Limited berdasarkan Putusan Pengadilan Inggris. Padahal, hal tersebut sudah menjadi kewajiban Tergugat Rekonvensi sebagai perusahaan asuransi.

167. Perbuatan Tergugat Rekonvensi jelas telah menggunakan haknya secara melawan hukum tanpa memperhatikan:

- Hak subjektif Penggugat Rekonvensi untuk dapat menjalankan pekerjaan dengan baik dan hidup dengan tenang;
- Kewajiban hukum Tergugat Rekonvensi untuk memperhatikan hak-hak orang lain:
- Nilai-nilai Kesusilaan yang selama ini hidup dimasyarakat.
- Aspek kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian yang seharusnya diterapkan oleh Tergugat Rekonvensi.

168. Berdasarkan hal di atas, Tergugat Rekonvensi yang secara sewenang-wenang menggugat Penggugat Rekonvensi telah bertentangan dengan hak subjektif Penggugat Rekonvensi serta bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian, dan sikap hati-hati yang harus dimiliki Tergugat Rekonvensi, dimana dalam praktik hukum Indonesia dianggap sebagai *vexatious litigation*.

169. Sehubungan dengan penyalahgunaan hak oleh Tergugat Rekonvensi, terdapat beberapa pertimbangan hukum yang pada intinya menyatakan bahwa suatu perbuatan yang menyimpangi haknya dan membawa kerugian, maka perbuatan dianggap sebagai suatu perbuatan melawan hukum. Berikut merupakan kutipan dari putusan-putusan tersebut:

a. Putusan Pengadilan Negeri Medan No. 294/Pdt.G/2017/PN.Mdn

*"Menimbang, bahwa seseorang berhak untuk menuntut orang lain yang merasa kepentingannya atau hak – haknya dirugikan oleh pihak lain tersebut, **tetapi kalau** Halaman 87 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.*



hak itu dipergunakan secara berlebihan yang menimbulkan kerugian bagi orang lain maka penggunaan hak seperti itu bertentangan dengan kepatutan dalam memperhatikan kepentingan orang lain dalam pergaulan masyarakat dan merupakan penyalahgunaan hak dengan konsekuensi merupakan perbuatan melawan hukum;”

(cetak tebal merupakan penekanan Penggugat Rekonvensi)

b. Putusan Pengadilan Negeri Gorontalo No. 3/Pdt.G/2017/PN.Gto

“Menimbang, bahwa pengertian penyalahgunaan hak (misbruik van recht) itu sendiri yaitu suatu perbuatan yang didasarkan atas kewenangan yang sah dari seseorang yang sesuai dengan hukum yang berlaku tetapi perbuatan tersebut dilakukan secara menyimpang atau dengan maksud lain diluar dari kewenangan yang diberikan;”

(cetak tebal merupakan penekanan Penggugat Rekonvensi)

170. Hal di atas sejalan dengan pendapat ahli hukum, sebagaimana kutipan di bawah ini:

a. Prof. M. A. Moegni Djodjodirdjo, S.H pada buku “Perbuatan Melawan Hukum”, hlm. 48:

“Bahwa orang tidak dibenarkan menggunakan haknya sedemikian rupa, sehingga penggunaannya, dengan memperhatikan akan kerugian yang menimpa orang lain, menjadi penyalahgunaan hak (misbruik van recht);”

b. J. Satrio, S.H., pada buku “Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang”, hlm. 218:

“Kalau hak itu digunakan secara berlebihan (Abnormal atau tidak sebagaimana umumnya/Pantasnya) atau dengan maksud untuk merugikan orang lain, maka penggunaan hak seperti itu dapat bertentangan dengan kepatutan dalam memperhatikan kepentingan orang lain dalam hubungan masyarakat dan



merupakan penyalahgunaan hak, dengan Konsekuensinya merupakan perbuatan melawan hukum.”

c. M. Raden Soewandi pada buku “Penyalahgunaan Hak (Misbruik Van Recht)”, hlm. 28:

“Suatu pelaksanaan hak, dalam keadaan khusus, dapat menjadi perbuatan melawan hukum. Penggunaan – penggunaan hak yang bertentangan dengan syarat kelakuan yang baik dalam masyarakat, selalu merupakan perbuatan melawan hukum.”

171. Berdasarkan uraian di atas, perbuatan Tergugat Rekonvensi yang menyalahgunakan haknya dengan mengajukan Gugatan Konvensi jelas merupakan suatu perbuatan melawan hukum. Oleh karena itu, sudah berdasar bagi Majelis Hakim Yang Mulia untuk mengabulkan Gugatan Rekonvensi ini untuk seluruhnya.

P. TERGUGAT REKONVENSI TERBUKTI MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM

172. Perbuatan Tergugat Rekonvensi yang menyalahgunakan haknya dengan mengajukan Gugatan Konvensi telah memenuhi unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara secara kumulatif, sebagaimana uraian di bawah ini:

Unsur Adanya Perbuatan Melawan Hukum

173. Sebagaimana yang telah Penggugat Rekonvensi sampaikan di atas, Tergugat Rekonvensi telah melakukan perbuatan melawan hukum karena telah menggunakan haknya secara berlebihan dengan mengajukan Gugatan Konvensi yang sama sekali tidak berdasar. Penggugat juga telah mengambil kesimpulan keliru yang kemudian diterbitkan oleh media bahwa insiden KM. Gili Cat II terjadi akibat kondisi kapal yang buruk dan tidak terawat.

174. Penggugat Rekonvensi kembali tekankan bahwa sampai dengan saat ini, penyebab insiden letupan KM. Gili Cat II tidak dapat ditetapkan. Bahkan, Putusan Mahkamah Pelayaran sendiri menyatakan bahwa KM. Gili Cat II pada saat berlangsungnya insiden berada dalam kondisi yang terawat. Sehingga, tidak ada kesalahan dari Penggugat Rekonvensi atas terjadinya insiden tersebut. Oleh karena itu, dengan diajukannya



Gugatan Konvensi terhadap Penggugat Konvensi, jelas telah melanggar hak subjektif Penggugat Rekonvensi.

Unsur Adanya Kesalahan

175. Dalam menentukan unsur adanya kesalahan, maka harus dilihat apakah terdapat kesengajaan atau kelalaian. Sebagaimana yang telah Penggugat Rekonvensi uraikan sebelumnya, Tergugat Rekonvensi sadar bahwa Laporan KNKT tidak dapat dijadikan dasar untuk mengajukan suatu gugatan.

176. Terlebih, tidak ada satu pun putusan pengadilan yang menyatakan kesalahan Penggugat Rekonvensi atas insiden letupan KM. Gili Cat II. Tergugat Rekonvensi sengaja menuduh Penggugat Rekonvensi bahwa kondisi KM. Gili Cat II berada dalam kondisi yang tidak terawat. Faktanya, KM. Gili Cat II berada dalam kondisi yang laiklaut. Sehingga, jelas tidak ada kesalahan Penggugat Rekonvensi atas insiden tersebut.

177. Dengan motif sebagaimana di atas, Tergugat Rekonvensi dengan sengaja menyalahgunakan hak-nya dengan cara mengajukan Gugatan Konvensi guna mendapatkan pembayaran yang Tergugat Rekonvensi sudah bayarkan kepada Rickshaw Travel Limited. Sehingga, unsur kesalahan dalam konteks Pasal 1365 KUHPerdara sudah jelas terpenuhi.

Unsur Adanya Kausalitas Antara Perbuatan dengan Kerugian Penggugat Rekonvensi yang Timbul

178. Apabila Gugatan Konvensi tidak pernah diajukan, maka Penggugat Rekonvensi tidak perlu menghabiskan seluruh waktu dan tenaga nya untuk menghadapi Gugatan Konvensi. Reputasi Penggugat Rekonvensi selaku perusahaan yang memiliki reputasi baik di industri pariwisata juga terpengaruh akibat adanya Gugatan Konvensi ini serta akibat kesimpulan keliru yang diterbitkan oleh media.

179. Hal ini secara jelas menunjukkan adanya kausalitas antara perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat Rekonvensi dengan kerugian yang Penggugat Rekonvensi derita.

180. Berdasarkan uraian di atas, maka sudah berdasar bagi Majelis Hakim Yang Mulia untuk mengabulkan Gugatan Rekonvensi ini untuk seluruhnya.



Q. TUNTUTAN GANTI RUGI

181. Pasal 1365 KUHPerdara sudah secara tegas mengatur bahwa seseorang diwajibkan untuk menggantikan suatu kerugian yang diakibatkan dari perbuatannya yang melanggar hukum. Akibat dari perbuatan Tergugat Rekonvensi yang telah sengaja menyalahgunakan haknya dengan menuntut sebesar £2.291.596,97 dan Rp1.000.000.000,00, telah membawa sejumlah kerugian kepada Penggugat Rekonvensi.

182. Penggugat Rekonvensi menderita kerugian immateril sebagai akibat dari perbuatan Tergugat Rekonvensi yang melanggar hukum, dimana reputasi Penggugat Rekonvensi telah terganggu akibat dari tuntutan Tergugat Rekonvensi yang tidak berdasar.

183. Perbuatan Tergugat Rekonvensi yang telah mengajukan Gugatan dalam Konvensi telah membuat Penggugat Rekonvensi merasa dirusak reputasinya, mengingat Penggugat Rekonvensi memiliki reputasi yang cemerlang di kalangan industri pariwisata dan transportasi.

184. Mengingat Putusan Nomor 650PK/PDT/1994 mempertimbangkan adanya kerugian imateril dalam hal antara lain terkait rusaknya reputasi Penggugat Rekonvensi, maka sudah sewajarnya Tergugat Rekonvensi juga dihukum untuk melakukan kompensasi atas kerugian imateril yang Penggugat Rekonvensi alami sebesar Rp1.000.000.000,00 (satumiliar Rupiah).

185. Berdasarkan uraian di atas, maka sudah berdasar bagi Majelis Hakim Yang Mulia untuk menerima Gugatan Rekonvensi untuk seluruhnya dan menghukum Tergugat Rekonvensi untuk mengganti seluruh kerugian yang dialami Penggugat Rekonvensi akibat dari perbuatan Tergugat Rekonvensi yang melanggar hukum.

II. PETITUM

Berdasarkan uraian, fakta hukum, dasar hukum, serta alasan-alasan sebagaimana diuraikan di atas, dengan ini Tergugat II/Penggugat Rekonvensi memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim pemeriksa perkara ini untuk memberikan putusan sebagai berikut:



MENGADILI

DALAM KONVENSI

Dalam Eksepsi

1. Menerima dan mengabulkan eksepsi Tergugat II untuk seluruhnya;
2. Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);
3. Menghukum Penggugat untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini.

Dalam Pokok Perkara

1. Menerima dan mengabulkan jawaban Tergugat II untuk seluruhnya;
2. Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
3. Menghukum Penggugat untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini.

DALAM REKONVENSI

1. Menerima dan mengabulkan Gugatan Rekonvensi untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Tergugat Rekonvensi telah melakukan perbuatan melawan hukum;
3. Menghukum Tergugat Rekonvensi untuk membayar kepada Penggugat Rekonvensi atas kerugian imateril sejumlah Rp1.000.000.000,00 (satu miliar Rupiah);
4. Menghukum Tergugat Rekonvensi untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini.

Atau apabila Majelis Hakim berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Menimbang, bahwa terhadap eksepsi dan jawaban dari Tergugat I, dan Tergugat II tersebut, Penggugat melalui Kuasanya telah mengajukan Replik atas jawaban Tergugat I, dan Tergugat II, pada tanggal 26 April 2021 dan atas Replik tersebut Kuasa Tergugat I, dan Tergugat II, mengajukan Duplik masing-masing



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

tanggal 3 Mei 2021 selengkapnya mengenai hal tersebut sebagaimana tercantum dalam berita acara persidangan perkara ini;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil gugatannya, Penggugat telah mengajukan alat bukti surat, yaitu berupa :

1. Foto copy Profil Usaha Allied World Mananging Agency Limited (Penggugat) dalam Bahasa Inggris, diberi tanda bukti P-1a;
2. Foto copy Terjemahan dalam bahasa Indonesia Profil Usaha Allied World Mananging Agency Limited (Penggugat), diberi tanda bukti P-1b;
3. Foto copy File Copy Certificate Of Incorporation of A Private Lilited Company Company No. 07249776 Given at Companies House, Cardiff on 11 th May 2010, diberi tanda bukti P-1c;
4. Foto copy Terjemahan dalam bahasa Indonesia Salinan Sertifikat Pendirian Perseroan Terbatas Tertutup Perusahaan No.07249776 diberikan di Companies House, Cardiff pada tanggal 11 Mei 2010, diberi tanda bukti P-1d;
5. Foto copy The Schedule Camberford Law PLC Tour Operators and Travel Agents, diberi tanda bukti P-2a;
6. Foto copy Terjemahan dalam bahasa Indonesia Camberford Law PLC Polis Asuransi Tur dan Agen Travel Ikhtisar Pertanggunggan, diberi tanda bukti P-2b;
7. Foto copy Invoice/receipt For Land Arrangements, Invoice number : 55158/91216040, date 26 Aug 2016, diberi tanda bukti P-3a;
8. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Faktur/tanda terima untuk pengaturan darat, Nomor faktur 55158/91216040 tanggal 26 Agustus 2016, diberi tanda bukti P-3b;
9. Foto copy Standard Contract (Kontrak Standar) antara Rickshaw Travel Limited (Tertanggung) dengan PT. Bagja Kumbara Nusantara (Tergugat I) tertanggal 29 Maret 2012, diberi tanda bukti P-4a;
10. Foto copy Kontrak Standar antara Riksja Travel BV dengan Happy Trails Indonesia tertanggal 23 Maret 2012, diberi tanda bukti P-4b;
11. Foto copy Personal Injury Medical Report For The Court Claimant : DR NAILA KHAN Date 24/12/17, diberi tanda bukti P-5a;
12. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Laporan Medis Cedera Pribadi Untuk Pengadilan Penggugat : DR NAILA KHAN tanggal 24 Desember 2017, diberi tanda bukti P-5b;
13. Foto copy Medical Report Prepared by MR ANDREW QUAILE FRCS CONSULTANT ORTHOPAEDIC AND SPINAL SURGEON Dated 19 June 2018 Client Name Dr Naila Khan, diberi tanda bukti P-5c;

Halaman 93 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



14. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Laporan Medis disusun oleh: MR ANDREW QUAILE FRCS Konsultan Orthopedic dan Bedah Tulang Belakang tanggal 19 Juni 2018 nama Klien Dr Naila Khan, diberi tanda bukti P-5d;
15. Foto copy Personal Injury Medical Report For The Court Claimant : DR SABRINA KHAN this report is dates 3 January 2018, diberi tanda bukti P-6a;
16. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Laporan Medis Cedera Pribadi Untuk Pengadilan Penggugat : DR SABRINA KHAN tertanggal 3 Januari 2018, diberi tanda bukti P-6b;
17. Foto copy Personal Injury Medical Report For The Court Claimant : MR MOHAMMED KHAN this report is dates 3 January 2018, diberi tanda bukti P-7a;
18. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Laporan Medis Cedera Pribadi Untuk Pengadilan Penggugat:MR MOHAMMED KHAN tertanggal 3 Januari 2018, diberi tanda bukti P-7b;
19. Foto copy Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia FINAL KNKT.16.09.08.03 Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran ledakan di Gili Cat II sekitar Pelabuhan Padangbai, Karangasem, Bali 15 September 2016, diberi tanda bukti P-8;
20. Foto copy Claim Form In the High Court of Justice, Admirally Division Claim no. HQ18P03013 =Issue date 22 AUG 2018, diberi tanda bukti P-9a;
21. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Formulir Gugatan No. gugatan HQ18P03013 tanggal diajukan 22 AGS 2018, diberi tanda bukti P-9b;
22. Foto copy IN THE HIGH COURT OF JUSTICE Claim no. HQ18P03013 QUEEN'S BENCH DIVISION MASTER COOK BETWEEN DR NAILA KHAN, DR SABRINA KHAN, MR MOHAMMED ATHIF KHAN Claimants V RICKSHAW TRAVEL LIMITED Defendant, diberi tanda bukti P-10a;
23. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Gugatan No:HQ18P03013 DI PENGADILAN TINGGI DIVISI QUEEN'S BENCH MASTER COOK antara DR NAILA KHAN, DR SABRINA KHAN, MR MOHAMMED ATHIF KHAN sebagai para Penggugat dan RICKSHAW TRAVEL LIMITED sebagai Tergugat, diberi tanda bukti P-10b;
24. Foto copy IN THE HIGH COURT OF JUSTICE Claim no. QB-2018-005085 QUEEN'S BENCH DIVISION MASTER COOK BETWEEN, DR NAILA KHAN, DR SABRINA KHAN, MR MOHAMMED ATHIF KHAN Claimants V RICKSHAW TRAVEL LIMITED Defendant, diberi tanda bukti P-11a;

Halaman 94 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



25. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Gugatan No: QB-2018-005085 DI PENGADILAN TINGGI DIVISI QUEEN'S BENCH MASTER COOK antara DR NAILA KHAN, DR SABRINA KHAN, MR MOHAMMED ATHIF KHAN sebagai para Penggugat dan RICKSHAW TRAVEL LIMITED sebagai Tergugat, diberi tanda bukti P-11b;

26. Foto copy IN THE HIGH COURT OF JUSTICE Claim no. QB-2018-005085 QUEEN'S BENCH DIVISION MASTER COOK BETWEEN, DR NAILA KHAN, DR SABRINA KHAN, MR MOHAMMED ATHIF KHAN Claimants V RICKSHAW TRAVEL LIMITED Defendant, diberi tanda bukti P-12a;

27. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Gugatan No: QB-2018-005085 DI PENGADILAN TINGGI DIVISI QUEEN'S BENCH MASTER COOK antara DR NAILA KHAN, DR SABRINA KHAN, MR MOHAMMED ATHIF KHAN sebagai para Penggugat dan RICKSHAW TRAVEL LIMITED sebagai Tergugat, diberi tanda bukti P-12b;

28. Foto copy Tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP (selaku Kuasa Hukum Para Korban) tertanggal 2 Januari 2020 senilai £75,000.00 (tujuh puluh lima ribu Pound Sterling), diberi tanda bukti P-13a;

29. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia email tertanggal 2 Januari 2020 dari Penningtons Marches Cooper LLP, diberi tanda bukti P-13b;

30. Foto copy Tanda terima pembayaran berupa Settlement & Release Form (Formulir Penyelesaian & Pelepasan) dari AXA Travel Insurance 2020 (selaku penanggung asuransi dari Para Korban) tertanggal 17 Februari 2020 senilai £100,000.00 (seratus ribu Pound Sterling) diberi tanda bukti P-14a;

31. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Formulir Penyelesaian & Pelepasan tertanggal 17/02/2020, diberi tanda bukti P-14b;

32. Foto copy Tanda terima pembayaran dari Penningtons Manches Cooper LLP (Kuasa Hukum Para Korban) tertanggal 19 Oktober 2020, diberi tanda bukti P-15a;

33. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia email tertanggal 19 Oktober 2020 dari Penningtons Marches Cooper LLP, diberi tanda bukti P-15b;

34. Foto copy Rincian penghitungan biaya-biaya hukum sehubungan dengan gugatan ganti rugi yang diajukan oleh para korban di Pengadilan Inggris, diberi tanda bukti P-16a;

Halaman 95 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



35. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Rincian penghitungan biaya-biaya hukum sehubungan dengan gugatan ganti rugi yang diajukan oleh para korban di Pengadilan Inggris, diberi tanda bukti P-16b;
36. Foto copy Surat Subrogasi dari Rickshaw Trevel Limited tertanggal 22 October 2019, diberi tanda bukti P-17a;
37. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Surat Subrogasi dari Rickshaw Trevel Limited tertanggal 22 October 2019, diberi tanda bukti P-17b;
38. Foto copy Surat tertanggal 11 June 2021 Dear Mark from Lloyd Kane Managing Director Confirm that Rickshaw Trevel Limited has issued the accompanying letter on 22 October 2019, diberi tanda bukti P-17c;
39. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Surat tertanggal 11 Juni 2021 dari Lloyd Kane Managing Director, diberi tanda bukti P-17d;
40. Foto copy Email Our Ref MF/3969 PT. Bagja Kumbara Nusantara Date 7 February 2019, diberi tanda bukti P-18a;
41. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Email Our Ref MF/3969 PT. Bagja Kumbara Nusantara tanggal 7 February 2019, diberi tanda bukti P-18b;
42. Foto copy Email Our Ref MF/3989 PT. Samudra Ekspedisi Aman Date 7 February 2019, diberi tanda bukti P-19a;
43. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Email Our Ref MF/3989 PT. Samudra Ekspedisi Aman tanggal 7 February 2019, diberi tanda bukti P-19b;
44. Foto copy Email from Mark Fanning sent 28 February 2019 to Alan Gallacher, diberi tanda bukti P-20a;
45. Foto copy Terjemahan dalam Bahasa Indonesia Email dari Mark Fanning dikirim tanggal 28 Februari 2019 kepada Alan Gallacher, diberi tanda bukti P-20b;
46. Foto copy DEMAND LETTER date 21 Januari 2020 To PT SAMUDRA EKSPEDISI AMAN, diberi tanda bukti P-21;
47. Foto copy DEMAND LETTER date 21 Januari 2020 To PT BAGJA KUMBARA NUSANTARA, diberi tanda bukti P-22;
48. Foto copy SECOND DEMAND LETTER date 31 Januari 2020 To PT SAMUDRA EKSPEDISI AMAN, diberi tanda bukti P-23;
49. Foto copy SECOND DEMAND LETTER date 31 Januari 2020 To PT BAGJA KUMBARA NUSANTARA, diberi tanda bukti P-24;
50. Foto copy FINAL DEMAND LETTER date 14 Februari 2020 To PT SAMUDRA EKSPEDISI AMAN, diberi tanda bukti P-25;

Halaman 96 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



51. Foto copy DEMAND LETTER date 14 Februari 2020 To PT BAGJA KUMBARA NUSANTARA, diberi tanda bukti P-26;
52. Foto copy FINAL WARNING LETTER date 09 September 2020 To PT SAMUDRA EKSPEDISI AMAN, diberi tanda bukti P-27;
53. Foto copy FINAL WARNING LETTER date 09 September 2020 To PT BAGJA KUMBARA NUSANTARA, diberi tanda bukti P-28;
54. Foto copy Putusan PK Mahkamah Agung Nomor 322 PK/Pdt/2018 tertanggal 23 Juli 2018 antara PT. PELAYARAN NASIONAL FAJAR MARINDO RAYA lawan PT ASURANSI INDRAPURA, diberi tanda bukti P-29;
55. Foto copy Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 555 K/Pdt/2018 tertanggal 24 April 2018 antara PT ASURANSI AXA INDONESIA c.q DJOKO TRENGGONO S.H. Lawan PT PELAYARAN SURYA BINTANG TIMUR, diberi tanda bukti P-30;
56. Foto copy Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 1075 K/Pdt/2014 tertanggal 28 Nopember 2014 antara PT GUNUNG PUTRI GRAHA MAS Lawan PT TUGU PRATAMA INDONESIA, diberi tanda bukti P-31;
57. Foto copy Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 2930 K/Pdt/2015 tertanggal 29 Februari 2016 antara PT TRICHEM INTERNATIONAL SHIPPING Lawan PT TUGU PRATAMA INDONESIA General Insurance, diberi tanda bukti P-32;
58. Foto copy Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 305 K/Sip/1971 tertanggal 16 Juni 1971, diberi tanda bukti P-33;
59. Foto copy Buku berjudul "Perbuatan Melawan Hukum", ditulis oleh Rosa Agustina, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003 Halaman 13-14, diberi tanda bukti P-34;
60. Foto copy Buku berjudul "Perbuatan Melawan Hukum (pendekatan kontemporer)", ditulis oleh Munir Fuady, penerbit: Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005 Halaman 11, diberi tanda bukti P-35;
61. Foto copy Buku berjudul "Hukum Acara Perdata", ditulis oleh M. Yahya Harahap, penerbit: Sinar Grafika, 2006 Halaman 136 dan Halaman 453, diberi tanda bukti P-36;
62. Foto copy Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam Perkara No. 654/Pdt.G/2018/PN.Jkt.Pst tanggal 21 Januari 2020, diberi tanda bukti P-37;
63. Foto copy Artikel berita Tempo berjudul "Kapal Karam, Kementerian Perhubungan: Rafelia Punya Surat Izin Berlayar" yang dimuat di halaman

Halaman 97 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

situs: <https://nasional.tempo.co/read/751150/kapal-karam-kementerian-perhubungan-rafelia-2-punya-surat-izin-berlayar>, diberi tanda bukti P-38;

64. Foto copy Artikel berita Kompas berjudul "Kapal Penumpang yang Terbakar Sudah Kantongi Izin Berlayar" yang dimuat di halaman situs: <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/01/01/16120371/kapal.penumpang.yang.terbakar.sudah.kantongi.izin.berlayar>, diberi tanda bukti P-39;

65. Foto copy Artikel berita Antaranews berjudul "KNKT Tegur Adpel terkait Terbakarnya KMP Laut Teduh" yang dimuat di halaman situs: <https://www.antaraneews.com/berita/246639/knkt-tegur-adpel-terkait-terbakarnya-kmp-laut-teduh>, diberi tanda bukti P-40;

66. Foto copy Artikel berita Medcom berjudul "Menhub Kritik Cara Kerja Kantor Syahbandar dan Pelabuhan Gresik" yang dimuat di halaman situs: <https://www.medcom.id/ekonomi/mikro/4ba7RmBK-menhub-kritik-cara-kerja-kantor-syahbandar-dan-pelabuhan-gresik>, diberi tanda bukti P-41;

67. Foto copy Artikel berita Bisnis.com berjudul "Surat Izin Berlayar Perlu Diperketat" yang dimuat di halaman situs: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20120627/98/83398/surat-izin-berlayar-perlu-diperketat>, diberi tanda bukti P-42;

68. Foto copy Artikel berita Bisnis.com berjudul "Surat Izin Berlayar Diperketat, Kecelakaan bisa Ditekan" yang dimuat di halaman situs: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20120928/98/97959/surat-izin-berlayar-diperketat-kecelakaan-bisa-ditekan>, diberi tanda bukti P-43;

69. Foto copy Artikel berita Nusabali.com berjudul "Gubernur Minta Penertiban Kapal" yang dimuat di halaman situs: <https://www.nusabali.com/berita/7568/gubernur-minta-penertiban-kapal>, diberi tanda bukti P-44;

70. Foto copy Artikel berita Nasional Tempo berjudul "Ini Daftar Penumpang Kapal Cepat yang Meledak di Bali" yang dimuat di halaman situs: <https://nasional.tempo.co/read/804486/ini-daftar-penumpang-kapal-cepat-yang-meledak-di-bali>, diberi tanda bukti P-45;

71. Foto copy Artikel berita Bali Tribune berjudul "KM. Gili Cat 2 yang Menewaskan Dua Wisatawan Asing Pernah Meledak di Lombok" yang dimuat di halaman situs: <https://balitribune.co.id/content/km-gili-cat-2-yang-menewaskan-dua-wisatawan-asing-pernah-meledak-di-lombok> diberi tanda bukti P-46;

72. Foto copy Arikel Berita Satu berjudul "Sebelum Meledak Kapal Gili Cat Layak Berlayar" yang dimuat di halaman situs:

Halaman 98 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



<https://www.beritasatu.com/nasional/386377/sebelum-meledak-kapal-cepat-gili-cat-ii-layak-berlayar>, diberi tanda bukti P-47;

73. Foto copy Artikel berita Tribun News berjudul "Ledakan Boat Sebabkan Wisatawan Trauma Ke Bali, Gubernur Geram dan Bupati Marah" yang dimuat di halaman situs: <https://bali.tribunnews.com/2016/09/17/ledakan-boat-sebabkan-wisatawan-trauma-ke-bali-gubernur-geram-dan-bupati-marah>, diberi tanda bukti P-48;

74. Foto copy Notarisasi dan legalisir oleh Petra Caroline Edwards, Notaris Publik di Inggris dan Wales tertanggal 24 Juni 2021 dalam Bahasa Inggris, diberi tanda bukti P-49a;

75. Foto copy Terjemahan dan Tersumpah Notarisasi dan legalisir oleh Petra Caroline Edwards, Notaris Publik di Inggris dan Wales tertanggal 24 Juni 2021, diberi tanda bukti P-49b;

Fotokopi bukti surat, P-1b, P-1d, P-2b, P-3b, P-4b, P-5b, P-6.b, P-7b, P-9b, P-10b, P-11b, P-12b, P-13b, P-14b, P-15b, P-16b, P-17b, P-17c, P-17d, P-18b, P-19b, P-20b, P-34, P-35, dan P-36, P-49b, telah dicocokkan sesuai dengan aslinya, dan bermeterai cukup, bukti surat P-1a, P-1c, P-2a, P-3a, P-4a, P-5a, P-5c, P-6a, P-7a, P-8, P-9a, P-13a, P-14a, P-15a, P-17a, P-18a, P-19a, P-20a, P-29, P-30, P-31, P-32, P-33, P-37, P-38, P-39, P-40, P-41, P-42, P-43, P-44, P-45, P-46, P-47, dan P-48 merupakan foto copy dari print out dan bermeterai cukup, bukti surat, P-16a, P-21, P-22, P-23, P-24, P-25, P-26, P-27, dan P-28, merupakan copy dari copy dan bermeterai cukup, sedangkan bukti surat P-10a, P-11a, dan P-12a, P-49a, merupakan copy dari legalisir sehingga bisa dipergunakan untuk memperkuat pembuktian;

Menimbang, bahwa selain bukti surat Penggugat juga mengajukan 1 (satu) orang Ahli yaitu : AHMAD, dibawah sumpah memberikan keterangan pada pokoknya sebagai berikut:

- Bahwa benar gambar yang ditunjukkan oleh Kuasa Tergugat II ini merupakan jenis kapal motor tempel;
- Bahwa yang dimaksud dengan jenis kapal motor tempel adalah, kapal yang motor geraknya dipasang di belakang yang di tempel dan posisinya bukan di dalam ruangan kapal atau ruangan mesin;
- Bahwa ada resiko – resiko dengan mesin atau kapal tempel karena bahan bakarnya menggunakan bensin dimana bensin mempunyai sifat yang mudah terbakar jadi ada potensi dan resiko untuk kebakaran;



- Bahwa penggunaan bbm campuran yaitu premium dan pertalite pada kapal bisa menyebabkan bahaya karena premium dan pertalite adalah sama – sama bahan bakar yang mudah terbakar;
- Bahwa selang pembuangan uap bbm yang terlihat lapuk dan ada retak – retak bisa menjadi sumber penyebab terjadinya ledakan kapal, karena kalau yang retak itu selang maka uap pembuangan bbm ke udara luar itu akan bocor lewat retak – retak tersebut;
- Bahwa di dalam buku perawatan untuk permesinan tidak ada standar khusus yang bicara tentang selang karena di dalam pemeriksaan oleh mereka yang melayani permesinan ini mereka tinggal melihat saja apakah selang – selang ini masih layak atau masih baik karena kalau di dalam buku perawatan untuk permesinan tidak ada standar khusus waktu untuk penggantian selang;
- Bahwa selang pembuangan uap bbm seharusnya berada dibagian atas tangki;
- Bahwa kalau ada bekas lubang yang ditutup dengan baut dan kalau penutup bautnya tidak diberikan perapat maka gas itu bisa bocor lewat dratnya karena tangkinya ini adalah tangki bahan bakar yang mudah terbakar yang tidak boleh bocor lewat drat baut tersebut dan yang kedua kalau lubang itu dipindahkan ke samping pada waktu bahan bakar itu penuh maka tidak ada nafasnya karena pembuangannya tertutup oleh penuhnya cairan;
- Bahwa selang yang ditanyakan itu masih ada kaitannya dengan selang pipa pembuangan uap tadi dan kalau tertekuk ada 2 kemungkinan yaitu yang pertama akibat tertekuk pecah dan kalau selang pecah gas pembuangan bisa bocor lewat sana dan yang kedua kalau tertekuknya itu tidak pecah tapi menutup maka di dalam selang itu akan terjadi tekanan yang berlebihan karena tidak bisa bernafas yang disebabkan karena pembuangannya tertutup;
- Bahwa ada selang ada klem dan klemnya berkarat tetapi selangnya tidak dilepas artinya gas sudah bocor juga dari sana jadi klem itu fungsinya untuk pengikat agar selang itu kuat berpegang dan yang dihindari adalah uap bbm itu tidak boleh bocor jadi kalau selang dicopot berarti gas bisa bocor ;
- Bahwa benar bahwa pipa bbm itu sebenarnya harus ada diatas;
- Bahwa kalau bekas lubang lama itu ditutup dengan baut maka bautnya harus ada perapatnya agar gasnya tidak bocor dan apabila lubangnya dipindahkan kesamping berarti posisi lubangnya tidak dipaling atas jadi kalau terjadi penuhnya bahan bakar maka tangkinya tidak bisa bernafas karena lubangnya terisi oleh penuhnya cairan;
- Bahwa karena itu lubang pembuangan ke udara luar jadi kalau sekarang lubang itu sudah dimatikan dan tidak berfungsi lagi karena ditutup

Halaman 100 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



dengan baut hanya saja pada saat memasang baut itu harus ditutup rapat agar gas tidak bocor dan kemudian pipa pembuangannya dipindahkan ke depan jadi tetap juga berhubungan dengan udara luar jadi semua design itu selalu memanfaatkan titik paling atas;

- Bahwa benar tetap harus ada jalan keluar untuk pembuangan uap bbm;
- Bahwa lubang yang lama itu ditutup supaya hanya ada 1 jalan keluar untuk pembuangan uap bbm tersebut karena yang diatas sudah tidak dibuka lagi;
- Bahwa benar ada masalah kecuali lubang yang bekas itu ditutup dengan rapat;
- Bahwa apabila ada selang pembuangan uap bbm yang bocor gas bbm itu akan kemana – mana apalagi gasnya bensin dan akhirnya bisa menyebabkan ledakan jadi ada 3 unsur bahan yang mudah terbakar yaitu gas, panas dan pemantik;
- Bahwa benar dengan adanya gas bocor itu menyebabkan kondisi kapal menjadi tidak aman;
- Bahwa harus ada ventilasi itulah salah satu pengaman yang ahli maksud;
- Bahwa pemantik atau pemicunya itu bisa dari panas daripada suhu yang tinggi bisa menyebabkan kebakaran dan listrik statis itu adalah listrik yang ada di lingkungan kita tetapi yang dihindari adalah akumulasi daripada listrik statis tersebut karena apabila akumulasinya sudah tinggi maka dia tidak bisa melompat jadi itu juga bisa menjadi salah satu pemantik;
- Bahwa panas yang tinggi itu bisa diakibatkan oleh gas – gas yang terakumulasi semakin tinggi dan tidak mendapatkan tempat ventilasi untuk terbang maka bisa terakumulasi menjadi panas yang tinggi;
- Bahwa kalau tidak ada pengamannya listrik statis itu bisa menjadi pemantik;
- Bahwa kalau ada akumulasi gas dalam ruang tertutup yang tidak mendapatkan ventilasi yang cukup maka bisa menimbulkan panas yang tinggi dan panas yang tinggi ini bisa menjadi pemantik jadi ada 3 unsur penyebab api yaitu panas, oksigen dan bahan – bahan yang mudah terbakar yang dalam hal ini adalah uap bbm tersebut;
- Bahwa pengamannya adalah arde yaitu sebuah kawat yang disambungkan dengan body kapal karena body kapal sudah sebagai arde dimana body kapal bertemu dengan air laut;



- Bahwa pabrik pembuat kapal selalu memasang itu selagi tidak dirubah oleh pihak – pihak lain maka ada alat yang hanya sebuah kabel yang menempel pada body kapal tetapi fungsinya penting;
- Bahwa kalau terjadi akumulasi atau penumpukan muatan listrik statis maka tidak ada perbantuannya maka itu disiapkan kawat yang disambungkan dengan badan kapal;
- Bahwa jika tidak ada grounding bisa berisiko besar terjadinya ledakan karena itu fasilitas yang memang disiapkan untuk keselamatan;
- Bahwa kapal yang kondisinya tidak ada arde tidak aman karena apabila terjadi akumulasi penumpukan listrik statis tidak ada tempat pembuangan;
- Bahwa karena mudah terlepas disana bisa berpotensi besar gas atau uap bocor tersebut;
- Bahwa tidak aman, seperti yang ahli sebutkan tadi bahwa tertekuk itu ada 2 kemungkinan yaitu pertama patah atau retak dan gasnya bisa bocor kemudian yang kedua kalau tertekuknya menutup maka akan terjadi tekanan karena tidak ada pembuangannya;
- Bahwa seperti jawaban ahli tadi kalau ditutup dengan baut itu harus ada pengamannya agar gas itu tidak bisa bocor melalui drat jadi harus diberikan selotif;
- Bahwa kapal yang sudah memperoleh SPB dapat dikatakan aman untuk berlayar semestinya harus aman karena SPB adalah surat persetujuan berlayar namun kita tahu ternyata ada kapal yang kecelakaan walaupun sudah memperoleh SPB karena kita harus tahu SPB itu diterbitkan oleh syahbandar dengan melihat surat pernyataan tertulis dari nahkoda bahwa kapalnya dalam kondisi laik laut kemudian semua sertifikat yang disyaratkan untuk kapal dimaksud lengkap dan masih berlaku tetapi prakteknya tidak memungkinkan syahbandar untuk bisa memeriksa kapal – kapal yang mau diterbitkan SPB maka 2 hal terpenting walaupun SPB sudah diterbitkan oleh syahbandar namun peran awak kapal dalam hal ini yang dipimpin oleh nahkoda di dalam perilaku, tindakan dan sikapnya betul – betul mengamatkan sehingga terjadi keselamatan di kapalnya;
- Bahwa tadi ahli menjelaskan bahwa tidak memungkinkan syahbandar itu akan memeriksa kapal satu persatu jadi itu persoalannya maka yang hanya dipegang oleh syahbandar adalah pernyataan tertulis oleh nahkoda dan semua sertifikat lalu sesudah itu peran yang paling penting adalah peran daripada kru atau awak kapal dibawah pimpinan nahkoda;
- Bahwa di kapal itu ada engineer atau masinis jadi masinis atau kru kapal mesin yang sudah memiliki ijazah itulah yang bertanggung jawab untuk

Halaman 102 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



memeriksa kondisi – kondisi yang bisa menyebabkan bahaya dan menjaga keselamatan kapal;

- Bahwa Nahkoda itu bukan masinis;
- Bahwa yang bertanggung jawab langsung untuk menjaga mesin – mesin tersebut adalah masinis;
- Bahwa Ahli tidak pernah membaca tetapi saksi pernah mendapatkan sedikit – sedikit;
- Bahwa Ahli tidak ingat apa kesimpulan dari laporan KNKT tersebut;
- Bahwa syarat atau kriteria kapal laik laut adalah semua sertifikat yang disyaratkan untuk kapal dimaksud lengkap dan masih berlaku;
- Bahwa bukan kapasitas ahli untuk menjawab pertanyaan ini;
- Bahwa setahu ahli belum ada aturan yang mengatur mengenai permesinan, kelistrikan dan bahan bakar untuk kapal motor tempel selain itu dikarenakan juga background ahli seorang engineer jadi ahli tidak kuasai semua mengenai aturan – aturan;
- Bahwa Ahli menegaskan yang ahli katakan belum ada itu khusus untuk kapal motor tempel jadi kalau setahu ahli belum ada aturannya maka keselamatannya dipercayakan kepada negara kapal yang membuat sehingga dia mendapatkan kelayakan dari pihak pemerintah untuk mengoperasikan kapal tersebut;
- Bahwa jadi secara hukum kalau berbicara keselamatan pelayaran juga termasuk berbicara terhadap mesin – mesin dan kelistrikan kapai tersebut;
- Bahwa kalau kapal kecil berbeda jauh dengan kapal yang pada umumnya jadi kalau kapal kecil ini cukup diperiksa oleh syahbandar;
- Bahwa Ahli sebagai ahli engineer lingkup seorang engineer hanya pada mesin kapal laut saja tidak termasuk mesin kendaraan di darat;
- Bahwa jadi ada instansi pemerintah yang bertugas untuk itu yaitu PT Biro Klasifikasi Indonesia dengan surveyornya dan Marine Inspector dari syahbandar sedangkan kami hanya orang yang merawat, menjaga kapal dan membawa kapal;
- Bahwa sudah pasti tidak dimungkinkan apabila bukan seorang ahli teknik kelautan atau permesinan yang kemudian diminta untuk menilai suatu kapal tersebut laik laut atau tidak karena orangnya tidak berkopeten untuk menilai;
- Bahwa di dalam keilmuan ahli juga tahu mengenai Mahkamah Pelayaran tetapi tidak terlalu banyak tahu;
- Bahwa Ahli bukan KSOP ahli tidak pernah KSOP ;

Halaman 103 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Ahli tidak tahu suatu investigasi kecelakaan untuk mencari tahu kesalahan yang terjadi yang bisa dilempahkan kepada salah satu pihak;
- Bahwa Ahli tidak tahu investigasi kecelakaan transportasi dilakukan memberikan sanksi atau hukuman;
- Bahwa Ahli tidak tahu jika investigasi kecelakaan dilakukan tidak untuk mencari tahu siapa yang bertanggung jawab tentang kerugian;
- Bahwa tergantung daripada pemeriksanya karena si pemeriksa itu ada beberapa bidang dan beberapa keahlian kemudian hasil dari mereka disimpulkan dan itu membutuhkan waktu;
- Bahwa penanggung jawab kapal mesin itu namanya kepala kapal mesin dialah yang menjadi seseorang yang mempertanggungjawabkan pekerjaannya;
- Bahwa disamping kepala kapal mesin jadi saat itu jam jaganya siapa misalkan di beberapa kapal itu jam jaganya masinis atau jam jaganya oiler pada kapal kecil jadi pada saat kejadian mereka yang ditanyakan oleh penanggung jawabnya dibagian mesin dan nahkoda sebagai penanggung jawab secara umum dari sebuah kapal;
- Bahwa baenar jika ada lembaga yang menyatakan suatu kapal laik laut Lembaga itu juga mengatur masalah mesin;
- Bahwa benar jika sertifikat manajemen kelayakan kapal mencakup mesin ;
- Bahwa kalau terjadi ledakan kemudian mesin dimatikan apakah mesin kapal tersebut rusak jadi ahli tidak bisa menjawab pertanyaan yang melebar seperti ini karena ledakannya ada dimana dan mesinnya ada dimana itu korelasinya tidak jelas dari segi teknis;
- Bahwa mesin berjalan tidak dapat dikatakan mesin itu bagus menurut teknis keilmuan ahli mesin yang masih hidup tidak bisa dikatakan bagus karena ada sebuah proses untuk mengatakan dia bagus atau mungkin hanya setengah bagus;
- Bahwa Ahli sebagai seorang engineer harus mengetahui apakah mesin ahli itu bagus atau setengah bagus karena ahli yang melakukan pemeriksaan;
- Bahwa dokumen yang menunjukkan bahwa mesin itu bagus pada saat pelayaran namanya logbook;
- Bahwa listrik itu jaringannya luas sedangkan letupan dan gangguannya ada dimana jadi harus disimpulkan dulu karena listrik di kapal itu sangat luas berbeda dengan kapal kecil ;

Halaman 104 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saelama di kapal kami sendiri ahli tidak pernah mempunyai pengalaman tidak menemukan suatu penyebab kerusakan pada mesin yang rusak;
 - Bahwa biarpun sertifikat itu sudah dianggap aman tetapi ada 1 faktor yang sangat mendasar adalah kinerja daripada kru kapal yang bagaimana mengamankan kapal karena kondisi bisa berubah waktu demi waktu jadi apabila anak buah kapal tidak bisa menjamin keselamatan kapalnya bisa saja terjadi kecelakaan;
 - Bahwa Ahli tidak pernah mendengar kata stabilitas positif
- Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil sangkalannya, Tergugat I, telah mengajukan alat bukti surat, yaitu berupa:
1. Foto copy Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/7/IV/MP.18 tanggal 19 April 2018 diberi tanda bukti T.1-1;
 2. Foto copy Buku "Putih Hitam Pengadilan Khusus" oleh Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, SH.yang diterbitkan oleh Sekretarian Jenderal Komisi Yudisial Republik Indonesia, diberi tanda bukti T.1-2;
 3. Foto copy Laporan Final KNKT No. KNKT.16.09.08.03 tahun 2017, diberi tanda bukti T.1-3;
 4. Foto copy Standard Contract Rickshaw Network Companies and Happy Trails Indonesia tanggal 29 Maret 2021, diberi tanda bukti T.1-4;
 5. Foto copy Travel Plan Mrs. Naila Khan, Mrs. Sabrina Khan, dan Mr. Mohammed Athif Khan, booking number 91216040, diberi tanda bukti T.1-5;
 6. Foto copy E-Ticket Mrs Naila Khan, Mrs Sabrina Khan, dan Mr Mohammed Athif Khan tanggal 29 Juli 2016, diberi tanda bukti T.1-6;
 7. Foto copy Contract Rate Gili Cat 2 & Gili Cat 1. Berlaku 1 April 2016 – 31 Maret 2017, diberi tanda bukti T.1-7;
 8. Foto copy Jurnal Online Kertha Semaya Fakultas Hukum Universitas Udayana, Penulis: I Putu Bagus Pande Sujana dan, Ni Putu Purwanti dengan Judul: "Pertanggungjawaban PT. Samudera Ekspedisi Aman Benoa Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Gili Cat II Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia", diberi tanda bukti T.1-8;
 9. Foto copy Jurnal Masalah-Masalah Hukum, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Penulis: Herman Susetyo dengan Judul: "Tanggung Jawab Nahkoda pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang dan Barang Melalui Laut di Indonesia." diberi tanda bukti T.1-9;
 10. Foto copy Jurnal Legislasi Indonesia, Direktorat Pengundangan, Penerjemahan, dan Publikasi Peraturan Perundang-undangan, Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-undangan, Kementerian Hukum dan Hak Asasi

Halaman 105 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

Manusia. Penulis: Hari Utomo dengan Judul: "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident)". diberi tanda bukti T.1-10;

11. Foto copy Surat Edaran Nomor 07 tahun 2012 tentang Rumusan Hukum Hasil Rapat Pleno Kamar Mahkamah Agung sebagai Pedoman Pelaksanaan Tugas Bagi Pengadilan, diberi tanda bukti T.1-11;

12. Foto copy Legalisasi Dokumen Portal Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia tanggal 31 Mei 2021. diberi tanda bukti T.1-12;

13. Foto copy Pelayanan Legalisasi Dokumen Di Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, diberi tanda bukti T.1-13;

14. Foto copy Legalisasi Dokumen Kedutaan Besar Republik Indonesia di London, diberi tanda bukti T.1-14;

Fotokopi bukti surat, T.I-11, merupakan foto copy dari foto copy dan bermeterai cukup, sedangkan bukti surat, T.I-1, T.I-2, T.I-3, T.I-4, T.I-5, T.I-6, T.I-7, T.I-8, T.I-9, T.I-10, T.I-12, T.I-13, T.I-14, merupakan copy dari prin out dan bermeterai cukup, sehingga bisa dipergunakan untuk memperkuat pembuktian;

Menimbang, bahwa selain bukti surat Tergugat I juga mengajukan 1 (satu) orang Ahli yaitu : Dr. I Ketut Westra, S.H., M.H, dibawah sumpah memberikan keterangan pada pokoknya sebagai berikut:

- Bahwa mengenai perbuatan hukum itu ada 2 yaitu perbuatan melawan hukum perdata dan perbuatan melawan hukum pidana yang dalam hal ini adalah perbuatan melawan hukum perdata diatur dalam pasal 1365 KUHPperdata dimana perbuatan melawan hukum adalah perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada pihak lain sebagai akibat dari klausa langsung karena kesalahan dan kelalaiannya jadi perbuatan melawan hukum ini mengandung beberapa unsur yaitu unsur perbuatan, perbuatan melawan hukum, unsur kerugian, unsur kelalaian, klausalitas dari perbuatan hukum tersebut ;

- Bahwa unsur – unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam pasal 1365 KUHPperdata merupakan unsur kumulatif bahwa untuk menyatakan suatu perbuatan adalah perbuatan melawan hukum atau onrechtmatige daad maka harus memenuhi keseluruhan dari unsur – unsur tersebut dan apabila salah satu unsur saja tidak dipenuhi maka tidak dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum karena unsur – unsur ini sangat menentukan terhadap suatu perbuatan apakah perbuatan itu bersifat melawan hukum atau tidak kalau unsur perbuatan melawan hukum artinya ada perbuatan yang melawan hukum dimana sifat melawan hukum daripada perbuatan melawan hukum ada yang bersifat aktif dan ada yang pasif yang

Halaman 106 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



pasif artinya bahwa mereka tanpa melakukan perbuatan apa – apa tetapi perbuatan mereka menunjukkan perbuatan melawan hukum sedangkan kalau yang aktif artinya mereka aktif melakukan perbuatan sehingga dari perbuatan ini masuk dalam katagori perbuatan melawan hukum kemudian ada unsur kerugian adalah sebagai akibat klausa langsung atau sebagai akibat dari sebab yang langsung yang paling terdekat dari suatu perbuatan yang menimbulkan kerugian kemudian ada unsur kelalaian adalah yang bersifat pererongan yang bisa timbul karena lupa, kesengajaan dan kealpaan sedangkan klausalitas ini adalah bahwa ada suatu sebab yang menyebabkan adanya kerugian dari suatu perbuatan maka oleh karena itulah unsur ini sangat menentukan dari suatu perbuatan apakah termasuk perbuatan melawan hukum atau tidak ;

- Bahwa kerugian yang timbul dari suatu sebab atau yang ditimbulkan sebagai akibat dari suatu perbuatan yang memaksa atau keadaan diluar kemampuan yang tidak bisa diprediksi dan tidak bisa menghindari tetapi menimbulkan kerugian inilah yang disebut dengan overmacht dimana dalam ajaran overmacht bahwa sepanjang tidak mampu dibuktikan itu perbuatan yang overmacht maka tetap harus diganti kerugian tetapi sepanjang mampu dibuktikan itu bukan perbuatan overmacht maka disinilah diperlukan ajaran overmacht dimana dalam kerugian yang timbul karena overmacht tidak ada pihak yang bersalah dan ketika tidak ada pihak yang bersalah tidak ada pihak yang dimintakan pertanggung jawaban secara perdata karena dalam hal ini adalah keadaan diluar kemampuan dan tidak bisa diprediksi para pihak tidak bersalah baik debitur maupun kreditur oleh karena itulah kerugian yang timbul diluar kekuatan atau diluar kemampuan yang tidak bisa diprediksi itu tidak dapat dimintakan pertanggung jawaban secara perdata ;

- Bahwa kalau merujuk pada Undang – undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran disini ada beberapa syarat yang harus dipenuhi agar suatu kapal laik layar yang pertama menyangkut tentang keselamatan kapal kemudian yang kedua syarat pencegahan pencemaran perairan dari kapal dan yang ketiga syarat angkut atau batas angkutan lalu syarat keempat adalah syarat keawakan selanjutnya syarat status hukum dari kapal kemudian syarat perlindungan terhadap anak buah kapal dan yang terakhir syarat kesejahteraan dari anak kapal jadi dari semua syarat yang diperlukan sesuai dengan peraturan perundang – undangan itu wajib dipenuhi agar kapal dapat dinyatakan laik layar diperairan laut ;

- Bahwa tentang agen atau keagenan belum ada peraturang perundang – undangan yang mengatur tentang agen masalah keagenandiatur di dalam



perjanjian agency atau keagenan yang merupakan implementasi dari asas freedom of contract yaitu asas kebebasan berkontrak dimana agen adalah merupakan perusahaan yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan untuk mewakili kepentingan daripada prinsipal artinya bahwa artinya antara prinsipal dengan agen ada perjanjian jadi dalam perjanjian ini hal – hal apa yang menjadi kewajiban daripada agen namun dalam hal ini pihak prinsipal tetap bertanggung jawab dan mengawasi pelaksanaan dari agen tersebut jadi tanggung jawab tetap ada di pihak prinsipal dan pihak agen tidak dapat mengalihkan atau memindahkan hak – hak tersebut ;

- Bahwa biro perjalanan wisata adalah termasuk agen;
- Bahwa karena keagenan dasarnya adalah perjanjian maka pihak agen mempunyai kewajiban untuk melaksanakan atau menjalankan apa yang disepakati apa yang merupakan isi dari perjanjian keagenan antara pihak prinsipal dengan agen jadi itulah kewajibannya untuk menjalankan semua kesepakatan yang ada dalam perjanjian agen sedangkan haknya adalah untuk mendapatkan komisi sebagaimana yang telah diatur karena agen merupakan perantara dari pihak prinsipal untuk melakukan perbuatan hukum sebagaimana yang sudah disepakati dalam perjanjian ;
- Bahwa agen atau keagenan dasarnya adalah perjanjian jadi kalau menurut pasal 1320 KUHPerdara syarat sahnya perjanjian ada sepakat, kecakapan, hak tertentu dan klausa yang halal dan ketika kita meriper pasal 1338 KUHPerdara bahwa perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang – undang dan mengikat bagi para pihak yang membuatnya dimana dalam ayat (2) disebutkan bahwa para pihak dengan itikad baik melakukan perjanjian dan perjanjian tidak dapat dibatalkan secara sepihak maknanya bahwa ketika agen ini dasarnya perjanjian maka agen akan melakukan apa yang tertuang dan disepakati dalam perjanjian jadi ini mengikat bagi para pihak baik prinsipal maupun agen dan terhadap hal – hal yang tidak dicantumkan dalam perjanjian keagenan maka para pihak tidak terikat dengan hal tersebut jadi yang terikat adalah mengenai hal – hal apa saja yang dicantumkan dan disepakati dalam perjanjian maka oleh karena itu ketika ada hal – hal yang tidak dicantumkan dan tidak termuat di dalam perjanjian maka tidak dapat diberlakukan kepada pihak untuk melibatkan dia sebagai pihak dan bertanggung jawab atas perbuatan tersebut ;
- Bahwa pengertian itikad baik adalah dimana salah satu pihak atau para pihak melakukan perbuatan yang tidak bertentangan atau melanggar Undang – undang, ketertiban umum dan kesusilaan kemudian ketika pihak agen sudah melakukan dan sudah memilih peralatan transportasi sesuai dengan ketentuan

Halaman 108 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



yang ada dan juga melihat dari dokumen – dokumen yang ada bahwa akomodasi yang dipilih adalah laik sesuai dengan rekomendasi maka dapat dikatakan bahwa agen sudah beritikad baik yang artinya dia melakukan pekerjaannya sesuai dengan ketentuan perundang – undangan yang berlaku dan tidak melanggar ketertiban umum, kesusilaan dan sebagainya sehingga dia dapat dikatakan agen yang beritikad baik untuk melindungi kepentingan konsumen ;

- Bahwa kembali pada fungsi agen dimana dia hanya melakukan tugas sesuai dengan perjanjian untuk memasarkan atau memberikan jasa yang dalam hal ini sepanjang pengetahuan ahli baik itu kecelakaan laut, udara maupun darat bahwa ketika terjadi kecelakaan maka pihak agen sebagai pihak yang sebagai perantara untuk melakukan kegiatan kepentingan daripada prinsipal maka dia tidak dapat ditarik sebagai pihak dalam perkara ini ;

- Bahwa agen ini hanya mempunyai tugas kewenangan dan fungsi untuk memasarkan sesuai dengan apa yang ada diperjanjian dan ketika berkaitan dengan masalah kelayakan atau kalau memang itu bukan merupakan kewenangan agen dalam hal ini kalau kita melihat pada masalah teknis perkapalan sudah ada teknisnya dan sudah ada pihak – pihak yang mempunyai otoritas dan mempunyai kewenangan untuk melakukan hal tersebut itu sesuai dengan expertnya sedangkan agen tidak mempunyai expert tidak mempunyai kewajiban dan tidak diharuskan untuk melakukan hal itu jadi ketika terjadi suatu insiden kecelakaan sebagai akibat human error atau technical error maka agen tidak dapat dikatakan melakukan perbuatan melawan hukum karena tidak termasuk dalam unsur – unsur yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara ;

- Bahwa ketika itu tidak diatur dalam perjanjian kalau ahli mengutip dari PP No. 20 tahun 2010 yang kemudian diubah dengan PP No. 22 tahun 2011 sudah jelas dikatakan disana bahwa agen tidak dapat dimintakan pertanggung jawaban secara perdata dalam hal terjadinya kecelakaan dimana yang dalam hal in bertanggung jawab adalah pemilik angkutan yaitu yang timbul pemakaian, kecacatan, hilangnya barang, kerugian dan lain sebagainya itu diatur dalam PP No. 22 tahun 2011 sebagai perubahan dari PP No. 20 tahun 2010 ;

- Bahwa agen dapat dimintakan pertanggung jawaban secara perdata sesuai dengan tugas dan fungsinya sesuai dengan perjanjian yaitu ketika agen melakukan perbuatan – perbuatan yang tidak sesuai dengan perjanjian misalnya menjual tiket yang bodong atau menjual tiket yang palsu kemudian berkaitan juga dengan masalah ketika pelayaran tidak sesuai dengan jadwal

Halaman 109 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



dan konsumen tidak mendapatkan pelayanan sesuai dengan apa yang tertera jadi pada prinsipnya bahwa agen dapat dimintakan pertanggung jawaban secara perdata apabila dia melanggar isi daripada perjanjian dan tidak melakukan apa yang sesuai dengan perjanjian maka dengan itu dia dapat dimintakan pertanggung jawaban tetapi diluar itu menjadi tanggung jawab principal atau pemilik angkutan ;

- Bahwa perbuatan hukum adalah perbuatan yang dikehendaki oleh para pihak dan ketika hendak melakukan ada akibat hukum yang timbul misalkan membuat perjanjian sedangkan kalau peristiwa hukum itu tidak dikehendaki tetapi memiliki akibat hukum seperti kematian, dan kelahiran;

- Bahwa ketika ada putusan dari suatu lembaga yang memiliki otoritas untuk itu dan berdasarkan keputusan tersebut menyatakan bahwa tidak ada unsur kesalahan atau tidak ada ditemukan unsur penyebab dari suatu peristiwa maka dengan tidak ditemukannya atau tidak adanya unsur kesalahan yang menjadi unsur utama dari perbuatan melawan hukum maka dengan sendirinya perbuatan melawan hukum itu tidak ada karena unsur yang menyebabkan suatu perbuatan dapat digolongkan perbuatan melawan hukum tidak terpenuhi atau tidak dapat ditentukan sehingga dengan demikian kita harus menghormati keputusan dari otoritas yang mempunyai kewenangan untuk itu;

- Bahwa unsur klausalitas adalah unsur penyebab langsung yang terdekat dengan timbulnya perbuatan, apabila kesalahan tidak ada dan tidak bisa dibuktikan maka klausalitas tidak relevan lagi untuk dipakai dasar menentukan daripada suatu perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian;

- Bahwa perbuatan melawan hukum adalah unsur kumulatif jadi ketika salah satu saja tidak dipenuhi maka sudah tidak ada perbuatan melawan hukum karena perbuatan melawan hukum akan ada apabila semua unsur yang ada terpenuhi dimana akan berbeda halnya dengan wanprestasi kalau wanprestasi adalah unsur alternatif jadi salah satu dipenuhi sudah merupakan wanprestasi sedangkan perbuatan melawan hukum wajib dipenuhi keseluruhan daripada unsur sebagaimana yang tercantum dalam pasal 1365 KUHPperdata;

- Bahwa yang dimaksud dengan peraturan perundang – undangan adalah bukan Undang – undang saja tetapi dari tingkat tertas sampai yang paling bawah sampai dengan peraturan pemerintah, peraturan menteri atau peraturan daerah itu merupakan peraturan perundang – undangan dan beda dengan Undang – undang karena Undang – undang sudah merujuk pada satu

Halaman 110 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



obyek misalkan Undang – undang perbankan atau Undang – undang perseroan terbatas sedangkan kalau peraturan perundang – undangan termasuk peraturan – peraturan anorganik yaitu peraturan – peraturan pelaksana daripada Undang – undang yang bersangkutan ;

- Bahwa Undang – undang ini ada yang bersifat *dwingend recht* dan *aanvullend recht* dimana ketika Undang – undang bersifat publik atau *dwingend recht* adalah dimana dalam keadaan kongkrit mau tidak mau wajib dilaksanakan dan ditaati sedangkan kalau Undang – undang sudah diundangkan dalam lembaran Negara berarti itu sudah mengikat bagi seluruh Warga Negara Indonesia;

- Bahwa termasuk semua kelembagaan yang ada karena Undang – undang ini bersifat universal dan dibuat untuk kepentingan masyarakat ;

- Bahwa peraturan pemerintah merupakan peraturanan organik atau peraturan pelaksanaan dari Undang – undang artinya dia ada dibawah Undang – undang atau merupakan kaki daripada Undang – undnag apabila terhadap norma – norma yang diatur dalam peraturan pemerintah itu juga mengikat bagi masyarakat pada umumnya ;

- Bahwa mengikat untuk masyarakat pada umumnya termasuk eksekutif, legeslatif dan judikatif;

- Bahwa peraturan perundang – undangan di bawah Undang – undang juga merupakan sumber hukum yang bisa di river di rujuk untuk kepentingan – kepentingan perbuatan melawan hukum jadi dia juga mengikat hanya saja dalam proses pembuatannya berbeda karena peraturan presiden itu dibuat oleh presiden sedangkan peraturan pemerintah juga melibatkan tetapi kalau Undang – undang itu ada eksekutif dan legislatif ;

- Bahwa peraturan ini bersifat *dwingen recht* atau bersifat memaksa mau dan tidak mau dalam keadaan kongrit wajib dilaksanakan;

- Bahwa kalau memang dokumen tersebut dilarang oleh Undang – undang untuk dipergunakan dalam proses pengajuan gugatan atau proses hukum di Indonesia maka itu dokumen tersebut tidak bisa dipakai untuk melakukan gugatan perbuatan hukum di Indonesia ;

- Bahwa ini sudah masuk kepada ranah internasional private law harus ada elemen unsur asing yang dalam hal ini ada *lex loci actus contractus*, *lex loci celebrationis* dan *lex fori* bahwa ketika memang dalam suatu perkara ini ada unsur asingnya baik subyeknya maupun obyeknya dan ketika obyeknya ada di Indonesia maka akan berlaku hukum Indonesia jadi hukum dimana perkara tersebut di sidangkan atau diadili ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa dari pasal tersebut sudah jelas bahwa putusan tersebut tidak dapat dilaksanakan atau dieksekusi di Indonesia jadi itulah sifat hukum yang kita harus taati karena secara formal sudah ada norma yang mengatur hal tersebut dan berkaitan dengan kesepakatan sama halnya dengan putusan arbitration apabila dalam putusan tersebut dinyatakan bahwa perkara ini tidak bisa diadili di Indonesia atau hal ini tidak dapat lagi digugat maka kita harus menghormati putusan tersebut yang mungkin ada kesepakatan – kesepakatan dimana kesepakatan merupakan hal yang sama dan mengikat bagi para pihak yang membuatnya dengan demikian terhadap pasal 436 RV ini wajib dilaksanakan dan sesuai dengan apa yang tercantum dalam pasal tersebut ;
- Bahwa perdamaian itu harus dihormati karena mengikat bagi para pihak jadi apa yang sudah menjadi obyek dan syarat perdamaian itu akan mengikat dan dilaksanakan oleh para pihak ;
- Bahwa kesepakatan para pihak itu tidak mengikat atau tidak berlaku terhadap pihak di luar perjanjian;
- Bahwa yang mempunyai hak untuk mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum adalah pihak yang dirugikan sebagai akibat dari perbuatan melawan hukum tersebut ;
- Bahwa Ini akan berbeda karena memang sangat tipis sekali antara perbuatan melawan hukum dengan wanprestasi yang paling prinsip menentukan perbuatan dapat dikatakan wanprestasi harus ada hubungan kontraktual dan ketika salah satu pihak dalam perjanjian tidak melakukan kewajiban maka dia wanprestasi ada pada ranah kewajiban sedangkan perbuatan melawan hukum tidak harus ada perjanjian jadi ketika ada perbuatan, perbuatan melawan hukum, menimbulkan kerugian, ada kesalahan dan ada klausalitas jadi akan berbeda legal standingnya ketika menggugat wanprestasi dan menggugat perbuatan melawan hukum ;
- Bahwa ada perbuatan melawan hukum dalam arti luas dan dalam arti sempit kalau dalam arti sempit hanya melanggar Undang – undang, ketertiban umum dan kesusilaan sedangkan kalau perbuatan melawan hukum dalam arti yang luas disamping melanggar Undang – undang, ketertiban umum dan kesusilaan juga melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum dan melanggar kewajiban hukumnya sendiri dan melanggar tatanan masyarakat bahwa ketika itu melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum yang menimbulkan kerugian bisa dari perjanjian ini masuk ke perbuatan melawan hukum ;
- Bahwa seharusnya akta van dading atau perdamaian itu harus mengungkap jelas dan detail siapa yang mempunyai hak, apa haknya, siapa

Halaman 112 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



yang berkewajiban dan apa yang menjadi kewajibannya kemudian kalau dilihat dari akta van dading walaupun perdamaian tetapi dasarnya kesepakatan para pihak ketika bicara kesepakatan disinilah mengikat bagi para pihak yang memberikan kesepakatan yang ditemukan dalam akta van dading ;

- Bahwa jelas saja ketika tidak dicantumkan di dalam akta van dading maka tidak mengikat berarti hal tersebut tidak diatur jadi yang mengikat adalah hal – hal yang diatur dalam akta van dading yang dasarnya kesepakatan atau perdamaian;

- Bahwa karena bukan merupakan substansi yang asalnya kesepakatan dalam perdamaian;

- Bahwa benar kalau yang diperjanjikan hanya masalah jumlah maka itu saja yang menjadi kesepakatan;

- Bahwa yang mengikat bagi para pihak adalah kontrak apa yang ada apa yang disepakati dan apa yang dituangkan dalam kontrak maka kalau tidak dituangkan tidak mengikat jadi yang menyangkut hak dan kewajiban dasarnya adalah kontrak sedangkan kalau yang berkaitan dengan masalah aspek – aspek hukum lain yang terapidasi dalam kasus ini juga bisa merujuk dalam peraturan perundang – undangan yang lain ;

- Bahwa kalau memang ada putusan lembaga atau badan yang memiliki otoritas penuh yang menyatakan bahwa tidak ditemukan adanya unsur yang mengakibatkan adanya perbuatan melawan hukum maka tidak dapat dikatakan ini adalah perbuatan melawan hukum;

- Bahwa ini berbeda kalau pariwisata tunduk pada Undang – undang kepariwisataan dengan segala aspek hukum termasuk travel agennya sedangkan kalau mengenai masalah angkutan laut atau pelayaran ada Undang – undangya tersendiri kita tidak bisa membedah masalah – masalah angkutan perairan laut dengan Undang – undang kepariwisataan karena obyeknya adalah wisata kegiatan kepariwisataan walaupun di dalamnya ada aspek travel agen yang nanti akan memfasilitasi tentang kegiatan pariwisata tetapi lex spesialisnya ketika berbicara tentang angkutan laut atau pelayaran itu tunduk pada Undang – undang pelayaran;

- Bahwa ada travel agen, ada agen di bidang kepariwisataan, ada agen di bidang asuransi, ada agen di bidang finance itu legal standingnya berbeda obyeknya juga berbeda dan tunduk pada Undang – undang yang berbeda juga;

- Bahwa alau mengidentifikasi menarik apa yang menjadi parameter atau unsur – unsur suatu perusahaan yang dapat dikatakan bergerak di bidang pariwisata jelas itu dilihat dari kegiatannya apakah kegiatannya menyangkut

Halaman 113 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



kegiatan pariwisata atau tidak karena pariwisata sangat luas dan berbeda – beda tergantung dari ruang lingkup yang menjadi obyek dari kegiatan pariwisata tersebut ;

- Bahwa ada prosedur dan mekanisme untuk melaksanakan putusan peradilan asing apakah itu berifat litigasi atau arbitrase jad dilihat dari isi putusan tersebut apakah bisa dilaksanakan di Indonesia atau tidak jadi dilihat dari amar putusan peradilan asing ini kalau memang tidak bisa berarti putusan tersebut tidak bisa dieksekusi atau dilaksanakan tetapi kalau memang itu tetap akan menjadi ranah daripada peradilan di Indonesia maka itu bisa jadi kembali kepada isi putusan peradilan asing tersebut ;

- Bahwa kalau memang di dalam putusannya tidak bisa lagi dilakukan proses hukum di peradilan Indonesia maka tidak bisa dilakukan ;

- Bahwa dalam yang arti luas ketika perbuatan tersebut merugikan hak orang lain yang dijamin hukum kemudian melanggar kewajiban hukumnya sendiri yang dijamin oleh hukum seharusnya dia melakukan tetapi dia tidak melakukan dan dia melanggar kewajiban hukumnya sendiri dan melanggar hak orang lain yang seharusnya menerima hak dan melanggar nilai – nilai kepatutan yang ada dalam masyarakat secara umum;

- Bahwa sifat melawan hukum dari perbuatan melawan hukum adalah aktif dan pasif kalau aktif dia aktif melakukan suatu perbuatan dan perbuatan ini melanggar Undang – undang kalau pasif dia tidak melakukan suatu perbuatan walaupun dia tahu perbuatan tersebut ;

- Bahwa dalam perjanjian agency dimana agen adalah sebagai pihak perantara yang melakukan sesuai dengan perjanjian dan pihak principal tetap mengawasi pelaksanaan agen dan tanggung jawab ada pada pihak principal jadi agen tidak dapat dimintakan pertanggung jawaban ketika terjadi sesuatu karena dia tidak mempunyai kewenangan dan hanya sebagai perantara untuk menjual tiket dan tidak masuk kepada substansi;

- Bahwa sepanjang itu bisa dibuktikan bahwa masuk unsur – unsur perbuatan melawan hukum dan itu memang yang bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan yang ada di dalam perjanjian agen;

- Bahwa sepanjang obyeknya menjadi kewenangan peradilan di Indonesia mungkin itu bisa dipakai sebagai dasar karena putusan pengadilan di inggris itu hanya bisa direfer tetapi tidak bisa dipakai alas hak untuk melakukan tindakan ;

- Bahwa tidak, karena dia tidak mempunyai kewenangan untuk itu yang mempunyai kewenangan adalah sesuai dengan pasal tersebut jadi itulah yang harus dilaksanakan karena sifat dwingend recht dari aturan pelayaran;

Halaman 114 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa sudah legal secara yuridis ketika travel agen sudah mengetahui bahwa kapal tersebut sudah memiliki sertifikat serta perizinan yang diperlukan untuk berlayar yang dimana sertifikat dan perizinan tersebut dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang dan mempunyai kompetensi apakah travel agen itu sudah dapat dikatakan melaksanakan prinsip kehati – hatian;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil sangkalannya, Tergugat II, telah mengajukan alat bukti surat, yaitu berupa:

1. Foto copy Buku M. Yahya Harahap, S.H., berjudul “Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan”, Cetakan Ketiga, Tahun 2005, halaman 438, diberi tanda bukti T.II/PR-1;
2. Foto copy Putusan Mahkamah Agung No. 294 K/Sip/1971 tertanggal 7 Juni 1971, diberi tanda bukti T.II/PR-2;
3. Foto copy Putusan Mahkamah Agung No. 1260 K/Sip/1980 tanggal 31 Maret 1982, diberi tanda bukti T.II/PR-3;
4. Foto copy Putusan Mahkamah Agung No. 1078 K/SIP/1972 tertanggal 11 November 1975. diberi tanda bukti T.II/PR-4;
5. Foto copy Putusan Mahkamah Agung RI No. 938 K/SIP/1971 tertanggal 30 September 1972, diberi tanda bukti T.II/PR-5;
6. Foto copy Putusan Mahkamah Agung No. 565K/SIP/1973 tanggal 21 Agustus 1974, diberi tanda bukti T.II/PR-6;
7. Foto copy Putusan Mahkamah Agung No. 492K/Sip/1970, 16 Desember 1970, diberi tanda bukti T.II/PR-7;
8. Foto copy Pasal 256 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, diberi tanda bukti T.II/PR-8;
9. Foto copy Pasal 48 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. diberi tanda bukti T.II/PR-9;
10. Foto copy Pasal 5 Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi diberi tanda bukti T.II/PR-10;
11. Foto copy Surat Assegaf Hamzah & Partners kepada Ketua Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 4174/04/28/06/21, perihal Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 654/Pdt.G/2018/PN.Jkt.Pst tertanggal 21 Januari 2020 yang Tidak Sesuai Dengan Peraturan Perundang-Undangan yang Berlaku, tertanggal 29 Juni 2021 beserta tanda terima, diberi tanda bukti T.II/PR-11;
12. Foto copy Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, diberi tanda bukti T.II/PR-12;

Halaman 115 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



13. Foto copy Buku M. Yahya Harahap, S.H., berjudul "Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan", Cetakan Ketiga, Tahun 2005, halaman 717-718, diberi tanda bukti T.II/PR-13;
14. Foto copy Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.210/7/IV/MP.18 tertanggal 19 April 2018 tentang Kecelakaan Kapal Terjadinya Letupan di KM. Gili Cat II di Tanjung Sari Padangbai, Bali, diberi tanda bukti T.II/PR-14;
15. Foto copy Surat No. B/1725/VI/RES.1.24./2018/Res kr. asem tertanggal 21 Juni 2018 perihal Pemberitahuan Penghentian Penyidikan terkait dengan insiden letupan KM. Gili Cat II, diberi tanda bukti T.II/PR-15;
16. Foto copy Pasal 1400, Pasal 1401 dan Pasal 1402 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ("KUHPerdata") diberi tanda bukti T.II/PR-16;
17. Foto copy Pasal 284 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD") diberi tanda bukti T.II/PR-17;
18. Foto copy Buku karangan Rosa Agustina berjudul "Perbuatan Melawan Hukum", Cetakan Kedua, Tahun 2003, halaman 61, diberi tanda bukti T.II/PR-18;
19. Foto copy Putusan Mahkamah Agung No. 650 PK/PDT/1994 tanggal 29 Oktober 1994, diberi tanda bukti T.II/PR-19;
20. Foto copy Pasal 99 ayat (17) *Reglement op de Rechtsvordering*, diberi tanda bukti T.II/PR-20;
21. Foto copy Pasal 261 *Rechtreglementvoor de Buitengewesten*(RBg), diberi tanda bukti T.II/PR-21;
22. Foto copy Buku Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi Pengadilan dalam Empat Lingkungan Peradilan (Buku II) Mahkamah Agung RI. Edisi 2013, halaman 80-82, diberi tanda bukti T.II/PR-22;
23. Foto copy Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 2000 tentang Putusan Serta Merta (*UitvoerbaarBijVoorraad*) dan Provisionil, diberi tanda bukti T.II/PR-23;
24. Foto copy Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 4 Tahun 2001 tentang Permasalahan Serta Merta (*UitvoerbaarBijVoorraad*) dan Provisionil, diberi tanda bukti T.II/PR-24;
25. Foto copy Buku karangan M. A. Moegni Djodirdjo, S.H berjudul "Perbuatan Melawan Hukum", Cetakan Kedua, Tahun 1982, halaman 48, diberi tanda bukti T.II/PR-25;
26. Foto copy Buku karangan J. Satrio, S.H., yang berjudul "Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang Bagian Pertama",

Halaman 116 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Cetakan Kesatu, Tahun 1993, halaman 234-235, diberi tanda bukti T.II/PR-26;

27. Foto copy Buku karangan M. Raden Soewandi, yang berjudul "Penyalahgunaan Hak (Misbruik Van Recht)", Cetakan Kedua, Tahun 1960, halaman 28. diberi tanda bukti T.II/PR-27;

28. Foto copy Daftar Surat-Surat KM. Gili Cat II., diberi tanda bukti T.II/PR-28;

29. Foto copy Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance*) No. PK.401/2700/DOC/DK-14 tertanggal 16 Juni 2014, diberi tanda bukti T.II/PR-29;

30. Foto copy Izin Stasiun Radio Kapal Laut (*Ship Station License*) No. 5901/L/SDPPI/2015 tertanggal 28 Oktober 2015, diberi tanda bukti T.II/PR-30;

31. Foto copy Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*) No. PK.401/1623/SMC/DK-13 tertanggal 2 Mei 2013, beserta Pengukuhan Untuk Verifikasi Berkala dan Verifikasi Khusus (Jika Diperlukan) (*Endorsement for Periodical Verification and Additional Verification (If Required)*) tertanggal 27 November 2015, diberi tanda bukti T.II/PR-31;

32. Foto copy PAS – KECIL No. 205/02/05/KSOP.Pbi-2016 tertanggal 18 Februari 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-32;

33. Foto copy *Re-Inspection Certificate Inflatable Life Raft* No. 026/ILR-YS/II/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor) tertanggal 25 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-33;

34. Foto copy *Re-Inspection Certificate Inflatable Life Raft* No. 027/ILR-YS/II/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor) tertanggal 25 Februari 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-34;

35. Foto copy *Re-Inspection Certificate Inflatable Life Raft* No. 028/ILR-YS/II/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor) tertanggal 25 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-35;

36. Foto copy *Re-Inspection Certificate Inflatable Life Raft* No. 029/ILR-YS/II/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor) tertanggal 25 Februari 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-36;

37. Foto copy *Re-Inspection Certificate Inflatable Life Raft* No. 030/ILR-YS/II/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor) tertanggal 25 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-37;

38. Foto copy *Re-Inspection Certificate Hydrostatic Release Unit* No. 002/HRU-YS/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor), tertanggal 26 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-38;

Halaman 117 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



39. Foto copy *Re-Inspection Certificate Hydrostatic Release Unit* No. 003/HRU-YS/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor), tertanggal 26 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-39;
40. Foto copy *Re-Inspection Certificate Hydrostatic Release Unit* No. 004/HRU-YS/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor), tertanggal 26 Februari 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-40;
41. Foto copy *Re-Inspection Certificate Hydrostatic Release Unit* No. 005/HRU-YS/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor), tertanggal 26 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-41;
42. Foto copy *Re-Inspection Certificate Hydrostatic Release Unit* No. 006/HRU-YS/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor), tertanggal 26 Februari 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-42;
43. Foto copy *Re-Inspection Certificate Fire Fighting Extinguisher* No. 010/PMK-YS/III/BL-16 yang diterbitkan oleh CV Yasinori Sakti (Surveyor), tertanggal 26 Februari 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-43;
44. Foto copy Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (*Passenger Ship Safety Certificate*) No. PK.001/04/05/KSOP.Pbi-2016, tertanggal 25 Mei 2016 beserta Lampiran Perlengkapan untuk Memenuhi Peraturan Perundang-Undangan Republik Indonesia (*Record of Equipment For Compliance with The Rule and Regulation*) No. PK.001/04/05/KSOP.Pbi-2016 tertanggal 25 Mei 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-44;
45. Foto copy Buku Kesehatan Kapal (*Ship's Health Book*) tertanggal 4 Juli 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-45;
46. Foto copy Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal (*Ship Sanitation Control Exemption Certificate*), tertanggal 17 Agustus 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-46;
47. Foto copy Buku Pelaut (*Seaman's Book*) Totok Warsito yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Laut Republik Indonesia, tertanggal 5 Januari 2010, diberi tanda bukti T.II/PR-47;
48. Foto copy Buku Pelaut (*Seaman's Book*) Sugiarto yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Laut Republik Indonesia, tertanggal 3 Maret 2014, diberi tanda bukti T.II/PR-48;
49. Foto copy Buku Pelaut (*Seaman's Book*) I Nyoman Supartika yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Laut Republik Indonesia, tertanggal 8 April 2014, diberi tanda bukti T.II/PR-49;
50. Foto copy Buku Pelaut (*Seaman's Book*) I Kadek Kris Arianta yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian



Perhubungan Laut Republik Indonesia, tertanggal 15 Agustus 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-50;

51.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Medical First Aid*, No. 6200132714070511 tertanggal 16 November 2011, diberi tanda bukti T.II/PR-51;

52.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Proficiency In Survival Craft and Rescue Boats*, No. 6200132714040511 tertanggal 22 November 2011, diberi tanda bukti T.II/PR-52;

53.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Advanced Fire Fighting*, No. 6200132714060511 tertanggal 29 November 2011 diberi tanda bukti T.II/PR-53;

54.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Medical Care on Board Ship*, No. 6200132714080511 tertanggal 30 November 2011, diberi tanda bukti T.II/PR-54;

55.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *The International Safety Management Code*, No. ISM. 1984 . 09 2012 tertanggal 24 September 2012, diberi tanda bukti T.II/PR-55;

56.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito *Radar Simulator*, No. 6200132714030512 tertanggal 14 November 2012, diberi tanda bukti T.II/PR-56;

57.Foto copy Surat Tanda Tamat Pendidikan Kepelautan Totok Warsito, Kode: 1434 .O. 2. 20. 12 tertanggal 20 November 2012, diberi tanda bukti T.II/PR-57;

58.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Arpa Simulator*, No. 620013714020512 tertanggal 26 November 2012 diberi tanda bukti T.II/PR-58;

59.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Proficiency In G.O.C for the GMDSS*, No. 6200132714210513 tertanggal 15 Januari 2013. diberi tanda bukti T.II/PR-59;

60.Foto copy Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV Totok Warsito (*Certificate of Competency Deck Officer Class IV*), No. 6200132714N40513 tertanggal 7 Maret 2013. diberi tanda bukti T.II/PR-60;

61.Foto copy Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement*) Totok Warsito yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menurut Ketentuan Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Dinas Jaga Bagi Pelaut, 1978, sebagaimana Diubah Dengan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Amandemennya, No. 6200132714N40513 tertanggal 20 Maret 2013. diberi tanda bukti T.II/PR-61;

62.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Basic Safety Training – Revalidation*, No. 6200132714010515 tertanggal 27 Mei 2015, diberi tanda bukti T.II/PR-62;

63.Foto copy Surat Keterangan *Medical Check-Up* Totok Warsito di Indosehat 2003 Medical Centre Maritime Clinic tertanggal 21 Maret 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-63;

64.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Security Awareness Training*, No. 6200132714310515 tertanggal 2 Oktober 2015. diberi tanda bukti T.II/PR-64;

65.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Totok Warsito, *Bridge Resource Management*, No. 6200132714230515 tertanggal 15 Oktober 2015. diberi tanda bukti T.II/PR-65;

66.Foto copy Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen Totok Warsito (*Certificate of Competency Deck Officer Class IV Management*), No. 6200132714M40516 tertanggal 16 Juni 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-66;

67.Foto copy Pengukuhan Keabsahan Penerbitan Sertifikat Menurut Ketentuan Konvensi Internasional Tentang Standar Pelatihan Totok Warsito, Sertifikasi dan Tugas Jaga Bagi Pelaut, 1978, Beserta Amandemennya, No. 6200132714M40516, tertanggal 21 Juni 2016 dan berlaku sampai dengan 21 Juni 2021. diberi tanda bukti T.II/PR-67;

68.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Sugiarto, *Basic Safety Training*, No. 6201407136013612 tertanggal 9 November 2012, diberi tanda bukti T.II/PR-68;

69.Foto copy Surat Keterangan Kecakapan (60 MIL) Sugiarto No. PK.306/51/1/KUPP.PMG-14 tertanggal 10 Maret 2014, diberi tanda bukti T.II/PR-69;

70.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Sugiarto, *Security Awareness Training*, No. 6201407136310515 tertanggal 13 Mei 2015. diberi tanda bukti T.II/PR-70;

71.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Sugiarto, *Advanced Fire Fighting*, No. 6201407136060515 tertanggal 22 Mei 2015. diberi tanda bukti T.II/PR-71;

72.Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) Sugiarto, *Ratings Forming Part of A Watch In Engine Room*, No. 6201407136350515, tertanggal 24 Agustus 2015. diberi tanda bukti T.II/PR-72;

Halaman 120 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

73. Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) I Nyoman Supartika, *Basic Safety Training*, No. 6211400573013614 tertanggal 1 April 2014. diberi tanda bukti T.II/PR-73;
74. Foto copy Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency*) I Kadek Kris Arianta, *Basic Safety Training*, No. 6211574897013616 tertanggal 29 February 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-74;
75. Foto copy Daftar Periksa Kapal Tiba No. SMS.I.1.Op.Fv.02.GC2 tertanggal 14 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-75;
76. Foto copy *Engineer's Log Book Gili Cat II*, tertanggal 14 September 2016 dan 15 September 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-76.A;
77. Foto copy Terjemahan Tersumpah *Engineer's Log Book Gili Cat II*, tertanggal 25 Juli 2016 sampaidengan 15 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-76.B;
78. Foto copy *Ships Log Book Gili Cat II*, tertanggal 14 September 2016 dan 15 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-77.A;
79. Foto copy Terjemahan Tersumpah *Ships Log Book Gili Cat II*, tertanggal 14 September 2016 dan 15 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-77.B;
80. Foto copy Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) tertanggal 15 September 2016 No. P.2/PM.36/658/IX/2016 No. Registrasi 4.586/DKP/V-11, diberi tanda bukti T.II/PR-78.
81. Foto copy Surat Izin Berlayar Karantina Kesehatan (*Port Health Quarantine Clearance*), No. D02-20118215-16OA tertanggal 15 September 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-79;
82. Foto copy Surat Pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) KM. Gili Cat II tertanggal 15 September 2016. diberi tanda bukti T.II/PR-80;
83. Foto copy Daftar Periksa Persiapan Keberangkatan No. SMS.I.1.Op.Fv.02.GC1 tertanggal 15 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-81;
84. Foto copy Daftar Periksa Pemenuhan Kewajiban Kapal Lainnya Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar tertanggal 15 September 2016 yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Padangbai. diberi tanda bukti T.II/PR-82;
85. Foto copy Daftar Pemeriksaan Kelengkapan dan Validitas Surat dan Dokumen Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar tertanggal 15 September 2016 yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Padangbai. diberi tanda bukti T.II/PR-83;
86. Foto copy Daftar Susunan Anak Buah KM. Gili Cat II tertanggal 15 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-84;

Halaman 121 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

87. Foto copy Daftar Penumpang KM. Gili Cat II tertanggal 15 September 2016, diberi tanda bukti T.II/PR-85

Fotokopi bukti surat, T.II/PR-1, T.II/PR-4, T.II/PR-5, T.II/PR-13, T.II/PR-14, T.II/PR-16, T.II/PR-17, T.II/PR-18, T.II/PR-20, T.II/PR-21, T.II/PR-22, T.II/PR-25, T.II/PR-26, T.II/PR-27, T.II/PR-45, T.II/PR-77A, merupakan foto copy dengan bukannya dan bermeterai cukup, bukti surat, T.II/PR-2, T.II/PR-3, T.II/PR-6, T.II/PR-7, T.II/PR-8, T.II/PR-9, T.II/PR-10, T.II/PR-12, T.II/PR-15, T.II/PR-19, T.II/PR-57, T.II/PR-58, T.II/PR-59, T.II/PR-60, T.II/PR-61, T.II/PR-62, T.II/PR-63, T.II/PR-64, T.II/PR-65, T.II/PR-66, T.II/PR-67, T.II/PR-68, T.II/PR-69, T.II/PR-70, T.II/PR-71, T.II/PR-72, T.II/PR-73, T.II/PR-74, T.II/PR-75, T.II/PR-76a, T.II/PR-78, T.II/PR-80, T.II/PR-81, T.II/PR-82, T.II/PR-83, T.II/PR-84, T.II/PR-85, merupakan foto copy dari foto copy dan bermeterai cukup, bukti surat, T.II/PR-11, T.II/PR-23, T.II/PR-24, T.II/PR-28, T.II/PR-29, T.II/PR-30, T.II/PR-31, T.II/PR-32, T.II/PR-33, T.II/PR-34, T.II/PR-35, T.II/PR-36, T.II/PR-37, T.II/PR-38, T.II/PR-39, T.II/PR-40, T.II/PR-41, T.II/PR-42, T.II/PR-43, T.II/PR-44, T.II/PR-46, T.II/PR-76B, T.II/PR-77B, T.II/PR-79, merupakan copy dari aslinya dan bermeterai cukup sedangkan bukti surat, T.II/PR-48, T.II/PR-49, T.II/PR-50, T.II/PR-51, T.II/PR-52, T.II/PR-53, T.II/PR-54, T.II/PR-55, T.II/PR-56, merupakan copy dari legalisir dan bermeterai cukup, sehingga bisa dipergunakan untuk memperkuat pembuktian

Menimbang, bahwa selain bukti surat, Tergugat II, mengajukan 2 (dua) orang saksi sebagai berikut:

1. Saksi STEVEN, dibawah sumpah memberikan keterangan pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa saksi lulus pendidikan akademi pelayaran pada tahun 1989 di Makasar dan saksi mulai berlayar pada tahun 1990 sampai dengan tahun 2014 dengan berbagai jenis kapal yaitu ada kapal kargo, kapal tugboat, kapal tanker, kapal passenger ship dan fast boat;
- Bahwa benar saksi seorang kapten kapal;
- Bahwa benar saksi pernah bekerja di perusahaan Tergugat II;
- saksi bekerja di Tergugat II durasinya tahun 2010 sampai dengan 2011 sebagai operasional manager dimana fungsi, tugas dan tanggung jawab saksi lebih kepada kepengoperasian kapal Gili Cat atau Samudera Ekspedisi Aman secara keseluruhan selain itu saksi juga bertanggung jawab untuk sistem keselamatan atau safety di perusahaan tersebut;
- Bahwa benar fungsi dan tanggung jawab saksi juga untuk memastikan bahwa Tergugat II mempunyai semua lisensi, sertifikasi maupun semua perizinan yang diperlukan sesuai dengan hukum yang berlaku;
- Bahwa jadi sertifikasi yang dibutuhkan untuk kapal ada sertifikasi keselamatan yang biasa disebut sertifikat keselamatan kapal, pas kecil, surat

Halaman 122 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



ukur, surat kesehatan dan juga ada induk daripada semua sertifikat yaitu document of compliance atau DOC dan sertifikat manajemen sistem;

- Bahwa saksi pernah melihat bukti T2/PR-21&31 yang ditunjukkan dipersidangan ini;
- Bahwa saksi pernah melihat dokumen safety management certificate;
- Bahwa saksi pernah melihat dokumen pas kecil;
- Bahwa aHubungan document of compliance adalah menyatakan jika perusahaan ini telah diaudit untuk kelayakan dan safety perusahaan sampai dengan kapalnya;
- Bahwa benar bukti document of compliance itu menunjukkan bahwa perusahaan ini sudah diaudit;
- Bahwa saksi tahu dokumen sertifikat manajemen keselamatan ;
- Bahwa saksi tahu dokumen sertifikat manajemen keselamatan itu khusus diberikan kepada kapal yang bernama Gili Cat II;
- Bahwa benar saksi tahu kalau Kapal Gili Cat II memiliki sertifikat keamanan;
- Bahwa dasarnya sistem safety diatas kapal sudah berjalan dengan baik jadi dikeluarkan dengan dasar audit dari otoritas;
- Bahwa untuk otoritas secara keseluruhan kita dibawah dirjen perhubungan laut dan yang paling kecil itu harbor master kalau di dishub local jadi untuk document of compliance biasa dikeluarkan oleh perhubungan laut pusat;
- Bahwa saksi tahu sertifikat manajemen keselamatan ini hanya dirjen perhubungan laut yang mempunyai kewenangan untuk mengeluarkan sertifikasi tersebut;
- Bahwa tidak ada lembaga lain yang memiliki kewenangan seperti dirjen perhubungan laut tersebut untuk mengeluarkan sertifikat manajemen keselamatan;
- Bahwa sebagai kapten saksi pernah melakukan sea service;
- Bahwa untuk sea service secara keseluruhan dari 1989 ke 2014 dan untuk menjadi kapten ada sekitar 15 tahun;
- Benar ertifikat manajemen keselamatan ini dikeluarkan oleh satu – satunya lembaga yang berwenang yaitu dirjen perhubungan laut dengan melakukan pengecekan atau penelitian terlebih dahulu;
- Bahwa saksi bekerja di Tergugat II sejak tahun 2010 sampai 2011 ;
- Bahwa saksi di Tergugat II pertamakali sebagai operasional manager;
- Bahwa saaksi sebagai kapten diperusahaan lain ;
- Bahwa benar saksi menjadi kapten itu diluar dari Tergugat II;

Halaman 123 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saksi pernah mengalami di kapal lain jadi mengeluarkan sertifikat manajemen keselamatan ini prosedurnya sama yaitu verifikasi dengan audit dari otoritas setelah itu baru bisa dikeluarkan;
- Bahwa benar keluarnya sertifikat safety management itu terjadi di perusahaan lain;
- Bahwa saksi bertanggung jawab juga untuk pelaksanaan dan membuat prosedur safety management di perusahaan Tergugat II;
- Bahwa saksi turun langsung dalam membuat prosedur safety management tersebut;
- Bahwa saksi ada melakukan audit terhadap Gili Cat II;
- Bahwa safety management itu dilakukan kepada Gili Cat II;
- Bahwa dalam sistem manajemen ISM itu ada 2 audit yaitu internal dan eksternal jadi yang kami lakukan itu internal sebelum dilakukannya eksternal setahun sekali kita lakukan audit internal seluruh sistem;
- Bahwa audit internal itu dalam bidang keselamatan jadi semua kelengkapan keselamatan kapal itu akan dilakukan audit;
- Bahwa saksi lakukan audit internal pada tahun 2010;
- Pada tahun 2013 saksi sudah tidak melakukan audit internal tersebut;
- Bahwa benar pada tahun 2010 saudara saksi pernah melakukan audit internal kepada Gili Cat II;
- Bahwa pada saat melakukan audit internal saksi tidak menemukan temuan – temuan yang diluar dari keadaan normal terkait dengan Kapal Gili Cat II;
- Bahwa tidak pernah ditemukan temuan – temuan terhadap Kapal Gili Cat II yang dilakukan oleh auditor luar maupun dari dirjen perhubungan laut;
- Bahwa tidak pernah ditemukan temuan – temuan yang tidak wajar terhadap Kapal Gili Cat II;
- Bahwa selama saksi sebagai operasional manajer di Tergugat II saksi tidak pernah mendapatkan teguran dari otoritas yang melakukan verifikasi terhadap keselamatan kapal;
- Bahwa selama saksi sebagai operasional manager di Tergugat II saksi tidak pernah mendapatkan klaim dari pihak ketiga yang berkaitan dengan sertifikat manajemen keselamatan;
- Bahwa kapal yang menjadi tanggung jawab saksi sebagai operasional manager di Tergugat II untuk selalu dilakukan audit internal adalah Kapal Gili Cat I dan Kapal Gili Cat II;
- Bahwa saksi mengetahui persis bagaimana kondisi safety and security dari Kapal Gili Cat II;

Halaman 124 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

- Bahwa untuk safety responsibility di setiap kapal adalah nahkoda jadi saksi terjun untuk memastikan bahwa itu berjalan dengan baik jadi itulah kapasitas saksi;
- Bahwa semua nahkoda termasuk Gili Cat II dan Gili Cat I semua itu dibawah kordinasi dengan saksi ;
- Bahwa sebagai operasional manager saksi juga berkomunikasi dengan kepala kapal mesin;
- Bahwa kepala kapal mesin tidak pernah melaporkan adanya ketidakwajaran dalam konteks safety and security pada Gili Cat II;
- Bahwa nahkoda juga tidak pernah memberikan laporan secara tertulis atau lisan kepada saudara saksi bahwa ada suatu ketidakwajaran terkait dengan safety and security dari Gili Cat II;
- Bahwa kepala kapal mesin dan nahkoda tidak pernah melaporkan ada suatu ketidakwajaran terkait dengan safety and security dari Gili Cat II;
- Bahwa tidak pernah ditemukan sesuatu hal yang merupakan ketidakwajaran khusus Kapal Gili Cat II saat diaudit oleh auditor eksternal;
- Bahwa hal itu dilakukan oleh audit eksternal terhadap Gili Cat II tetapi tidak ditemukan ketidakwajaran;
- Bahwa saksi tahu bukti TII/PR-32 yang ditunjukkan kepada saksi ;
- Bahwa saksi tahu pas kecil ini karena dari dulu ada di dokumen kapal hanya beda masa berlakunya saja;
- Bahwa saksi tidak tahu pas kecil terbitan tahun 2016;
- Bahwa saksi tidak masih menjabat pada tahun 2013 ;
- Bahwa saksi tidak tahu bukti yang diterbitkan pada tahun 2013 ini;
- Bahwa saksi hanya tahu ketika saudara saksi menjabat jika Kapal Gili Cat II memiliki sertifikat manajemen keselamatan;
- Bahwa sertifikat manajemen keselamatan itu diterbitkan setiap 5 tahun sekali;
- Bahwa saksi tidak tahu karena saksi sudah tidak menjabat;
- Bahwa pada saat masih bekerja di Tergugat II saksi terlibat untuk melakukan pengajuan permohonan dikeluarkannya pas kecil atau sertifikasi yang lainnya;
- Bahwa saelama menjabat saksi pernah mengajukan permohonan pas kecil untuk Gili Cat I dan Gili Cat II yang mana pas kecil ini diterbitkan selama setahun;
- Bhw berdasarkan hasil audit Permohonan itu dikabulkan; tanpa ada syarat dari otoritas yang mengeluarkan sertifikasi tersebut
- Bahwa ada audit yang dilakukan untuk kapal tertentu;

Halaman 125 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa kapal Gili Cat II juga dilakukan audit oleh eksternal auditor;
- Bahwa ada dokumen yang dikabulkan ketika saksi masih menjabat;
- Bahwa dokumen yang dikabulkan ketika saksi masih menjadi berupa pas kecil;
- Bahwa pas kecil tahun 2011 tetapi bulannya saksi lupa;
- Bahwa saksi bekerja dari bulan Januari 2010 sampai dengan bulan Maret 2011;
- Bahwa aada pas kecil untuk Kapal Gili Cat yang diterbitkan pada saat saksi masih menjabat;
- Bhw bulannya saksi lupa pas kecil itu diterbitkan tapi saat itu tahun 2010;
- Bahwa ketika saksi menjabat sebagai operasional manager di Tergugat II tidak ada izin – izin untuk Kapal Gili Cat II yang pernah dicabut oleh otoritas yang mengeluarkan;
- Bahwa ada SOP khusus terhadap perawatan Kapal Gili Cat II yang saksi tetapkan sebagai seorang operasional manager;
- Bahwa pada saat saksi masih menjabat sebagai operasional manager SOP yang saksi tetapkan yaitu untuk perawatan daily check list, weekly check list, engineer check list dan docking tahunan;
- Bahwa daily check list itu mengecek setiap alat – alat keselamatan dan juga dibagian mesin untuk mekanikal setiap item yang di mesin ada check listnya ;
- Bahwa untuk deck dilakukan oleh nahkoda dan untuk mesin dilakukan oleh kepala kapal mesin;
- Bahwa Daily check list itu dilakukan harus setiap hari;
- Bahwa untuk weekly check list itu berhubungan dengan deck dan mesin juga tetapi lebih spesifik ke item – item tertentu yang harus dicek lebih lama;
- Bahwa kalau kelistrikan biasanya harus dicek setiap hari karena menyangkut power mesin;
- Bahwa Docking tahunan ini berhubungan ke bottom jadi ke lambung bawah dan juga pekerjaan mesin yang besar – besar serta pengecekan konstruksi seandainya ada krek atau bocor harus diperbaiki;
- Bahwa Itulah sistem yang saudara saksi terapkan pada saat saksi menjabat sebagai operasional manager pada tahun 2010 sampai 2011;
- Bahwa pada saat saksi masih menjabat sebagai operasional manager Kapal Gili Cat II ini berlayar setiap hari;
- Bahwa Rute Kapal Gili Cat II ini dari padang bai, gili terawangan;

Halaman 126 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa dari gili terawangan ke padang bai juga dalam 1 hari langsung kembali karena cuma drop dan ambil tamu saja;
- Bahwa ada catatan – catatan untuk setiap harinya;
- Bahwa tidak ada toleransi yang saksi tetapkan pada waktu menjabat karena itu sudah menjadi prosedur baku dari sistem manajemen yang ada di perusahaan jadi harus dilakukan setiap hari;
- Bahwa aksi sering menaiki Kapal Gili Cat II pada saat masih menjabat sebagai operasional manager;
- Bahwa terkadang saksi harus ikut melihat dan mengecek situasi di kapal seperti audit harian seperti meminta laporan dari nahkoda sehingga saksi menaiki Kapal Gili Cat II tersebut ;
- Bahwa peralatan keselamatan yang ada pada Kapal Gili Cat II itu sesuai standar yaitu ada life raft, fire extinguisher, hand flare dan smoke signal;
- Bahwa kalau untuk navigasi standarnya itu ada radio, radar dan GPS;
- Bahwa kapasitas yang sering kita muat itu 30 orang dan tidak boleh lebih dari itu karena sesuai dengan sertifikat tidak boleh melebihi;
- Bahwa pada waktu saksi menjabat sebagai operasional manager ada 3 orang nahkoda dan deckhand 3 orang jadi ada 6 orang untuk Kapal Gili Cat II;
- Bahwa pada saat saksi menjabat sebagai operasional manager di Tergugat II untuk nahkoda yang mengoperasikan Kapal Gili Cat II harus sudah memiliki sertifikasi ada yang ANT 4 dan ada yang ANT 5;
- Bahwa dapat saksi jelaskan yang dimaksud Ahli Nautika tingkat 5, 4, 3, 2, 1;
- Bahwa semua memiliki sertifikasi keahlian sebagai nahkoda untuk nahkoda yang membawa Kapal Gili Cat II;
- Bahwa benar Kapal Gili Cat II itu khusus untuk mengangkut wisatawan;
- Bahwa saksi sebagai operasional manager mengetahui mengenai proses pemesanan tiket Kapal Gili Cat II;
- Bahwa untuk proses penjualan tiket itu dari sales marketing dan nanti kami yang memeriksa manifes karena manifes ini juga bagian dari safety jadi tidak boleh melebihi dan kapasitas saksi hanya untuk safety saja;
- Bahwa saksi tidak mengetahui travel agen mana saja yang bekerjasama dengan Gili Cat;
- Bahwa saksi tidak tahu sejak kapan Tergugat II berdiri;
- Bahwa pas kecil adalah merupakan register atau tanda kebangsaan yang diberikan kepada kapal GT dibawah 7 jadi kalau di atas 7 sertifikatnya berbeda;

Halaman 127 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa sepengetahuan saksi pada waktu itu ada connecting menggunakan kapal kecil;
- Bahwa sepengetahuan saksi pada tahun 2010 connecting masih menggunakan perahu local;
- Bahwa sepengetahuan saksi pada tahun 2010 pemesanan tiket Kapal Gili Cat II ada yang travel agen dan ada juga yang langsung ke perusahaan ;
- Bahwa secara struktur nahkoda bertanggung jawab ke operasional manager;
- Bahwa benar saksi hanya menerima pertanggung jawaban dari nahkoda dan nahkoda yang bertanggung jawab ke dalam;
- Bahwa yang melakukan check list adalah nahkoda;
- Bahwa benar ketika nahkoda mengatakan safety jadi saudara saksi mengetahui bahwa kapal itu safety;
- Bahwa saksi sekali – kali turun langsung juga untuk melihat;
- Bahwa saksi hanya memeriksa karena saksi juga ada program dimana seminggu sekali saksi harus turun karena memang nahkoda bertanggung jawab penuh untuk masalah safety;
- Bahwa hanya 2 kapal Gili Cat yang saksi kelola;
- Bahwa saksi tinggal di Jimbaran;
- Bahwa sepengetahuan saksi Kapal Gili Cat II ini second karena dibeli dari perusahaan lain;
- Bahwa gambar yang ditunjukkan oleh Majelis Hakim tersebut berupa selang ;
- Bahwa kalau pada waktu saksi bekerja tahun 2010 sampai dengan 2011 Gili Cat II pernah punya selang seperti ini warnanya hitam;
- Bahwa sepengetahuan saksi selama setahun kalau terhadap kontruksinya tidak pernah ada perubahan;
- Bahwa benar saksi sebagai operasional manager memegang ketentuan dasar tentang kapal tersebut;
- Bahwa selama tahun 2010 sampai tahun 2011 ketika saksi menjabat sebagai operasional manager tidak ada perubahan pada kontruksi kapal;
- Bahwa saksi bisa memastikan itu karena setiap docking kita cek ;
- Bahwa kalau yang bertanggung jawab penuh di dalam kapal itu adalah nahkoda;
- Bahwa yang bertanggung jawab terkait keamanan mesin adalah nahkoda dan kepala kapal mesin;
- Bahwa struktur nahkoda adalah nahkoda, kepala kapal mesin dan deck hand atau pembantu;

Halaman 128 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



- Bahwa yang mengontrol mengenai kondisi mesin kapal adalah kepala kapal mesin;
- Bahwa kepala kapal mesin tetap melaporkan kepada nahkoda;
- Bahwa benar saksi wajib mengetahui kalau ada perubahan struktur kapal baik itu pipa - pipa atau apa yang diluar dari standar keharusan kapal tersebut;
- Bahwa nahkoda yang memberitahukan kepada saksi apabila ada perubahan struktur pada kapal;
- Bahwa pada tahun 2010 sampai 2011 nahkoda tidak ada memberitahukan kepada saksi ada perubahan struktur pada kapal;
- Bahwa saksi hanya bisa lakukan audit tidak pernah mengecek langsung ke kapal bahwa semuanya safety sesuai dengan laporan;
- Bahwa karena sudah ada kepala kapal mesin yang mengecek sehingga saksi tidak mengecek langsung;
- Bahwa benar port clearance itu adalah surat persetujuan berlayar;
- Bahwa Port clearance itu diajukan oleh nahkoda dengan dasar bahwa kapal itu sudah layak untuk berlayar diajukan ke harbormaster dan dia akan mengecek baru bisa disahkan karena tanpa port clearance kapal tidak akan bisa berlayar;
- Bahwa sepanjang sepengetahuan saksi di tahun 2010 sampai 2011 tidak ada nahkoda Gili Cat II yang mengajukan permohonan port clearance atau surat persetujuan berlayar yang ditolak oleh syahbandar;
- Bahwa sepanjang tahun 2010 sampai tahun 2011 di kapal yang lain tidak pernah ada peneloran oleh syahbandar terkait permohonan port clearance tersebut;
- Bahwa saksi hanya mendengar dari informasi kalau ada ledakan Kapal Gili Cat II;
- Bahwa saksi hanya mendengar saja jika setelah terjadi ledakan Kapal Gili Cat II itu ada gugatan di luar negeri oleh para korban Kapal Gili Cat II;
- Bahwa saksi tidak tahu siapa Penggugatnya;
- Bahwa saksi tidak tahu bahwa Penggugat telah memberikan ganti kerugian terhadap para korban;
- Bahwa pada saat saksi menjabat disana sepengetahuan saksi Kapal Gili Cat II itu menggunakan bbm premium;
- Bahwa kapal Gili Cat II tidak menggunakan bbm campuran;
- Bahwa kapal itu mesinnya suzuki jadi bbmnya khusus untuk pertalite atau pertamax dan tidak bisa dicampur ;

Halaman 129 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa pemilik kapal tidak pernah meminta untuk menggunakan bbm solar khusus untuk kapal;
- Bahwa saksi tidak tahu tahun berapakah Kapal Gili Cat itu dibeli;
- Bahwa pada saat docking saksi pernah melihat kondisi ruang tangki bbm;
- Bahwa ruang tangki bbm itu posisinya paling tengah ;
- Bahwa letak selang uap bbm itu dibawah lantai dari tangki menuju ke mesin ;
- Bahwa untuk Kapal Gili Cat II ketika tahun 2010 dan tahun 2011 saksi memperhatikan selang uap bbmnya;
- Bahwa pada tahun 2010 dan 2011 tangki uap bbm Kapal Gili Cat II itu ada dibawah;
- Bahwa saksi memeriksa selang – selang bbmnya pada saat docking saja karena letaknya di dalam dan tidak bisa dibongkar jadi check list yang kita pakai itu safety, alat navigasi sedangkan kalau tangki itu namanya maintenance manual dockling karena tidak mungkin setiap saat kita bongkar;
- Bahwa pada saat docking saksi pernah melihat dan membuka kondisi tangki bbm tersebut;
- Bahwa terlihat semua selangnya dan dibersihkan ;
- Bahwa pada tahun 2010 dan 2011 saksi tidak pernah melihat ada sambungan selang bbm;
- Bahwa saksi melihat kondisi klem – klem di kapal itu dan sering ganti setiap docking ;
- Bahwa karena owner bukan sebagai pemegang manajemen jadi itu sekedar masukan dari owner saja karena sudah termasuk di dalam perawatan kapal;
- Bahwa hal tersebut akan dilaporkan semua setelah selesai maintenance seperti docking itu ada docking report;
- Bahwa benar setelah saksi menjabat sudah ada jadwal pengecekan walaupun tidak diminta oleh perusahaan saudara saksi tetap menjalankan SOP;
- Bahwa yang memeriksa kabel itu kapten dan kepala kapal mesin pada saat docking karena saksi hanya mengawasi;
- Bahwa yang bertanggung jawab tetap kapten dan kepala kapal mesin dilapangan karena saksi hanya menerima laporannya saja;
- Bahwa sepengetahuan saksi tangki bbm ini ada penguapannya;
- Bahwa saksi pernah melihat bentuk selang uap bbm;

Halaman 130 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa itu selang biasa karena itu penguapan tangki agar tidak ada gas dan meledak;
- Bahwa pada tahun 2010 sampai tahun 2011 keadaannya lurus karena saksi tidak melihat kondisi selang itu dalam keadaan tertekuk;
- Bahwa setahu saksi grounding pasti ada;
- Bahwa benar grounding dari kelistrikan itu ada dalam Kapal Gili Cat II;
- Bahwa Grounding itu letaknya di belakang dekat dengan aki;
- Bahwa benar grounding itu ada dalam Kapal Gili Cat II pada tahun 2010 ;
- Bahwa sepengetahuan saksi selama bekerja di Tergugat II ada 1 orang marine inspector yang naik ke atas Kapal Gili Cat II tersebut;
- Bahwa Syahbandar tidak membuka ruang bbm dan memeriksa selang karena dia hanya memeriksa safety saja;
- Bahwa Safety itu ada 3 yaitu life saving appliance, safety dokumen dan kru jadi 3 itu saja yang dipastikan untuk mengeluarkan clearance;
- Bahwa selang bbm tidak pernah diperiksa oleh syahbandar;
- Bahwa pada saat sehabis docking selang bbm pernah diperiksa oleh petugas syahbandar kalau daily tidak ada;

2. Saksi TOTOK WARSITO, dibawah sumpah memberikan keterangan pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa saksi tahu ada laporan kecelakaan kapal yang dibuat kurang lebih pada tanggal 15 September 2016;
- Bahwa posisi saksi pada saat ada laporan kecelakaan kapal tersebut adalah sebagai nahkoda Kapal Gili Cat II;
- Bahwa saksi berada di atas Kapal Gili Cat II pada saat kejadian tersebut;
- Bahwa kapasitas saksi berada di dalam Kapal Gili Cat II pada saat kejadian tersebut adalah sebagai nahkoda Kapal Gili Cat II;
- Bahwa selain nahkoda ada 1 orang KKM dan 2 orang deckhand;
- Bahwa KKM adalah kepala kapal mesin;
- Saksi sebagai nahkoda memeriksa dokumen dan navigasi serta memeriksa kabin kapal;
- Bahwa pemeriksaan itu dilakukan belum mendapatkan Port Clearance dari syahbandar;
- Bahwa setelah mendengar letupan kemudian saksi memerintahkan kepala kapal mesin untuk mematikan arus listrik dan memerintahkan kedua ABK untuk membantu pertolongan pertama lalu saksi sendiri meminta bantuan

Halaman 131 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



ke syahbandar untuk mendapatkan pertolongan dan setelah itu saksi menghubungi kantor via telepon;

- Bahwa setelah itu saksi diperiksa oleh pihak kepolisian yaitu polsek padang bai ;
- Bahwa pada saat itu saksi diperiksa untuk membuat berita acara kronologi kejadian dan ditanyakan apakah jumlah penumpang melebihi kapasitas atau tidak dan saksi disuruh menentukan apa penyebab terjadinya letupan itu kemudian saksi menjawab bahwa itu nanti pihak terkait yang memutuskan apa penyebabnya karena saksi tidak bisa memberikan asumsi terkait letupan tersebut;
- Bahwa setelah pemeriksaan di kepolisian ada pemeriksaan dari pihak syahbandar padang bai ;
- Bahwa pemeriksaan di syahbandar padang bai hanya disuruh membuat kronologi kejadian ;
- Bahwa etelah pemeriksaan dan membuat berita acara di syahbandar padang bai ada pemeriksaan dari KNKT dan Mahkamah Pelayaran dari Jakarta;
- Bahwa pada saat pemeriksaan di Mahkamah Pelayaran saksi hadir terus menerus mulai dari jam 8 pagi sampai 4 sore;
- Bahwa aksi ada di dalam ruang sidang Mahkamah Pelayaran sehingga saudara saksi bisa mendengar setiap dan segala komunikasi yang disampaikan oleh Majelis Mahkamah Pelayaran terhadap saksi – saksi yang diperiksa;
- Bahwa saksi tidak sempat ketiduran dalam sidang tersebut;
- Bahwa saksi melihat ada saksi – saksi lain yang diperiksa pada saat persidangan di Mahkamah Pelayaran;
- Bahwa yang diperiksa itu kepala kapal mesin sugiarto, general manager PT. SAMUDERA EKSPEDISI AMAN dan kepala KSOP padang bai ;
- Bahwa saksi sebagai tersangkut pada saat persidangan di Mahkamah Pelayaran tersebut;
- Bahwa sidang di Mahkamah Pelayaran itu ada dua kali sidang yaitu sidang pertama tanggal 8 Maret 2018 di padang bai dan sidang kedua tanggal 19 April 2018 di Jakarta;
- Bahwa pada saat saksi sidang di Jakarta itu adalah untuk mendengar putusan dari Mahkamah Pelayaran ;
- Bahwa saksi ingat pertimbangan dari Mahkamah Pelayaran bahwa Kapal Gili Cat II adalah layak jalan didukung oleh dokumen yang ada seperti surat docking dan dokumen pengawasan yang cukup;

Halaman 132 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saksi tahu putusan dari Mahkamah Pelayaran;
- Bahwa putusan dari Mahkamah Pelayaran yaitu memutuskan bahwa kejadian Kapal Gili Cat II bukan tanggung jawab nahkoda dinilai nahkoda sudah melaksanakan kebiasaan sebagai pelaut yang baik sesuai dengan Undang – undang yang berlaku;
- Bahwa kalau masalah dokumen perusahaan saksi tidak tahu;
- Bahwa Port Clearance sudah di tangan nahkoda ;
- Bahwa Port Clearance diberikan ke kapal itu menandakan bahwa kapal sudah laik laut didukung adanya dokumen kapal yang masih berlaku dan dokumen pengawasan kapal yang mencukupi ;
- Bahwa aksi tahu letupan itu tidak dapat diketahui penyebabnya ;
- Bahwa benar dengan adanya putusan dari Mahkamah Pelayaran tidak dapat ditetapkan suatu penyebab terjadinya letupan maka saudara saksi dibebaskan sebagai tersangkut karena memang tidak ada kesalahan;
- Bahwa saksi tahu itu adalah dokumen putusan dari Mahkamah Pelayaran;
- Bahwa Tugas Nahkoda adalah membawa kapal dari pelabuhan A ke pelabuhan B dengan aman dan efisien;
- Bahwa karena sebelum kapal berangkat kita ada pemeriksaan – pemeriksaan menurut standar operasinal ;
- Bahwa saksi sebagai nahkoda juga didampingi oleh anak buah kapal yang memiliki kapasitas di bidang – bidang seperti kepala kapal mesin;
- Bahwa pada saat kejadian letupan Kapal Gili Cat II diatas kapal ada kepala kapal mesin ;
- Bahwa sebelum Kapal Gili Cat II berlayar kepala kapal mesin memeriksa kondisi mesin mulai dari pengecekan oli, pengecekan aki, membersihkan racor bahan bakar, memeriksa selang – selang tangki bahan bakar, memeriksa temperatur mesin;
- Bahwa setiap kejadian sekecil apapun diatas kapal itu harus dilaporkan ke nahkoda;
- Bahwa Laporan dari kepala kapal mesin kepada nahkoda terkait pemeriksaan kapal Itu dalam bentuk tertulis yang ada standar operasionalnya dan ditandatangani oleh nahkoda;
- Bahwa Dokumen – dokumen tersebut tidak saksi masukkan ke otoritas karena kita sudah membuat surat pernyataan bahwa kapal ini sudah memenuhi persyaratan dengan adanya pemeriksaan dan dokumen serta kelengkapan navigasi yang sudah ada;

Halaman 133 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa terakhir kali dilakukan pemeriksaan fisik kepada Kapal Gili Cat II mengenai kondisinya sebelum berlayar pada tanggal 15 September 2016 Pagi harinya jam 07.45;
- Bahwa hasil pengecekannya yaitu terhadap engine, klem aki dan selang pemadam kebakaran itu semua dalam keadaan baik;
- Bahwa tidak ada api diatas kapal pada saat terjadinya letupan tersebut;
- Bahwa tidak ada asap diatas kapal pada saat terjadinya letupan tersebut;
- Bahwa tidak ada konslet listrik karena alat navigasi seperti radio masih berjalan dengan baik ;
- Bahwa Kapal Gili Cat II bisa bersandar kembali ke pelabuhan padang bai karena ditarik dengan kapal lain;
- Bahwa pada saat kejadian ada pihak otoritas yang memeriksa kondisi kapal ;
- Bahwa setelah di tarik dan kapal sandar kemudian melakukan evakuasi ;
- Bahwa yang pertamakali memeriksa kondisi kapal adalah dari polri terlebih dahulu ;
- Bahwa pada saat itu kondisi kapal sudah meletup ;
- Bahwa Kondisi lantainya pecah berantakan ;
- Bahwa saksi tidak tahu kondisi selang setelah letupan tersebut ;
- Bahwa sebelum berlayar kondisi selang dalam keadaan baik dan klemnya pun masih bagus ;
- Bahwa untuk memasang klem bbm itu harus menggunakan alat karena tidak bisa dengan tangan ;
- Bahwa kapal Gili Cat II tidak pernah termodifikasi ;
- Bahwa saksi menjadi nahkoda di Kapal Gili Cat II sejak tahun 2010 sampai akhir 2016 ;
- Bahwa setahu saksi Kapal Gili Cat II itu sudah sesuai dengan gambar atau standar awalnya;
- Bahwa karena saksi pernah melihat standar gambar kapal tersebut ;
- Bahwa tidak ada perbedaannya baik dari penempatan sisi navigasinya;
- Bahwa sistem bbm pun tidak ada perubahan;
- Bahwa kapalnya masih sesuai dengan gambarnya dan tidak ada modifikasi;
- Bahwa saksi tahu jelas bahwa kapal tersebut masih sama dengan isi gambar bukunya ;

Halaman 134 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa yang bertanggung jawab mengenai mesin Kapal Gili Cat II adalah kepala kapal mesin ;
- Bahwa kepala kapal mesin itu dalam pengawasan nahkoda sehingga tidak turun langsung untuk melihat mesin kapal;
- Bahwa seluruh kapal itu tanggung jawab nahkoda;
- Benar saksi sebagai nahkodanya;
- Bahwa masalah mesin itu adalah tanggung jawab orang mesin sendiri tetapi masih dalam pengawasan nahkoda ;
- Bahwa sepengetahuan saksi selang bbm kapal tersebut tidak ada mengalami perubahan;
- Bahwa Pengetahuan saksi tentang selang bbm yang tidak ada mengalami perubahan itu dari kondisi sejak saudara saksi masuk sebagai nahkoda jadi selama saksi menjadi nahkoda Kapal Gili Cat II tidak pernah melakukan modifikasi tetapi sebelum saksi menjadi nahkoda Kapal Gili Cat II saksi tidak tahu apakah ada mengalami modifikasi atau tidak ;
- Bahwa benar pengetahuan saksi peroleh sejak saksi menjadi nahkoda Kapal Gili Cat II dan bukan berdasarkan dari buku kapalnya;
- Bahwa sejak saksi menjadi nahkoda kapal tersebut selang bbmnya memang berada disamping;
- Bahwa sejak saksi menjadi nahkoda lubang untuk mengeluarkan gas itu memang selalu ditutup ;
- Bahwa letupan itu menimbulkan kerusakan pada fisik kapal ;
- Bahwa yang rusak akibat dari adanya letupan tersebut adalah kaca, lantai, kursi;
- Bahwa kursi penumpang lepas ;
- Bahwa kursi kapal tersebut terbuat dari aluminium ;
- Bahwa kursi kapal itu terbuat dari aluminium tebal ;
- Bahwa letupan tidak bisa menyebabkan kursi yang terbuat dari aluminium tebal bengkok;
- Bahwa yang benar itu ledakan ;
- Bahwa jarak ledakan dengan kaca sekitar 1 meter ;
- Bahwa lantai di dalam ruangan penumpang;
- Bahwa ledakan itu dari ruangan penumpang;
- Bahwa saksi tidak tahu mengapa ruang penumpang bisa meledak;
- Bahwa sumber ledakannya dibawah kursi penumpang sebelah kiri belakang ;
- Bahwa saksi tidak tahu karena tidak ada akses masuk menuju kesana;

Halaman 135 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa sejak saksi sebagai nahkoda saksi tidak pernah sampai keruangan tersebut;
- Bahwa karena tidak ada akses masuk kesana sehingga saksi sebagai nahkoda tidak pernah mengetahui ada apa di dalam ruang tersebut ;
- Bahwa benar selama 6 tahun saudara saksi bekerja ruangan itu tidak pernah disentuh oleh siapapun;
- Bahwa ahli mesin juga tidak bisa masuk keruangan tersebut ;
- Bahwa kalau di tengah itu adalah tempat tangki bbm yang bisa dibuka tetapi saksi tidak tahu isi dari sumber ledakan tersebut ;
- Bahwa Bbmnya berada di tengah antara kursi sebelah kiri dan kursi sebelah kanan ;
- Bahwa pengisian bbmnya selang itu lewat tangki belakang ;
- Bahwa saringan pembuangannya berada di samping pengisian;
- Bahwa saksi pernah membuka saringan pembuangan tersebut ;
- Bahwa saksi sudah pernah memeriksa selang peranganin;
- Bahwa 1 bulan sekali saksi memeriksa selang peranganin tersebut ;
- Bahwa etika terjadi ledakan tersebut saksi sedang mengangkut penumpang sebanyak 35 orang ;
- Bahwa 35 orang itu semua penumpang jadi kalau ditambah kru kapal ada 4 orang sehingga totalnya 39 orang ;
- Bahwa menurut bukunya kapasitas penumpang adalah 35 orang ;
- Bahwa aksi membaca di sertifikat keselamatan kapal bahwa kapasitas penumpang adalah 35 orang ;
- Bahwa dari kantornya yang menentukan penumpang – penumpang tersebut;
- Bahwa benar saksi hanya bertugas untuk melayani saja;
- Bahwa saat itu kapal baru berjalan kira – kira 10 menit sampai akhirnya terjadi ledakan tersebut;
- Bahwa pada saat masih bersandar saksi menyalakan mesin 30 menit ;
- Bahwa 30 menit itu sesuai dengan standar ketentuannya;
- Bahwa kapal tersebut menggunakan jenis bbmnya premium;
- Bahwa Premium campur yang saksi gunakan ;
- Bahwa Premium campur pertalite ;
- Bahwa kapal itu mesin tempel ;
- Bahwa saksi berada di kapal sedang pegang kemudi ;
- Bahwa benar ledakannya berada di bawah penumpang ;
- Bahwa ada korban dari ledakan tersebut ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa korbannya 2 orang meninggal, 1 orang meninggal di tempat dan 1 lagi meninggal di rumah sakit selain itu juga banyak korban luka – luka;
- Bahwa pada saat itu kapal masih tetap dalam kondisi hidup mesin ;
- Bahwa pada saat dimodifikasi itu saksi belum masuk;
- Bahwa dari sejak awal masuk saudara saksi mengetahui kondisinya memang seperti ini;
- Bahwa saksi tahu jika selang tangki Kapal Gili Cat II menggunakan sambungan;
- Bahwa benar sejak saksi masuk selang tangki Kapal Gili Cat II ada sambungannya;
- Bahwa setiap bulannya saksi melakukan pemeriksaan terhadap selang udara;
- Bahwa saksi tidak tahu bahwa terdapat banyak tumpukan karat dibawah sambungan selang udara karena kalau ada karat pasti kita bersihkan sedangkan kalau klemnya rusak kita akan ganti;
- Bahwa saksi tahu Komisi Nasional Keselamatan Transportasi atau yang disingkat dengan KNKT;
- Bahwa saksi tahu laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk mengajukan gugatan di pengadilan ;
- Bahwa saksi tahu dari media bahwa laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk mengajukan gugatan di pengadilan;
- Bahwa saksi tidak tahu tentang peraturan pemerintah No. 2 tahun 2012 tentang KNKT;
- Bahwa saksi tidak tahu bahwa ada peraturan pemerintah No. 62 tahun 2013 ;
- Bahwa saksi pernah melihat sertifikat keselamatan Kapal Gili Cat II ;
- Bahwa kegiatan yang terjadi pada docking terakhir tanggal 23 Pebruari 2016 pada Kapal Gili Cat II adalah perbaikan total yaitu ada pengecatan bawah air, pengecatan kursi penumpang dan pemeriksaan mesin;
- Bahwa saksi ikut hadir pada saat docking terakhir tanggal 23 Pebruari 2016 tersebut;
- Bahwa ada pihak lain dari kepala kapal mesin pada saat docking terakhir tanggal 23 Pebruari 2016 tersebut ;
- Bahwa pemeriksaan kepada Kapal Gili Cat II dilakukan selama 7 hari atau 1 minggu;
- Bahwa kalau ada yang perlu diperbaiki pasti diperbaiki tetapi kalau tidak ada yang perlu diperbaiki ya tidak diperbaiki;
- Bahwa setiap docking kapal pasti diperiksa oleh syahbandar ;

Halaman 137 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

- Bahwa seluruh pemeriksaan docking terakhir pada tanggal 23 Pebruari 2016 hasilnya diserahkan kepada syahbandar ;
- Bahwa manifes - manifes penumpang pada saat kejadian itu terjadi ada 35 orang;
- Bahwa semua penumpang kapal tersebut adalah wisatawan;
- Bahwa saksi tahu ada kerjasama antara PT SEA dengan travel agen lain;
- Bahwa saksi tidak tahu masalah tiket ;
- Bahwa saksi tidak tahu sejak kapan Tergugat II sebagai penyedia jasa pelayaran;
- Bahwa pada tanggal 15 September 2016 Kapal Gili Cat II sudah mengantongi surat persetujuan berlayar ;
- Bahwa sudah dilakukan pemeriksaan oleh syahbandar ;
- Bahwa tangki bbm dan juga selang – selang yang tersambung ke tangki tidak bisa terlihat dari luar tanpa membuka tutup jadi harus membuka tutup dulu
- Bahwa setelah terjadi ledakan tutupnya bengkok ;
- Bahwa benar saksi tadi mengatakan selang uap bbm diperiksa sebulan sekali ;
- Bahwa pemilik kapal tidak pernah meminta untuk diperiksa lebih cepat dari sebulan;
- Bahwa pemilik kapal tidak pernah meminta agar klem diperiksa lebih cepat dari sebulan sekali ;
- Bahwa yang meminta untuk menggunakan bbm campuran adalah pemilik kapal ;
- Bahwa tidak pernah menggunakan bbm khusus untuk kapal ;
- Bahwa pemilik kapal tidak menjadi salah satu pihak yang tersangkut di dalam laporan polisi tetapi hanya sebagai saksi pendukung di dalam laporan polisi tersebut ;
- Bahwa Laporan polisi itu terbit SP3 ;
- Bahwa benar laporan polisi tersebut dihentikan;
- Bahwa Laporan yang dihentikan itu terhadap tersangka;
- Bahwa setelah itu tidak ada laporan polisi terhadap pemilik kapal ;
- Bahwa pemilik kapal tidak menjadi pihak di Mahkamah Pelayaran;
- Bahwa yang diperiksa adalah nahkoda ;
- Bahwa di bawah itu ada ruang hampa tidak ada pipa – pipa ;
- Bahwa benar ruang itu kanan kiri atas bawah tertutup rapat ;
- Bahwa pada saat proses SPB syahbandar naik ke atas kapal tersebut ;

Halaman 138 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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)



- Bahwa elang bbm tidak diperiksa syahbandar;
- Bahwa ruang bbm tidak diperiksa syahbandar;
- Bahwa pemilik kapal memberitahukan kondisi tangki bbm kepada syahbandar;
- Bahwa kondisinya biasanya klem masih dalam keadaan baik dan peranginan juga dalam keadaan baik itu secara tertulis;
- Bahwa kalau pemeriksaan selang peranginan itu sebulan yang lalu tetapi kalau klem pengisian bahan bakarnya itu setiap hari kita periksa ;
- Bahwa selang uap bbm yang ada di buritan kapal bagian belakang dalam keadaan tertekuk kebawah;
- Bahwa saksi tidak tahu siapakah yang meminta agar selang uap bbm di bagian buritan kapal ditekuk karena sewaktu saksi masuk kondisinya sudah seperti itu ;
- Bahwa saksi sebagai nahkoda tahu kode etik pelayaran ;
- Bahwa saksi tahu Mahkamah Pelayaran itu bertugas untuk menegakkan kode etik pelayaran;

Menimbang, bahwa selain bukti surat Tergugat II juga mengajukan 1 (satu) orang Ahli yaitu : Adeline Nasdion Agoes, dibawah sumpah memberikan keterangan pada pokoknya sebagai berikut:

- Bahwa Ahli tamat pendidikan akademi pelayaran tahun 1972, berlayar di berbagai jenis kapal mulai dari kapal cargo, ternak, penumpang dan kapal tanker kemudian ahli memimpin terminal minyak, pelabuhan, menjadi direktur perusahaan pelabuhan pemerintah daerah sampai akhirnya diminta oleh dewan perwakilan rakyat daerah di senayan untuk menjadi konsultan dalam menyusun Undang – undang pelayaran nomer 17 tahun 2008 selanjutnya ahli menjadi konsultan di beberapa perusahaan yang membutuhkan dan sampai sekarang ahli masih aktif melakukan hal – hal yang sifatnya advisory di bidang maritim khususnya nautika;
- Bahwa Setiap kapal baru akan diperkenankan berlayar dilaut bilamana telah memiliki sertifikat kelaikan lautan kapal dimana surat laik laut ini dibuat berdasarkan berbagai sertifikat yang diperiksa dan disahkan oleh syahbandar untuk dipertimbangkan bahwa kapal itu betul – betul secara konstruksi, perizinan dan persyaratan keselamatannya sudah dipenuhi oleh instansi – instansi yang terkait dan diperiksa sesudah itu semua diketahui dan diperiksa oleh syahbandar melalui dirinya sendiri ataupun petugas yang ditunjuk maka kemudian diterbitkanlah surat laik laut ;

Halaman 139 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa Yang disampaikan kepada ahli tadi adalah dokumen – dokumen resmi yang diperiksa keabsahan dan kondisinya oleh syahbandar untuk dia menerbitkan surat laik laut jadi sesudah surat itu diperiksa kapal itu dinyatakan laik laut dengan demikian selama surat – surat itu masih berlaku itu dinyatakan laik laut ;
- Bahwa Dalam perawatan kapal ada yang disebut perawatan periodik 5 tahunan dan 2 tahunan kemudian ada juga inspeksi yang menurut syahbandar kapan saja dia bisa memeriksa atau setiap hari karena kewenangan syahbandar untuk memeriksa itu dan keabsahan surat - suratnya dan setiap kapal berlayar itu ada petugas yang memeriksa apakah kapal itu sudah terawat dan diperkenankan untuk tetap berjalan ;
- Bahwa Itu adalah profesionalisme pelaut untuk melaksanakan logbook secara detail baik di deck ataupun di mesin dan setiap masuk pelabuhan itu diperiksa oleh syahbandar ;
- Bahwa Benar port clearance dapat menjadi bukti bahwa pada saat berlayar kapal tersebut telah laik laut ;
- Bahwa Yang pertama apapun yang naik di atas kapal baik orang maupun barang sudah dibuat manifesnya dan dilaporkan kepada syahbandar, yang kedua semua kru diatas kapal sudah memiliki sertifikat – sertifikat yang sesuai dengan jabatannya, yang ketiga semua kru – kru yang tersertifikat harus terdaftar dan disijil di syahbandar dan penumpang – penumpang yang naik harus dinyatakan dalam manifes penumpang ;
- Bahwa Syahbandar atau KSOP adalah satu – satunya otoritas yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan surat persetujuan berlayar dimana dikatakan kapal laik laut ;
- Bahwa Bilamana ada perubahan daripada standar kapal itu didaftarkan dan dilaporkan pada saat surat konstruksi kapal itu dibuat kalau sudah dinyatakan bahwa ini tidak ada perubahan artinya kalau pun ada perubahan sudah sepengetahuan dari pada konstruksi kapal yang memeriksa dalam hal ini kapal – kapal besar itu di birokrasifikasi tetapi kapal yang kecil cukup syahbandar itu dilaporkan bahwa ini tidak merubah konstruksi yang menyangkut keselamatan kapal itu sendiri ;
- Bahwa Benar untuk dokumen – dokumen yang masih berlaku apakah menjamin kapal itu memang belum terjadi modifikasi ataukah setiap terjadi modifikasi selalu harus ada suratnya;
- Bahwa Dilaporkan dimana perubahan itu dilaporkan dan dinilai oleh klas apakah perubahan itu esensial atau tidak, atau berbahaya atau tidak yang akan merubah konstruksi asli daripada kapal tersebut bilamana ditemukan

Halaman 140 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



yang sifatnya mengganggu konstruksi keseimbangan atau keselamatan kapal maka perubahan itu tidak diperkenankan ;

- Bahwa Vital atau tidak vital selama tidak mengganggu keselamatan konstruksi dan disetujui oleh klas itu bisa dinyatakan tidak merubah sistem keselamatan dan konstruksi kapal ;

- Bahwa Sesudah modifikasi itu dilaporkan klas akan menentukan apakah ini diberikan surat keselamatan kapal atau tidak misalkan kalau modifikasi sifatnya mengganti mesin atau menambah deck itu harus dilaporkan tetapi kalau perubahan kecil seperti gagang pintu atau menambah perangan itu bukan suatu yang mempengaruhi konstruksi keselamatan kapal sedangkan kalau kapasitas penumpang 100 menjadi 200 penumpang itu harus dilaporkan kemudian klas akan memeriksa perlengkapan kapal yang dibutuhkan oleh 200 penumpang tersebut dilengkapi atau tidak kalau dilengkapi akan tertulis "telah memenuhi konstruksi sebagaimana layaknya" ;

- Bahwa Selama menjadi nahkoda apabila belum diangkat atau dilepas dari tanggung jawabnya seharusnya hal tersebut diketahui untuk melindungi kepentingan nahkoda sendiri, kepentingan kapal dan kepentingan perusahaan tempat bekerja;

- Bahwa Benar pendapat ahli seperti itu ahli dengan adanya perubahan – perubahan diatas kapal tidak menjamin penyidikan dapat dilakukan secara akurat;

- Bahwa Tindakan nahkoda kapal itu sudah benar dengan mematikan mengamankan kapalnya agar tidak terjadi kecelakaan lanjutan selebihnya sebagai nahkoda dia bukan engineer jadi ahli juga tidak berwenang untuk menjawab karena ahli bukan engineer ;

- Bahwa Disini ahli memposisikan posisi sebagai nahkoda kapal jadi ahli berkeberatan dengan hal tersebut dan menganggap tidak bisa diterima karena bisa merugikan ahli sebagai nahkoda kapal karena yang satu memeriksa dibawah kemudian datang satu lagi untuk memeriksa ;

- Bahwa Pemeriksaan KNKT merupakan sebuah institusi resmi pemerintah jadi ahli tidak berani mengomentari;

- Bahwa Benar kalau hasil pemeriksaan dari KNKT adalah suatu bentuk yang baku dari hasil penyidikan

- Bahwa Ahli tidak pernah melihat isi daripada laporan KNKT tetapi menurut peraturan yang ahli ketahui tentang KNKT hasil KNKT hanyalah berupa rekomendasi dan bukan mencari salah benar tetapi mencari data untuk menunjang rekomendasinya kepada pemerintah agar hal itu tidak terulang lagi



jadi KNKT hanya memeriksa, menyelidiki, memperkirakan lalu menduga penyebabnya, kemudian merekomendasikan agar hal itu tidak terjadi lagi ;

- Bahwa Seperti yang ahli sebutkan tadi jadi KNKT dengan polisi itu berbeda yang mana tugas KNKT hanya memeriksa, memperkirakan agar bisa memberikan rekomendasi yang kemungkinan mengurangi kecelakaan di masa depan;
- Bahwa Seperti yang ahli katakan tadi bahwa kalau diluar itu bukan tugas daripada KNKT dan sepanjang pengetahuan ahli data KNKT tidak bisa dipakai untuk menentukan ganti rugi dengan demikian KNKT tidak mengeluarkan suatu keputusan salah benar atau apapun ;
- Bahwa Ahli tidak bisa mengomentari salah benar yang di dalam hasil KNKT tersebut tetapi yang ahli harus dengarkan di dalam keputusan KNKT tersebut adalah apa rekomendasinya kepada kapal agar tidak terjadi lagi kecelakaan ;
- Bahwa Ahli tidak tahu siapa yang membuat KNKT;
- Bahwa Ahli kurang jelas karena setahu ahli KNKT dibawah Departemen Perhubungan ;
- Bahwa Kalau terjadi kecelakaan kapal KNKT yang menyelidiki ;
- Bahwa Apa yang terjadi agar tidak terulang lagi jadi bukan terkait siapa yang salah ;
- Bahwa Bukan penyidikan tetapi KNKT itu melakukan pemeriksaan;
- Bahwa Tidak bisa rekomendasi dikeluarkan oleh KNKT tanpa melihat fakta;
- Bahwa Rekomendasi bisa dikeluarkan oleh KNKT dengan melihat fakta yang di dengar dari orang lain ;
- Bahwa Karena dalam tugasnya KNKT itu memeriksa, mencari fakta berdasarkan informasi jadi informasi itu artinya dia bertanya kepada orang dan tidak melihat sendiri jadi data – data tersebut bisa dia pakai menjadi suatu bahan untuk laporannya dengan demikian KNKT itu memeriksa, memperkirakan kemudian menanyakan kepada orang – orang sehingga KNKT bisa memakai informasi tersebut ;
- Bahwa KNKT tidak membahas tentang security jadi tugas KNKT adalah memberikan sedemikian rupa menemukan fakta – fakta dengan keadaan informasi supaya dia bisa memberikan rekomendasi agar hal – hal seperti ini tidak terulang lagi sehingga keselamatannya makin hari akan makin lebih menjadi aman ;
- Bahwa Ahli kira seperti itu karena KNKT badan pemerintah jadi apa yang dia katakan kita harus terima;

Halaman 142 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa Soal cukup atau tidak itu penilaian KMKM bahwa kalau dianggap cukup itu cukup karena dia memeriksa tetapi kalau tidak cukup dia harus mencari lagi sampai dia puas dengan hasil pemeriksaan yang dia lakukan sehingga dia mengeluarkan rekomendasi atas nama pemerintah;
- Bahwa Jika tadi kecelakaan dikatakan ada yang meninggal apakah itu akibat kesalahan profesional atau bukan jadi profesionalisme nahkoda termasuk pelaut semua yang ada di atas kapal itu dinilai jangan sampai memberikan suatu akibat negatif;
- Bahwa Sejauh pengetahuan ahli majelis Mahkamah Pelayaran itu terdiri dari beberapa profesi yaitu mesin, deck dan listrik dimana salah satu dari majelis Mahkamah Pelayaran bisa membantu ketua majelis hakim seperti pertanyaan diatas karena disebelah ketua Mahkamah Pelayaran itu ada engineer-nya sehingga dalam pertimbangannya bisa mengatakan demikian ;
- Bahwa Ahli tidak tahu apakah nahkoda yang dinyatakan tidak melanggar kode etik itu masih bisa dipersalahkan kepada perusahaan kalau terjadi kecelakaan kapal lalu di dalam putusan Mahkamah Pelayaran mengatakan nahkoda tidak melakukan pelanggaran kode etik ;
- Bahwa Ahli sebagai nahkoda terlibat dalam hubungan yang seperti itu dimana tugas ahli menyampaikan kepada perusahaan atau mengingatkan agar manajemen pelayaran melengkapi semua dokumen – dokumen yang ahli butuhkan karena yang mengurus dokumen – dokumen seperti sertifikat kelaiklautan kapal, keselamatan dan sebagainya bukan nahkoda melainkan perusahaan pelayaran kemudian setelah semuanya selesai lalu ahli baru bersedia untuk naik ke kapal tersebut karena ahli juga memeriksa hal itu sebelum shine on disana karena ahli tau kalau ini tidak terpenuhi harus dibereskan dulu karena ujungnya adalah tidak laik laut dan ahli tidak boleh membawa kapal yang laik laut ;
- Bahwa Tidak bisa seorang travel agen dapat menyatakan suatu kapal tidak laik laut karena itu kewenangan syahbandar ;
- Bahwa Ahli tidak bisa menjawab travel agen memiliki hak untuk menuntut bahwa kapal yang disewa adalah laik laut karena bukan kompetensi ahli maritim;
- Bahwa Benar teleglobal kapal termasuk dalam bidang permesinan kapal ;
- Bahwa yang dimaksud sebagai pejabat pemerintah yang berwenang dan memiliki kompetensi memeriksa, menguji serta memberikan sertifikat keselamatan kapal di dalam Pasal 126 UU Pelayaran tersebut Syahbandar, karena syahbandar harus memberikan berbagai sertifikat yaitu sertifikat

Halaman 143 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



konstruksi, sertifikat keselamatan, sertifikat kelistrikan dan sertifikat keselamatan;

- Bahwa Sertifikat keselamatan kapal juga mengatur mengenai permesinan kapal;
- Bahwa Ya syahbandar yang berkompeten untuk menentukan suatu kapal memenuhi persyaratan sertifikat keselamatan kapal ;
- Bahwa Di dalam kantor syahbandar bukan hanya ada ahli nautika saja tetapi ada dari inspektor juga di dalamnya yang menjadi bawahan daripada syahbandar dan dari inspektor ini ada berbagai jenis keahlian sesuai dengan kebutuhan syahbandar jadi kalau dia menyuruh seseorang itu adalah configure off syahbandar meskipun bukan syahbandar sendiri yang turun tetapi dia memerintahkan kewenangannya kepada orang tersebut maka itu kesyahbandaran yang memeriksa ;
- Bahwa Bisa, syahbandar hanya mendapatkan laporan daripada orang – orang yang sudah mempunyai kewenangan ataukah dia bisa turun melalui orang – orangnya misalkan syahbandar memerintahkan marine inspector memeriksa tentu sebagai atasan dia memiliki fungsi kontrol terhadap inspektornya dan inspektornya harus bersedia juga untuk dievaluasi ;
- Bahwa Benar dibawah syahbandar yang bertanggung jawab atas kapal adalah nahkoda;
- Bahwa Benar secara grafis nahkoda itu yang mempertanggung jawabkannya kepada syahbandar ;
- Bahwa Benar nahkoda mendapatkan hasil laporan kepada syahbandar tersebut melalui ahli – ahlinya di dalam kapal ;
- Bahwa Benar syahbandar juga memiliki kewenangan untuk turun langsung ke dalam kapal ;
- Bahwa Bisa keduanya syahbandar turun bilamana ada kapal yang berlayar ataukah karena ada kecelakaan kapal maka syahbandar turun;
- Bahwa Syahbandar tidak selalu turun ;
- Bahwa Itu pertimbangan syahbandar sendiri kalau dia merasa perlu ya turun tetapi kalau tidak merasa turun ada petugasnya dia tergantung besar tidaknya masalah yang dihadapi ;
- Bahwa Sah bilamana syahbandar hanya menerima laporan dari nahkoda ;
- Bahwa Benar cukup untuk menyatakan suatu kapal laik laut bilamana syahbandar hanya menerima laporan dari nahkoda ;
- Bahwa Sejauh yang ahli ketahui informasi yang ada ditangan dia sesuai dengan dokumen yang dia terima dia bisa mengatakan suatu kapal laik layar ;

Halaman 144 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa Berdasarkan tupoksinya apabila surat persetujuan berlayar sudah ada maka itu sudah sah untuk berlayar ;
- Bahwa Di dalam Undang – undang pelayaran ada diatur terkait dengan pihak agen tiket atau travel agen;
- Bahwa Kapal berlayar atau tidak berlayar itu tanggung jawab nahkoda ;
- Bahwa Agen itu bukan bertanggung jawab karena yang bertanggung jawab adalah seorang kapten kapal sepanjang dokumen – dokumen menyatakan laik laut dan yang memeriksa laik laut adalah nahkoda jadi agen itu adalah orang yang membantu kepentingan perusahaan kapal tersebut karena yang menunjuk agen itu bukan nahkoda ;
- Bahwa Agen tidak ada kaitannya dengan kelaikan kapal ;
- Bahwa Nahkoda yang bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan muatan dalam suatu kapal;
- Bahwa Mengenai Undang – undang pelayaran ahli bukan satu – satunya orang yang menyusun itu jadi ada timnya kurang lebih 20 orang yang masing – masing memiliki kompetensinya sendiri – sendiri kalau menyangkut kapal, nahkoda dan awak kapal ahli terlibat tetapi terkait hukum perkapalan dan hukum internasional ahli tidak terlibat jadi ada batasan – batasan yang ahli bisa jawab dan yang tidak bisa ahli jawab ;
- Syahbandar bukan mengurus dokumen – dokumen pendukung surat kelaikan laut itu adalah result jadi surat kelaikan kapal itu terdiri dari beberapa dokumen yang harus dia periksa dimana yang mengurus dokumen tersebut adalah perusahaan pelayaran bukan syahbandar dan itu diserahkan kepada manajemen pelayaran mengurusnya untuk diserahkan kepada syahbandar dan syahbandar memeriksa ;
- Bahwa Surat persetujuan berlayar itu artinya dia setuju bukan menjamin keselamatan kapal ;
- Bahwa Mengenai sanksinya apabila modifikasi pada suatu kapal ini tidak dilaporkan oleh perusahaan pelayaran itu sebaiknya ditanyakan kepada syahbandar itu sendiri karena dia yang memeriksa bahwa surat konstruksi yang dikeluarkan oleh klas dalam hal ini kapal ini dibawah 500 gt dimana peraturan yang persis mengenai hal itu ahli belum pernah melihat contohnya kapal – kapal ikan banyak yang diatas 6 gt atau 30 gt tetapi dibawah 500 gt sampai sekarang ahli belum pernah melihat aturan yang dipakai untuk konstruksi ;
- Bahwa Bisa dinyatakan vital bisa juga tidak jadi misalkan modifikasinya catnya itu tidak vital dan yang ahli jelas ketahui sebagai nahkoda itu sudah

Halaman 145 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



dilaporkan, ditanggapi dan dirangkum dalam surat konstruksi kapal apapun isinya ;

- Bahwa Mengenai perubahan atau modifikasi pada tangki bbm terkait dudukan selang pembuangan selang uap bbm dan bukan mengenai perubahan catnya Ahli bukan engineer karena bukan bidang untuk ahli jawab ;
- Bahwa Bisa terbatas dalam instruksi karena dia bukan orang mesin jadi tugas dia hanya menyatakan kepada engineer sudah dilakukan perawatan sesuai dengan ketentuan kapal jadi bagaimana memeriksa itu bukan tanggung jawab nahkoda jadi nahkoda hanya memerintahkan dan meminta pertanggungjawaban pekerjaan itu sudah dilaksanakan atau belum kalau nahkoda tidak memerintahkan itu dia salah tetapi kalau sudah memerintahkan dia tidak salah ;
- Bahwa Ahli tidak tahu apakan perbedaan pertanggungjawaban antara agen travel dan agen pelayaran;
- Bahwa Ahli tidak bisa menjawab karena ahli hanya terkait urusan kapal bukan manajemen pelayaran ;
- Bahwa Benar ketika ahli menjadi nahkoda adalah menjadi nahkoda penumpang;
- Bahwa Pernah ketika ahli pernah berhubungan dengan agen atau agen pelayaran;
- Bahwa Tidak, agen itu adalah mewakili kepentingan nahkoda dan perusahaan dalam menangani penumpang ;
- Bahwa Diluar porsinya ketika suatu agen meminta kepada nahkoda untuk mengetahui kondisi kapal;
- Bahwa Satu agen yaitu agen yang ditunjuk oleh perusahaan untuk mengurus kepentingan kapal ;
- Bahwa Ya agen yang saudara ahli maksud adalah agen yang membantu kapal untuk mengurus dokumentasi berlayar kalau selebihnya itu urusan bisnis atau terpisah;
- Bahwa Ahli tidak bisa menjawab Lembaga yang terjun terlebih dahulu ketika terjadi kecelakaan kapal;
- Bahwa Ahli tidak tahu mengenai ada larangan dalam Undang – undang pelayaran atau peraturan pemerintah yang melarang penggunaan laporan KNKT sebagai bukti di persidangan perdata;
- Bahwa Nahkoda hanya bisa menyuruh orang untuk memeriksa dan juga nahkoda tersebut hanya menerima dari konstruksi kapal bahwa sudah dilakukan dan dinyatakan aman laik laut karena nahkoda bukan ahli mesin dan ada institusi tersendiri yang menentukan apakah itu aman dan tidak aman ;

Halaman 146 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



- Bahwa Hal – hal yang menyangkut mesin itu tugas dari engineer dan nahkoda bertanggung jawab umum diatas kapal untuk mengendalikan kapal ;
- Bahwa Ahli akan melihat tanggalnya kalau tanggalnya masih berlaku artinya masih berlaku jadi semua dokumen yang menjadi dasar kelaiklaut itu berlaku dari tanggal sekian sampai tanggal sekian selama itu masih tetap berlaku ;
- Bahwa Nahkoda bertanggung jawab atas segala sesuatu yang didalam kendali kalau diluar kendalinya nahkoda tidak bertanggung jawab karena nahkoda menerima informasi dari syahbandar bahwa dokumen – dokumen tentang apa yang hadir di kapalnya adalah sah dan berlaku aman itu yang diterima oleh nahkoda dan bukan dia yang melaporkan ;
- Bahwa Ahli tidak tahu siapa yang bertanggung jawab dengan kondisi kapal antara sebelum dilaporkan kepada syahbandar dan sesudah syahbandar mengeluarkan surat tersebut;
- Bahwa Tidak karena kalau sudah dianggap aman itu artinya sudah aman ;
- Bahwa Tentang pemeriksaan kapal itu ada yang periodik dan ada yang annual dimana annual tahunan sedangkan periodik lima tahunan dan ada juga jangka pendek setiap tiga bulan diperiksa ;
- Bahwa Secara kapal akan berlayar kelaikan berlayar itu dikeluarkan secara periodik, annual ataukah secara kondisi kapal akan berlayar;
- Bahwa Kalau kapal berlayar selama 1 bulan dua kali berarti harus ada dua kali pengeluaran surat persetujuan berlayar tidak berarti dalam dua kali itu syarat – syarat yang untuk bisa dikeluarkannya surat persetujuan berlayar itu juga harus adanya pemeriksaan mesin ;
- Bahwa Tidak perlu pemeriksaan yang 5 bulan misalkan yang tiga bulan ini dia berlayar 5 sampai 6 kali tidak perlu dilakukan pemeriksaan mesin lagi;
- Bahwa Bukan manajemen yang mengurus dokumen – dokumen itu yang disebut sebagai agen;
- Bahwa Dibawah perusahaan pelayaran yang mana perusahaan pelayaran itu pemilik kapal ;
- Bahwa Semua surat – surat kapal itu diurus oleh manajemen pelayaran tetapi bukan oleh nahkoda ;
- Bahwa Manajemen pelayaran mengurus dokumen – dokumen kapal dimana dokumen kapal itu disahkan oleh institusi yang ditunjuk seperti klas lalu sertifikat keselamatan life raft itu ada institusinya sendiri yang kesemuanya dirangkum dalam satu dokumen yang harus diurus oleh perusahaan pelayaran sampai dinyatakan kapal itu laik oleh syahbandar ;

Halaman 147 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Menimbang, bahwa Penggugat, Kuasa Tergugat I dan Kuasa Tergugat II masing-masing telah mengajukan Kesimpulan secara e-court tanggal 25 Oktober 2021;

Menimbang, bahwa selanjutnya segala sesuatu yang termuat dalam berita acara persidangan perkara ini, untuk menyingkat putusan ini dianggap telah 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 ini adalah agar perbuatan Para Tergugat yang telah mengangkut Para Korban dengan menggunakan KM Gilicat II, dengan cara tidak aman, dan juga dengan mengabaikan keselamatan penumpang sehingga menyebabkan Para Korban menderita luka-luka dinyatakan sebagai perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian bagi Penggugat selaku pemegang hak subrogasi dari Rickshaw Travel Limited, perusahaan perjalanan dan pariwisata yang mengatur perjalanan para korban ketika terjadi ledakan;

DALAM EKSEPSI

Menimbang, bahwa karena dalam Jawaban Para Tergugat termuat pula eksepsi yang merupakan sarana untuk membantah pemenuhan syarat formilnya gugatan, maka agar putusan ini tidak sia-sia nantinya, haruslah eksepsi ini dipertimbangkan terlebih dahulu;

Menimbang, bahwa eksepsi adalah lembaga untuk membantah pemenuhan syarat formil gugatan, oleh sebab itu eksepsi-eksepsi yang pembuktiannya sudah meliputi pembuktian materiil gugatan haruslah ditolak;

Menimbang, bahwa karena eksepsi Para Tergugat telah pula dibantah oleh Penggugat sebagaimana dalam Repliknya maka dengan demikian Majelis akan mempertimbangkannya sebagai berikut:

Menimbang, bahwa dalam eksepsinya, Tergugat I menyatakan bahwa Gugatan Penggugat **KURANG PIHAK / PLURIUM LITIS CONSORTIUM** sebab di dalam gugatannya, Penggugat tidak menarik pihak-pihak yang berkompeten dan

Halaman 148 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

berwenang terkait penentuan kelaiklautan kapal dan penerbitan Izin Kelaiklautan Kapal Gili Cat II;

Menimbang, bahwa karena menurut Pasal 343 KUHD dan Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) Undang-undang Pelayaran, Nahkoda adalah pihak yang paling bertanggungjawab atas kondisi kelaiklautan kapal, dan menurut Pasal 138 ayat (2) dan (3) Undang-undang Pelayaran, keputusan mengenai dapat-tidaknya kapal berlayar sepenuhnya berada di dalam kewenangan nahkoda, bahkan walaupun kapal telah dinyatakan memenuhi persyaratan kelaiklautan dengan telah dilakukannya audit eksternal oleh Syahbandar dan telah pula diterbitkan sertifikat keselamatan oleh Kementerian Perhubungan atasnya;

Menimbang, bahwa tanggungjawab yang dibebankan oleh Undang-undang Pelayaran kepada Nahkoda sebagai pemimpin pelayaran diatas kapal (vide Pasal 1 angka 41 Undang-undang Pelayaran) adalah untuk memastikan terlebih dahulu kondisi kapal laiklaut secara teknis sebelum beroperasi, dan menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya (Vide Pasal 117 Undang-undang Pelayaran)

Menimbang, bahwa karena Nahkodalalah yang secara teknis menentukan dapat-tidaknya kapal berlayar maka cukup beralasan hukum apabila dalam gugatan atas terjadinya ledakan kapal Gilicay II ini, Nahkoda ditarik sebagai Tergugat untuk dimintakan pertanggungjawabannya;

Menimbang, bahwa selain Nahkoda, pihak yang berperan penting dalam menentukan laikloutnya suatu kapal adalah pejabat yang menerbitkan Sertifikat keselamatan pelayaran sebab suatu kapal tidak dapat berlayar tanpa adanya sertifikat itu.

Menimbang, bahwa menurut Pasal 26 ayat (1) Undang-undang Pelayaran pengoperasian suatu kapal baru dapat dilakukan apabila telah diterbitkan sertifikat keselamatan yang merupakan bukti dari keadaan kapal yang laiklaut. Bahwa penerbitan sertifikat itu merupakan hasil audit eksternal yang dilaporkan kepada Syahbandar yang berada dibawah kementerian Perhubungan;

Menimbang, bahwa walaupun Syahbandar tidak menangani kapal secara teknis, namun fungsi kontrol dan manajemen yang ada pada Syahbandar sangat menentukan laikloutnya Kapal Gilicat II, dan oleh karena itu secara hukum, Syahbandar menjadi pihak yang paling menentukan laikloutnya Kapal Gilicat II;

Menimbang, bahwa karena Syahbandar adalah pejabat yang secara hukum paling bertanggungjawab atas keselamatan kapal maka dengan adanya kecelakaan kapal Gilicat II, sudah seharusnya Penggugat juga menarik Syahbandar sebagai

Halaman 149 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

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

pihak ke dalam gugatan untuk mempertanggungjawabkan kerugian yang dialami Penggugat;

Menimbang, bahwa karena Nahkoda Kapal Gilicat II maupun Syahbandar pelabuhan Padang Bai tidak ditarik sebagai Tergugat maka gugatan ini haruslah dinyatakan kurang pihak;

Menimbang, bahwa karena gugatan Penggugat telah dinyatakan sebagai gugatan yang kurang pihak maka eksepsi Tergugat I ini dinyatakan diterima dan selanjutnya gugatan Penggugat haruslah dinyatakan tidak dapat diterima;

Menimbang, bahwa karena gugatan Penggugat telah dinyatakan tidak dapat diterima maka dengan demikian tidak ada alasan lagi bagi majelis untuk mempertimbangkan perkara pokoknya lebih jauh lagi;

Menimbang bahwa karena gugatan ini telah dinyatakan tidak dapat diterima maka Penggugat berada dipihak yang dikalahkan dan oleh karenanya haruslah dihukum untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini yaitu sebesar;

Mengingat Pasal 8 Ayat (3) RV, Pasal Pasal 26 ayat (1) Undang-undang Pelayaran, Pasal 343 KUHD dan Pasal 138 ayat (2) dan ayat (3) Undang-undang Pelayaran, Pasal 117 Undang-undang Pelayaran, Pasal 1 angka 41 Undang-undang Pelayaran, Pasal 26 ayat (1) Undang-undang Pelayaran serta peraturan perundang-undangan lainnya yang terkait;

MENGADILI

DALAM KONVENSI

DALAM EKSEPSI

Menerima eksepsi Kurang Pihak / Plurium Litis Consortium Tergugat I

DALAM PERKARA POKOK

Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (Niet Ontvankelijke Verklaard)

DALAM REKONVENSI

Menyatakan gugatan Rekonvensi Penggugat Rekonvensi/Tergugat II Konvensi tidak dapat diterima (Niet Ontvankelijke Verklaard)

DALAM KONVENSI DAN DALAM REKONVENSI

Menghukum Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini yaitu sebesar Rp.1.290.000,00(satu juta dua ratus sembilan puluh ribu rupiah)

Halaman 150 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Demikian diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Denpasar pada hari Senin tanggal 1 November 2021 oleh : Angeliky Handajani Day, SH. MH. sebagai Hakim Ketua, Kony Hartanto, SH. MH. dan A.A. Made Aripathi Nawaksara, SH. MH masing-masing sebagai Hakim Anggota. Putusan ini diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari Senin tanggal 15 November 2021 oleh Hakim Ketua dengan didampingi para Hakim Anggota tersebut, dibantu oleh Ida Bagus Ary Widhyatmika, SH. Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri Denpasar, dihadiri oleh Kuasa Hukum Penggugat dan Kuasa Hukum Tergugat I, serta Kuasa Hukum Tergugat II secara e.Court di Sistem Informasi Pengadilan.

Hakim Anggota,

t.t.d.

Kony Hartanto, S.H., M.H

t.t.d.

A.A. Made Aripathi Nawaksara, SH., MH.

Hakim Ketua,

t.t.d.

Angeliky Handajani Day, S.H., M.H

Panitera Pengganti,

t.t.d.

Ida Bagus Ary Widhyatmika, S.H

Perincian biaya :

1. Biaya Pendaftaran.	Rp. 30.000,00
2. Biaya Proses.	Rp. 50.000,00
3. Biaya panggilan.....	Rp.1.125.000,00
4. Biaya Penggandaan.....	Rp. 35.000,00
5. PNBP.....	Rp. 30.000,00
6. Redaksi putusan.....	Rp. 10.000,00
7. Meterai putusan.	Rp. 10.000,00

Jumlah Rp.1.290.000,00

(satu juta dua ratus sembilan puluh ribu rupiah)

Halaman 151 dari 144 Putusan Perdata Nomor 1200/Pdt.G/2020/PN Dps.

