



PUTUSAN

No.418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr.

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara perdata pada tingkat pertama, telah menjatuhkan Putusan sebagai tersebut di bawah ini dalam perkara antara:

Jeffry Jocom, lahir di Manado, tanggal 11 Januari 1966, Warga Negara Indonesia, Pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor 3578091101660001, Pekerjaan Swasta, beralamat di Galaxy Bumi Permai Blok D-3/2 RT 002 / RW 009, Keputih, Sukolilo, Kota Surabaya, bertindak atas nama dan selaku direktur utama dari PT Kanaka Line, dalam hal ini memberi Kuasa kepada **Alvin Ayodhia Siregar & Associates** yang beralamat di Jalan Taman Tirta Sunter I Blok A No. 2, Jakarta Utara, berdasarkan Surat Kuasa khusus tertanggal 23 Mei 2017, untuk selanjutnya disebut sebagai Penggugat;

Lawan

PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero), beralamat di Jalan Yos Sudarso No. 38-40, Tanjung Priok, Jakarta Utara, untuk selanjutnya disebut sebagai Tergugat;

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara;

TENTANG DUDUKNYA PERKARA

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatannya tertanggal 16 Agustus 2017 yang telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Utara pada tanggal 16 Agustus 2017 di bawah Register Perkara Perdata Gugatan No.418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr. telah mengajukan gugatan yang pada pokoknya sebagai berikut :

1. Bahwa PENGGUGAT adalah perusahaan yang bergerak di bidang Jasa Pelayaran dan sebagai pemilik sah dari Kapal Motor PATAYA III yang di telah didaftarkan pada kantor TERGUGAT selaku satu-satunya Biro Klasifikasi Nasional di Indonesia yang ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk memberikan klasifikasi kepada kapal-kapal berbendera Indonesia;

Halaman 1 dari 27 Putusan Nomor 418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr



2. Bahwa atas pendaftaran tersebut PENGGUGAT menerima nomor registrasi BKI 17086 dari TERGUGAT untuk Kapal Motor PATAYA III;
3. Bahwa pada tanggal 10 Agustus 2016, Kapal Motor PATAYA III mengalami kecelakaan kandas di Pantai Balik Gunung Sabang sebagaimana yang telah dilaporkan kepada pihak Kantor Kesyahbandaran & Otoritas Pelabuhan Kelas V Sabang sesuai dengan Surat Laporan Kecelakaan Kapal tertanggal 12 Agustus 2016;
4. Bahwa sejak kandasnya Kapal Motor PATAYA III pada tanggal 10 Agustus 2016, kapal tersebut masih dalam kondisi yang sama di perairan Sabang hingga saat ini;
5. Bahwa dalam upaya melakukan penyelamatan dan perbaikan kapal dibutuhkan biaya yang sangat besar dimana beban pemilik kapal ini seharusnya dapat diperingan karena merupakan bagian dari jaminan yang berikan oleh asuransi yang digunakan oleh PENGGUGAT;
6. Bahwa untuk melakukan pengurusan klaim asuransi tersebut, PENGGUGAT dipersyaratkan untuk memiliki dan menyerahkan suatu dokumen yang disebut sebagai Class Maintenance Certificate (CMC);
7. Bahwa pada tanggal 30 September 2016, PENGGUGAT telah mengirimkan Surat Permohonan No. 351/KNK/IX/2016 yang ditujukan kepada Kepala Divisi Survey PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)/TERGUGAT yang berisikan permohonan penerbitan Class Maintenance Certificate untuk Kapal Motor PATAYA III (nomor register 17086) untuk periode 1 Agustus 2016 sampai dengan 10 Agustus 2016;
8. Bahwa akibat dari tidak kunjung diterbitkannya Class Maintenance Certificate oleh TERGUGAT telah mengakibatkan ketidak pastian bagi PENGGUGAT dalam mengurus asuransi yang seharusnya dapat dimanfaatkan, sehingga semakin memberatkan dan merugikan kondisi perusahaan PENGGUGAT dalam upaya menyelamatkan Kapal Motor PATAYA III dari kondisinya saat ini;
9. Bahwa pada tanggal 31 Oktober 2016, TERGUGAT memberikan jawaban atas permohonan dari PENGGUGAT melalui Surat Telefax No. 930/SVY/10/16 yang menyatakan bahwa Class Maintenance Certificate tidak dapat diterbitkan dengan alasan bahwa Kapal Motor PATAYA III telah beroperasi diluar kondisi yang telah disetujui kelas sesuai bunyi Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016;
10. Bahwa pada tanggal 2 November 2016, PENGGUGAT, melalui Surat No. 404/KNK/XI/2016, telah memberikan penjelasan dan permohonan peninjauan kembali kepada TERGUGAT dimana pada pokok isi



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

penjelasannya menyatakan bahwa Kapal Motor PATAYA III telah berangkat dari Belawan, Medan menuju Surabaya sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar No. SPB.IDBLW.0816.0000016 yang diterbitkan Kantor Syahbandar Utama Belawan pada tanggal 3 Agustus 2016;

11. Bahwa dalam Surat dari PENGGUGAT Nomor 404/KNK/XI/2016 tanggal 2 November 2016 tersebut telah disampaikan pula bahwa arah pelayaran Kapal Motor PATAYA III telah mengalami devisasi menjadi menuju Pelabuhan Teluk Bayur di Padang, Sumatera Barat dengan muatan kosong dan diikuti-sertakan pula tenaga perbaikan (tukang las) yang sedang melakukan pekerjaan terkait dengan Visa/Rekomendasi Laporan Survey Nomor. 00167-BN/B1/2016;
12. Bahwa dalam Surat Nomor 404/KNK/XI/2016 tanggal 2 November 2016, PENGGUGAT menjelaskan bahwa perbaikan terus dilakukan diatas kapal selama pelayaran dengan maksud dan tujuan agar pada saat tibanya di Pelabuhan Teluk Bayur semua rekomendasi dari TERGUGAT (sesuai dengan Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016) telah terlaksana dengan baik dimana kemudian selanjutnya PENGGUGAT akan melakukan permohonan untuk pengalihan lokasi survey tahunan terapung untuk Instalasi Mesin dan Lambung kepada TERGUGAT yang sedianya akan dilakukan di Surabaya dialihkan menjadi di Pelabuhan Teluk Bayur, Padang;
13. Bahwa pihak TERGUGAT tidak kunjung memberikan jawaban terhadap Surat PENGGUGAT Nomor 404/KNK/XI/2016 tanggal 2 November 2016 tersebut;
14. Bahwa pada tanggal 6 Maret 2017, PENGGUGAT telah menunjuk Kantor Advokat Alvin Ayodhia Siregar & Associates selaku kuasanya untuk mengurus penerbitan Surat CMC dan memberikan penjelasan kepada TERGUGAT;
15. Bahwa pada tanggal 22 Maret 2017, PENGGUGAT melalui kuasanya telah mengirimkan Surat Nomor 11/AASA/III/2017 kepada TERGUGAT yang pada pokoknya menjelaskan hal-hal yang telah dijabarkan sebelumnya dalam Surat Gugatan ini;
16. Bahwa PENGGUGAT melalui Surat dari kuasanya Nomor 11/AASA/III/2017 tanggal 22 Maret 2017 tersebut menjelaskan pula bahwa berdasarkan fakta-fakta yang telah disebutkan diatas baik berasal dari penjelasan PENGUGAT sebelumnya maupun dokumen-dokumen terkait permohonan ini tidak terdapat cukup alasan bagi TERGUGAT untuk menolak permohonan penerbitan Class Maintenance Certificate;
17. Bahwa alasan yang digunakan oleh TERGUGAT dalam Surat Telefax Tanggal 31 Oktober 2016, Nomor 930/SVY/10/16 yang pada pokoknya menyatakan bahwa Kapal Motor PATAYA III telah beroperasi diluar

Halaman 3 dari 27 Putusan Nomor 418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kondisi yang telah disetujui Kelas sesuai bunyi Visa/Rekomendasi Laporan Survey Nomor 00167-BN/B1/2016 dan oleh karenanya telah memenuhi ketentuan dari Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 Sec.2.B.2.2 dimana kelas kapal ditangguhkan karena dioperasikan diluar batasan sesuai Notasi kelasnya dan Kondisi lainnya yang disetujui oleh Kelas, **tidak sesuai dengan fakta-fakta yang ada dan sangat merugikan PENGUGAT.**

18. Bahwa Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 Sec.2.B.2.2 khususnya pada butir ke 6 (enam) berbunyi sebagai berikut :

"when the ship is operating beyond the service limitation defined by its Class Notation and other additional conditions as approved."

(Terjemahan bebas: "ketika kapal beroperasi dalam batasan pelayaran dan peruntukannya sesuai dengan notasi kelas dan kondisi-kondisi tambahan lainnya yang diperkenankan")

dimana butir tersebut mengatur tentang tidak-berlakunya Class Certificate dan status Kelas menjadi suspended (ditangguhkan) **HANYA** dalam hal ketika dilanggarnya HAL-HAL yang terkait dengan Notasi Kelas yang disetujui untuk Kapal dimaksud atau kondisi-kondisi tambahan lain yang disetujui PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)/TERGUGAT terkait dengan Notasi Kelas;

19. Bahwa pada saat berlayar pada tanggal 3 Agustus 2016 hingga mengalami kecelakaan pada tanggal 10 Agustus 2016, Kapal Motor PATAYA III telah beroperasi sesuai dengan Notasi Kelasnya;

20. Bahwa yang dimaksud dengan Notasi Kelas adalah suatu tanda maupun lambang khusus yang ditentukan lembaga klasifikasi untuk ciri-ciri maupun karakter suatu kapal;

21. Bahwa berdasarkan situs(www.bki.co.id) milik TERGUGAT dijelaskan:

"Setiap kapal yang diklasifikasikan ke BKI memiliki notasi kelas yang tercantum dalam sertifikat kelas.

Penetapan tanda kelas tergantung pada pembuktian terpenuhinya peraturan konstruksi BKI yang berlaku pada tanggal permohonan.

BKI berhak menambahkan tanda khusus dalam sertifikat kelas.

Dalam jangkauan klasifikasi, ciri-ciri lambung, mesin dan perlengkapan jangkar ditunjukkan dalam tanda kelas dan notasi yang dibubuhkan pada tanda kelas.";

22. Bahwa Kapal Motor Pataya III memiliki Sertifikat Klasifikasi dan Notasi Kelas untuk Lambung yang masih berlaku hingga tanggal 29 April 2018,



- A100 ① P "GENERAL CARGO SHIP", yang berarti lambung kapal seluruhnya sesuai dengan persyaratan peraturan konstruksi BKI atau peraturan lain yang dianggap setara (**A100**) dan perlengkapan jangkarnya yaitu jangkar, rantai jangkar dan mesin jangkar sepenuhnya memenuhi persyaratan peraturan konstruksi BKI (①) dan kapal dapat berlayar di daerah pelayaran samudera terbatas dengan syarat jarak terdekat ke pelabuhan perlindungan dan jarak dari pantai tidak melebihi 200 mil laut, atau pelayaran di perairan Asia Tenggara, Laut Tengah, Laut Hitam, Laut Karibia dan laut lain yang sama kondisinya (**P**);
23. Bahwa Kapal Motor Pataya III memiliki Sertifikat Klasifikasi dan Notasi Kelas untuk Mesin yang masih berlaku hingga tanggal 29 April 2018, **SM**, yang berarti instalasi mesin dan semua instalasi yang tercakup oleh klasifikasi memenuhi persyaratan peraturan konstruksi BKI atau peraturan lainnya yang dianggap setara;
24. Bahwa Catatan yang terakhir diberikan oleh Surveyor TERGUGAT pada Sertifikat Klasifikasi Lambung dan Sertifikat Klasifikasi Mesin adalah **HANYA** perihal instruksi berlayar untuk 1 (satu) kali jalan dari Belawan, Medan menuju Surabaya dalam keadaan kosong untuk keperluan melakukan Survey Tahunan dimana tertulis "*Survey Tahunan Inst. Mesin, Terapung Kelas Diberlakukan Kembali & Dipertahankan Untuk Sekali Jalan Tanpa Muatan Dari Belawan Ke Surabaya.....*";
25. Bahwa Catatan Surveyor TERGUGAT (pada butir nomor 24 di atas) tidak terkait dengan Notasi Kelas maupun sebagai kondisi tambahan lain terkait dengan Notasi Kelas;
26. Bahwa Catatan Surveyor TERGUGAT (pada butir nomor 24 di atas) tidak mengatur secara rinci dan tegas alur pelayaran yang harus ditempuh oleh Kapal Motor PATAYA III sehingga arti berlayar untuk 1 (satu) kali jalan dari Belawan menuju Surabaya tanpa muatan dapat diartikan untuk berlayar kearah yang bebas dari Belawan, Medan menuju Surabaya sepanjang sesuai dengan Notasi Kelasnya, khususnya yang terkait dengan Notasi Kelas (**P**) tanpa membawa muatan;
27. Bahwa Kapal Motor PATAYA III telah melakukan pelayaran sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDBLW.0816.0000016 tanggal 3 Agustus 2016 dan berlayar sesuai dengan Notasi Kelas (**P**) tanpa muatan dan dalam rangka tujuan memenuhi ketentuan maupun rekomendasi dari TERGUGAT;
28. Bahwa Kapal Motor PATAYA III masih dalam 1 (satu) kali perjalanannya ketika mengalami kecelakaan kandas di Pantai Balik Gunung Sabang pada tanggal 10 Agustus 2016 dan belum mencapai pelabuhan manapun pada saat mengalami kecelakaan sehingga belum dianggap melakukan



perubahan tujuan berlayar hingga tibanya kapal tersebut disuatu pelabuhan;

29. Bahwa pada tanggal 11 April 2017, TERGUGAT melalui kuasa hukumnya dari Kantor Advokat Teddy & Titi, memberikan jawaban melalui Surat Nomor XXI/081/IV/T&T/17 yang menyatakan penegasan yang sama bahwa TERGUGAT tidak akan menerbitkan CMC atas Kapal Motor PATAYA III walaupun telah diberikan penjelasan dan tanpa mempertimbangkan penjelasan-penjelasan dari PENGGUGAT;
30. Bahwa dalam Surat Nomor XXI/081/IV/T&T/17 tanggal 11 April 2017, TERGUGAT menambahkan suatu dalil baru yang tercantum dalam angka 4 yang pada hakekatnya menjawab isi dari Surat Nomor 404/KNK/XI/2016 tanggal 2 November 2016 dari PENGGUGAT terkait perbaikan yang dilakukan di atas kapal selama pelayaran, bahwa PENGGUGAT telah juga melanggar Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 yang dinyatakan TERGUGAT sebagai "semua kegiatan perbaikan kapal harus mengikutsertakan atau diawasi oleh Surveyor BKI. Dimana kegagalan menginformasikan proses perbaikan ke BKI dapat mengakibatkan status kapal ditangguhkan/tidak maintenance";
31. Bahwa Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 yang dinyatakan TERGUGAT tersebut sepenuhnya berbunyi :

Voyage Repairs and Maintenance

Where **repairs** to hull, machinery or equipment, which affect or may affect Classification, are to be carried out by a riding crew during a voyage, they are to be planned well in advance.

A complete repair procedure including the extent of proposed repair and **the need for Surveyor's attendance during the voyage** is to be submitted to and agreed upon by BKI reasonably in advance.

Failure to notify BKI, in advance of the repairs, may result in suspension of the vessel's class.

The above is not intended to include maintenance and overhaul to hull, machinery and equipment in accordance with the recommended manufacturer's procedures and established marine practice and which does not require the BKI's approval, however, any repair as a result of such maintenance and overhauls which affects or may affect classification is to be noted in the ship's log and submitted to the attending Surveyor for use in determining further survey requirements;

(Terjemahan bebas:

Perbaikan dan Perawatan Selama Perjalanan (Pelayaran)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Ketika perbaikan atas rangka kapal, mesin dan peralatan, yang dapat berpengaruh terhadap kelas, yang dilakukan oleh anak buah kapal selama perjalanan (pelayaran), perbaikan tersebut dilakukan dengan perencanaan diawal.

Suatu prosedur perbaikan menyeluruh termasuk ruang lingkup dari perbaikan yang dilakukan dan kebutuhan untuk menghadirkan surveyor selama pelayaran diajukan kepada BKI secara dini untuk mendapatkan persetujuan.

Kegagalan untuk memberitahukan BKI secara dini untuk perbaikan tersebut dapat berakibat pada ditanggungkannya kelas kapal.

Ketentuan ini tidak dimaksud untuk diberlakukan pada perawatan dan overhaul terhadap rangka kapal, mesin dan peralatan yang sesuai dengan rekomendasi prosedur dari pembuat kapal dan praktek yang lazim dalam pelayaran dan hal-hal yang tidak membutuhkan approval dari BKI. Namun perbaikan yang timbul dari perawatan dan overhaul tersebut yang dapat berpengaruh atau mungkin dapat berpengaruh terhadap kelas wajib dicatat dalam buku catatan kapal dan diserahkan kepada surveyor yang datang untuk menentukan kebutuhan survey selanjutnya.)

32. Bahwa berdasarkan butir nomor 31 di atas jelas bahwa Section 3 B 2.2 hanya mengatur kondisi pada saat perbaikan (dan bukan pada saat kondisi perawatan/maintenance) dimana pemilik kapal berkewajiban memberikan prosedur perbaikan secara lengkap yang mencakup usulan perbaikan dan **usulan** kebutuhan kehadiran surveyor selama pelayaran;
33. Bahwa terkait dengan Section 3 B 2.2 tersebut TERGUGAT telah mendahului kewajiban PENGGUGAT untuk memberikan prosedur perbaikan sebagaimana diamanatkan oleh Peraturan BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 dengan secara sadar dan sukarela dimana TERGUGAT telah memberikan Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 yang sudah merupakan bentuk tertulis dari prosedur perbaikan menyeluruh termasuk meliputi ruang lingkup rencana perbaikan (sebagaimana ketentuan Section 3 B 2.2) yang tidak hanya disetujui namun juga direkomendasikan dan diwajibkan oleh TERGUGAT untuk dilakukan oleh PENGGUGAT;
34. Bahwa dalam Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 tersebut jelas tertulis "Kelas dipertahankan untuk sekali jalan tanpa muatan dari Belawan ke Surabaya **sekaligus** melaksanakan rekomendasi laporan survey No. 00167-BN/B1/2016 paling lambat 28 Agustus 2016,..." dimana "sekaligus" dalam Visa/Rekomendasi tersebut dapat pula diartikan sebagai melakukan perbaikan maupun perawatan/maintenance selama pelayaran/perjalanan kapal;
35. Bahwa berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/sekaligus>), kata "SEKALIGUS"

Halaman 7 dari 27 Putusan Nomor 418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr



diartikan sebagai “sekaligus/se-ka-li-gus/ adv : dengan satu kali saja atau serentak pada saat yang sama (melakukan sesuatu)”; sehingga perbaikan maupun perawatan/maintenance yang dilakukan PENGGUGAT selama pelayaran telah sesuai dengan ketentuan yang dicantumkan dalam Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 yaitu “sekali jalan tanpa muatan dari Belawan ke Surabaya **sekaligus** melaksanakan rekomendasi laporan survey No. 00167-BN/B1/2016 paling lambat 28 Agustus 2016,...”;

36. Bahwa jika yang dimaksud oleh TERGGUGAT adalah untuk melakukan perbaikan sesuai Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 hanya ketika sudah tiba di Surabaya, maka yang tertulis **seharusnya** adalah “Kelas dipertahankan untuk sekali jalan tanpa muatan dari Belawan ke Surabaya **untuk kemudian** melaksanakan rekomendasi laporan survey No. 00167-BN/B1/2016 **di Surabaya** paling lambat 28 Agustus 2016,...”, namun hal ini tidak dilakukan dan dituliskan oleh TERGGUGAT melainkan menuliskan Catatan sebagaimana tercantum kutipannya dalam butir nomor 34 di atas;
37. Bahwa Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 tidak mengatakan bahwa “**harus** mengikutsertakan atau diawasi oleh Surveyor BKI”;
38. Bahwa Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 hanya mengatakan “**usulan**” dan ditambah lagi dimana dalam Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 yang berfungsi dan berperan sebagai prosedur perbaikan menyeluruh termasuk meliputi ruang lingkup rencana perbaikan (sebagaimana ditentukan dalam Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2) juga tidak dicantumkan kewajiban untuk didampingi dan diawasi surveyor selama pelayaran;
39. Bahwa berdasarkan catatan-catatan yang dibuat oleh TERGGUGAT sendiri baik dalam Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 maupun dokumen lainnya, seluruhnya telah dipatuhi dan diikuti oleh PENGGUGAT secara patuh, patut dan sesuai;
40. Bahwa interpretasi atas Regulasi dan Aturan milik TERGGUGAT sendiri yang dilakukan oleh TERGGUGAT sebagaimana isi penolakan dalam Surat terdahulu (Surat Telefax tanggal 31 Oktober 2016, Nomor 930/SVY/10/16) dan juga pada Surat Nomor XXI/081/IV/T&T/17 tanggal 11 April 2017 khususnya angka 4 dan termasuk alasan lain yang terdapat didalamnya, adalah **SALAH** dan menunjukkan ketidakmampuan TERGGUGAT dalam memahami Regulasi dan Aturan yang telah dibuatnya sendiri serta dilandasi itikad tidak baik yang melawan hukum dan merugikan PENGGUGAT;



41. Bahwa untuk mencegah kerugian PENGGUGAT yang lebih besar lagi akibat perbuatan TERGUGAT, maka sudah sepatutnya PENGGUGAT menuntut dan memohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Utara untuk menjatuhkan PUTUSAN yaitu Memerintahkan PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)/TERGUGAT untuk Menerbitkan **Class Maintenance Certificate untuk Kapal Motor PATAYA III untuk periode 1 Agustus 2016 sampai dengan 10 Agustus 2016.**

42. Bahwa karena PENGGUGAT sangat khawatir dengan itikad tidak baik dari TERGUGAT, maka patut dan adil jika TERGUGAT dihukum untuk membayar uang paksa (dwangsom) kepada PENGGUGAT sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) setiap hari, apabila lalai dalam melaksanakan isi putusan perkara ini.

43. Bahwa perbuatan TERGUGAT tersebut merupakan perbuatan melawan hukum terhadap Penggugat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang bunyinya sebagai berikut :

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

Pengertian perbuatan melanggar hukum ini telah diperluas oleh putusan HR tanggal 31 Januari 1919 yang berbunyi sebagai berikut :

"Tidak saja perbuatan melanggar hukum atau hak orang lain, tetapi juga tiap perbuatan yang berlawanan dengan kepatutan yang harus diindahkan dalam pergaulan masyarakat terhadap pribadi atau benda orang lain".

44. Bahwa akibat dari Perbuatan TERGUGAT tersebut, telah mengakibatkan PENGGUGAT menderita kerugian, baik material maupun immaterial dengan perincian sebagai berikut :

A. Kerugian Material.

1. Kerugian Material berupa tidak dapat diajukannya Klaim Asuransi kapal Motor Pataya III untuk biaya-biaya penyelamatan kapal sebesar sekurangnya Rp. 5.000.000.000,- (Lima Miliar Rupiah);
2. Kerugian PENGGUGAT dalam pengurusan objek perkara berupa biaya-biaya terkait sejak perkara ini timbul sampai saat ini sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah).

B. Kerugian Immaterial (Moril).



Bahwa dengan perbuatan TERGUGAT tersebut mengakibatkan PENGGUGAT menderita kerugian Immaterial yang tidak bisa semata dinilai dengan uang.

45. Bahwa oleh karena gugatan PENGGUGAT didasarkan pada alat bukti yang otentik dan tidak dapat lagi disangkal kebenarannya oleh TERGUGAT, maka sesuai dengan ketentuan Pasal 181 HIR menjadi sangat beralasan bagi Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang memeriksa dan mengadili perkara ini untuk dapat menyatakan dalam putusan dalam perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu, sekalipun ada Verzet/Bantahan, Banding maupun Kasasi (Uit Voerbaar Bij Voorraad).

Bahwa berdasarkan alasan-alasan tersebut diatas, PENGGUGAT mohon kepada Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Majelis Hakim Yang Terhormat yang memeriksa, mengadili dan memutus perkara ini berkenan menjatuhkan putusan sebagai berikut :

DALAM POKOK PERKARA

1. Mengabulkan Gugatan PENGGUGAT untuk seluruhnya;
2. Menyatakan TERGUGAT telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum kepada PENGGUGAT;
3. Menyatakan TERGUGAT telah tidak beritikad baik terhadap PENGGUGAT;
4. Memerintahkan TERGUGAT untuk Menerbitkan Class Maintenance Certificate untuk Kapal Motor PATAYA III untuk periode 1 Agustus 2016 sampai dengan 10 Agustus 2016.
5. Menghukum TERGUGAT untuk membayar uang paksa (Dwangsom) sebesar Rp. 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah) setiap hari, apabila TERGUGAT lalai/tidak menjalankan putusan ini.
6. Menyatakan Putusan perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu walaupun ada Banding, Verzet, dan Kasasi (Uit Voerbaar bij Voraad).

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang telah ditentukan, untuk Penggugat telah datang menghadap Kuasa Hukumnya seperti tersebut diatas dan untuk Tergugat telah datang menghadap Kuasa Hukumnya yang bernama Hariyanto, SH dan Hadi Irwanto, SH;

Menimbang, bahwa Majelis Hakim telah mengupayakan perdamaian diantara para pihak melalui mediasi sebagaimana diatur dalam Perma Nomor 1 Tahun 2008 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan dengan menunjuk RAMSES



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

PASARIBU,SH.MH Hakim pada Pengadilan Negeri Jakarta Utara , sebagai Mediator;

Menimbang, bahwa berdasarkan laporan Mediator tanggal 11 Oktober 2017, upaya perdamaian tersebut tidak berhasil;

Menimbang, bahwa oleh karena itu pemeriksaan perkara dilanjutkan dengan pembacaan surat gugatan yang isinya tetap dipertahankan oleh Penggugat;

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

DALAM EKSEPSI :

PENGGUGAT TIDAK BERKAPASITAS UNTUK MENGAJUKAN GUGATAN PERKARA AQUO (PERSONA STANDI IN JUDICIO)

1. Bahwa tidak benar dan harus ditolak dalil Penggugat pada butir 1 yang antara lain menyatakan "**Penggugat adalah pemilik sah dari Kapal Motor Pataya III**", karena berdasarkan Grosse Akta Pendaftaran No. 7092 tertanggal 20 Januari 2012 yang diterbitkan oleh Pejabat Pendaftaran Dan Pencatat Balik Nama Kapal Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, dinyatakan Pemilik Kapal Motor Pataya III dahulu bernama COLTAN ("KM Pataya") adalah PT. PATRIOT TANGGUH JAYA, berkedudukan di Semarang.
2. Bahwa menurut ketentuan hukum, Grosse Akta adalah sebagai Tanda Bukti Kepemilikan Kapal, sebagaimana yang dinyatakan dalam :
 - a. Pasal 23 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tanggal 23 September 2002 Tentang Perkapalan yang menyatakan "untuk setiap akta pendaftaran hak milik atas kapal diterbitkan 1 (satu) Grosse Akta yang diberikan kepada Pemilik Kapal".
 - b. Pasal 11 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 13 Tahun 2012 tanggal 14 Februari 2012 Tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal menyatakan "sebagai bukti hak milik atas kapal telah terdaftar, kepada pemilik diberikan Grosse Akta Pendaftaran Kapal yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik atas kapal yang telah didaftar".
 - c. Pasal 11 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 tanggal 19 Mei 2017 tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal yang merupakan Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan diatas, menyatakan "sebagai bukti hak milik atas kapal telah terdaftar, kepada Pemilik Kapal diberikan Grosse Akta Pendaftaran Kapal yang berfungsi sebagai bukti hak milik atas kapal"

Halaman 11 dari 27 Putusan Nomor 418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr



3. Bahwa berdasarkan Sertifikat Klasifikasi Lambung KM Pataya No.17086 yang dikeluarkan oleh Tergugat pada tanggal 12 Agustus 2013 tercatat nama Pemilik KM Pataya adalah PT. PATRIOT TANGGUH JAYA.
4. Bahwa berdasarkan bukti-bukti tersebut diatas, maka Penggugat BUKAN SEBAGAI PEMILIK KM Pataya, sehingga menurut ketentuan Hukum Acara Perdata Indonesia, Penggugat tidak memiliki kedudukan hukum (Legal Standing) atau kapasitas atau kewenangan untuk mengajukan Gugatan dalam perkara aquo (Persona standi in Judicio).
5. Bahwa oleh karena Penggugat BUKAN SEBAGAI PEMILIK maka Penggugat bukan sebagai Pihak Yang Berkepentingan sehingga sesuai dengan asas hukum **poin d'interes, poin d'action = tanpa ada kepentingan tidak ada melahirkan Gugatan**, dengan perkataan lain Penggugat tidak berhak atau tidak berwenang untuk mengajukan Gugatan kepada Tergugat.

Bahwa dengan demikian, Penggugat dan Tergugat TIDAK MEMPUNYAI HUBUNGAN HUKUM, karena Penggugat adalah BUKAN PEMILIK Kapal Motor Pataya III maka TIDAK MEMPUNYAI PERSELISIHAN HUKUM dan Penggugat TIDAK MEMPUNYAI KEPENTINGAN HUKUM, sehingga Penggugat tidak memenuhi syarat untuk mengajukan Gugatan kepada Tergugat sesuai dengan adagium : **“tanpa kepentingan, tidak ada hak gugat (geen belang, geen actie)”**, sebagaimana dinyatakan pula dalam Yurisprudensi Tetap Mahkamah Agung RI dibawah ini :

- **Yurisprudensi Tetap Mahkamah Agung RI No. 294 K/Sip/1971 tanggal 7 Juli 1971** yang antara lain menyatakan : **“Bahwa Gugatan harus diajukan oleh orang yang mempunyai hubungan hukum”**.
- **Yurisprudensi Tetap Mahkamah Agung RI No. 4 K/Sip/1958 tanggal 13 Desember 1958** antara lain menyatakan: **“Syarat mutlak untuk menuntut didepan Pengadilan adalah harus ada perselisihan antara kedua belah pihak”**.
- **Yurisprudensi Tetap Mahkamah Agung RI No. 1357 K/Sip/1984 tanggal 27 Februari 1986** antara lain menyatakan **“Gugatan Penggugat ternyata tidak dilandasi oleh kepentingan hukum sebagai Penggugat maka berdasar atas Asas-Asas Hukum Acara Perdata yang berlaku yaitu seseorang yang akan mengajukan suatu Gugatan Perdata harus dilandasi suatu kepentingan yang cukup, dan ternyata dari Posita dan Petitum Surat Gugatan tidak ternyata adanya kepentingan yang dimaksud atau setidaknya kabur, maka Gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak dapat diterima”**.



Berdasarkan alasan-alasan dan fakta-fakta hukum yang diuraikan diatas maka Penggugat yang bukan Pemilik KM Pataya sehingga tidak mempunyai kedudukan hukum atau kapasitas hukum untuk mengajukan Gugatan kepada Tergugat, karenanya Gugatan aquo harus dinyatakan tidak dapat diterima.

DALAM POKOK PERKARA

1. Bahwa Tergugat menolak seluruh dalil-dalil Gugatan yang diajukan oleh Penggugat, kecuali yang secara tegas diakui kebenarannya oleh Tergugat.
2. Bahwa dengan mengasumsikan Penggugat adalah pihak yang berwenang atau mempunyai hak atas KM Pataya –quod non-, Tergugat akan memberikan tanggapan, bantahan atau klarifikasi atas Gugatan yang diajukan oleh Penggugat.
3. Bahwa berdasarkan dalil Penggugat pada butir 3 sampai dengan butir 17 antara lain menyatakan pada tanggal 10 Agustus 2016 KM Pataya mengalami kecelakaan **kandas di Pantai Balik Gunung Sabang**, dan Penggugat menuntut agar Tergugat menerbitkan Class Maintenance Certificate (CMC) untuk periode tanggal 1 Agustus 2016 sampai dengan tanggal 10 Agustus 2016.

Bahwa Tergugat **MENOLAK** permintaan Tergugat untuk menerbitkan CMC KM Pataya untuk periode tanggal 1 Agustus 2016 sampai dengan tanggal 10 Agustus 2016 dengan alasan-alasan sebagai berikut :

- a. Bahwa Tergugat telah memberikan visa/rekomendasi Laporan Survey No. 0167-BN/B1/2016 tertanggal 01 Agustus 2016 atas KM Pataya yang menyatakan secara tegas bahwa “Survey Tahunan Instalasi mesin terapung Kelas diberlakukan kembali dan **dipertahankan untuk 1 (satu) kali jalan tanpa muatan dari Belawan menuju Surabaya sekaligus untuk melaksanakan rekomendasi survey paling lambat tanggal 28 Agustus 2016** (“Visa/Rekomendasi”).
- b. Bahwa sesuai dengan Visa/Rekomendasi tersebut secara tegas dan jelas dinyatakan KM Pataya hanya dapat melakukan perjalanan 1 (satu) kali tanpa muatan dari Belawan menuju Surabaya, tetapi pada kenyataannya KM Pataya setelah keluar dari Pelabuhan Belawan- Medan, Penggugat **MEMERINTAHKAN** KM Pataya menuju ke Pelabuhan Teluk Bayur, Padang untuk mengangkut semen, sebagaimana dibuktikan dari Pernyataan Adolf Karauwan selaku Nakhoda KM Pataya yang dituangkan dalam Berita Acara tertanggal 10 Agustus 2016. Dengan demikian, terbukti KM Pataya



telah melakukan DEVIASI PERJALANAN yang melanggar Visa/Rekomendasi.

- c. Bahwa KM Pataya telah melakukan Deviasi Perjalanan dibuktikan pula oleh Laporan Kecelakaan Kapal yang dibuat oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sabang tertanggal 12 Agustus 2016, disebutkan antara lain "Pelabuhan Tujuan ; SURABAYA – DEVIASI KE TELUK BAYUR (PADANG)".
- d. Bahwa Penggugat telah juga melanggar Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) yang diterbitkan oleh Syahbandar Pelabuhan Belawan - Medan tanggal 3 Agustus 2016 atas KM Pataya yang menyetujui KM Pataya **bertolak dari Belawan - Medan menuju Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya tanpa muatan**, kenyataannya KM Pataya diperintahkan berlayar menuju Pelabuhan Teluk Bayur, Padang.

Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 82 Tahun 2014 tertanggal 12 Desember 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dinyatakan Surat Persetujuan Berlayar hanya berlaku dari Pelabuhan Yang Satu ke Pelabuhan Yang Lain (Port to Port) atau hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran, dalam hal ini KM Pataya HARUS BERLAYAR dari Pelabuhan Belawan, Medan menuju Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya tetapi KM Pataya diperintahkan tidak ke Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya tetapi menuju Pelabuhan Teluk Bayur, Padang.

- e. Bahwa berdasarkan Berita Acara Keterangan Nakhoda KM Pataya, KM Pataya telah kandas pada tanggal 10 Agustus 2016 dalam perjalanan menuju Pelabuhan Teluk Bayur Padang disebabkan cuaca buruk atau akibat faktor alam di Pulau Weh Bagian Barat, maka sekalipun KM Pataya berlayar tanpa muatan tetapi sudah melakukan penyimpangan perjalanan sehingga Tergugat TIDAK DAPAT MENERBITKAN CMC KM Pataya karena jelas-jelas telah melanggar Visa/Rekomendasi.
4. Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut diatas, pada intinya Tergugat MENOLAK MENERBITKAN CMC KM Pataya karena jelas-jelas KM Pataya telah melanggar Visa/Rekomendasi dan Surat Persetujuan Berlayar yang seharusnya berlayar dari Pelabuhan Belawan, Medan menuju Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, tetapi KM Pataya diperintahkan untuk berlayar ke Pelabuhan Teluk Bayur, Padang untuk mengangkut semen tetapi KM Pataya kandas di Pulau Weh, Sabang. Bahwa kandasnya KM Pataya apapun alasannya tidak dapat mengenyampingkan pelanggaran yang telah dilakukan oleh Penggugat atas KM Pataya atas penyimpangan rute pelayaran.



5. Bahwa dengan tidak mengurangi fakta pelanggaran yang telah terjadi, Tergugat akan menanggapi dalil-dalil dari Gugatan Penggugat lainnya seperti dalil Penggugat pada butir 11 s/d 31 yang menyatakan antara lain Penggugat telah mengikutsertakan tenaga perbaikan (tukang las) untuk melakukan perbaikan diatas Kapal agar pada saat tiba di Pelabuhan Teluk Bayur, Visa/Rekomendasi telah terlaksana dengan baik, atau KM Pataya telah berlayar sesuai dengan Notasi Kelas.
 - a. Bahwa perbaikan yang dilakukan oleh Penggugat diatas Kapal agar KM Pataya tiba di Pelabuhan Teluk Bayur, Padang membuktikan dan menguatkan fakta bahwa Penggugat TELAH DENGAN SENGAJA BERNIAT SEJAK SEMULA melanggar Visa/Rekomendasi maupun Surat Persetujuan Berlayar.
 - b. Bahwa Penggugat telah menyalahi atau melanggar Regulasi BKI yang diatur dalam Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 yang antara lain menyatakan "**semua kegiatan perbaikan kapal harus mengikutsertakan atau diawasi oleh Surveyor BKI**", karena terbukti pada saat tenaga perbaikan (tukang las) memperbaiki KM Pataya TIDAK MENGIKUTSERTAKAN ATAU DIAWASI oleh Surveyor dari Tergugat.
 - c. Bahwa berdasarkan Visa/Rekomendasi maupun Surat Rencana Perbaikan (Corrective Action Plan) atas KM Pataya yang ditandatangani oleh Surveyor Tergugat dan Nahkoda KM Pataya secara tegas disebutkan "Perbaikan akan dilaksanakan saat Kapal tiba di Surabaya", dengan demikian TIDAK DIPERKENANKAN perbaikan Kapal Pataya selama berlayar ke Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya APALAGI bukan berlayar ke Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.
 - d. Bahwa terbukti dan tidak dapat dibantah, KM Pataya KANDAS pada saat berlayar menuju Pelabuhan Teluk Bayur, Padang TANPA ADA PEMBERITAHUAN DAN/ATAU PERSETUJUAN LEBIH DAHULU DARI Tergugat.
 - e. Bahwa Penggugat TIDAK DAPAT MENAFSIRKAN secara sepihak Visa/Rekomendasi yang menyatakan KM Pataya harus berlayar 1 (satu) kali jalan dari Pelabuhan Belawan, Medan menuju Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, diartikan dapat berlayar kearah yang bebas sepanjang sesuai dengan Notasi Kelasnya. Visa/Rekomendasi TIDAK DAPAT DITAFSIRKAN LAIN, yaitu KM Pataya HARUS BERLAYAR dari Pelabuhan Belawan, Medan menuju Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya karena HARUS DIPERBAIKI SAAT KM Pataya tiba di Surabaya.

Bahwa Visa/Rekomendasi mengharuskan KM Pataya berlayar langsung dari Pelabuhan Belawan, Medan menuju Pelabuhan



Tanjung Perak, Surabaya, mengingat kondisi KM Pataya SUDAH HARUS DIPERBAIKI, BUKAN LAGI DIRAWAT.

Bahwa berdasarkan Surat Persetujuan Berlayar juga sudah sangat jelas, KM Pataya harus berlayar dari Pelabuhan Belawan, Medan menuju Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Bahwa KM Pataya melakukan DEVIASI dinyatakan secara tegas Dalam Laporan Kecelakaan Kapal yang dikeluarkan oleh Syahbandar Sabang.

Bahwa dengan demikian, sekalipun KM Pataya berlayar TANPA MUATAN tetapi DENGAN SENGAJA DIPERINTAHKAN UNTUK BERLAYAR ke Pelabuhan Teluk Bayur, Padang untuk mengangkut semen, maka terbukti KM Pataya telah menyalahi Notasi Kapal.

Bahwa sesuai dengan Regulasi BKI Rules Volume I Section 2. B.2.2 mengatur dimana **kelas kapal ditanggihkan** karena dioperasikan diluar batasan sesuai notasi kelasnya dan kondisi lainnya yang disetujui oleh kelas, hal mana kondisi lainnya dimaknai, kapal juga harus mengikuti rekomendasi dan memoranda dari Surveyor Pemeriksa dari Tergugat yang menerbitkan Laporan.

6. Bahwa tidak benar dan harus ditolak dalil Gugatan Penggugat pada 32 s/d 40 dengan alasan sebagai berikut :
 - a. Bahwa sesuai dengan Visa/Rekomendasi menilai kondisi KM Pataya sudah pada kondisi rusak sehingga harus diperbaiki, bukan lagi dirawat. Oleh karena itu jika akan dilaksanakan perbaikan/voyage repair Penggugat harus mengajukan **rencana perbaikan terlebih dahulu dan perlu diawasi surveyor** sebagaimana Regulasi BKI Rules Volume I Section 3 B.2.2.
 - b. Bahwa Visa/Rekomendasi bukanlah prosedur perbaikan, akan tetapi sebagai hasil dari pemeriksaan/survey yang dilaksanakan oleh Surveyor Tergugat terhadap KM Pataya. Visa/Rekomendasi BERISI PERINTAH untuk melaksanakan perbaikan sesuai dengan Regulasi BKI agar Kelas KM Pataya dapat dipertahankan.
 - c. Bahwa Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 section 3 B 2.2 mengatur tentang apabila KM Pataya akan diperbaiki selama pelayaran HARUS DILAKUKAN DENGAN PERENCANAAN AWAL, dengan demikian sebelum Penggugat memperbaiki KM Pataya harus terlebih dahulu mengajukan Permohonan kepada Tergugat. Kemudian, selama Perbaikan HARUS MENGHADIRKAN Surveyor dari Tergugat, karena itu harus



mengajukan permohonan terlebih dahulu agar mendapat persetujuan dari Tergugat.

Kegagalan untuk memenuhi syarat-syarat tersebut diatas dapat mengakibatkan ditanggukannya Kelas Kapal.

Bahwa pada kenyataannya, kondisi KM Pataya BUKAN LAGI PERLU PERAWATAN MELAINKAN HARUS DIPERBAIKI sesuai dengan Rencana Tindakan Perbaikan yang diketahui atau disetujui oleh Penggugat dalam hal ini diwakili oleh Nakhoda KM Pataya.

- d. Bahwa Penggugat telah melanggar Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 maupun Rencana Tindakan Perbaikan (CAP), dimana tindakan Perbaikan tidak dilaksanakan pada saat KM Pataya tiba di Surabaya.
- e. Bahwa penggunaan kata SEKALIGUS diartikan dengan satu kali saja atau serentak pada saat yang sama (melakukan sesuatu) sebagaimana dalil Gugatan pada butir 35..... adalah intepretasi yang keliru, karena sesuai Surat Rencana Tindakan Perbaikan (Corrective Action Plan (CAP) yang diterbitkan Tergugat. "Perbaikan akan dilaksanakan saat kapal tiba di Surabaya". Berdasarkan Berita Acara dari Nakhoda KM Pataya maupun dalil Penggugat pada butir 12, Penggugat sudah melakukan Perbaikan KM Pataya selama berlayar TANPA MENGIKUTSERTAKAN SURVEYOR dari Tergugat dan Perbaikan akan dilakukan di Pelabuhan Teluk Bayur Padang, membuktikan Penggugat SUDAH MELANGGAR Visa/Rekomendasi.
- f. Bahwa oleh karena, Penggugat telah melanggar Visa/Rekomendasi maupun Regulasi BKI Rules I Tahun 2016 section 3 B 2.2 yang mengakibatkan kelas kapal ditanggukkan, maka Tergugat tidak dapat menerbitkan Class Maintenance Certificate (CMC) atas KM Pataya.

7. Bahwa Tergugat menolak Petitum Gugatan Penggugat secara nyata dan tegas meminta untuk membayar uang paksa (Dwangsom) sebesar Rp.10.000.000,- (sepuluh juta Rupiah) setiap hari, karenanya tuntutan mengenai uang paksa (dwangsom) bertentangan dengan Yurisprudensi Tetap Mahkamah Agung RI No. 791 K/Sip/1972 tertanggal 26 Pebruari 1973 yang berbunyi :

"Uang paksa (dwangsom) tidak berlaku terhadap tindakan untuk membayar uang"

8. Bahwa Tergugat menolak tuntutan Penggugat mengenai putusan yang dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada verzet, banding



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

atau kasasi (Uit voerbaar bij Voraad) karena bertentangan dengan Pasal 180 (1) HIR dan SEMA No. 3 tahun 2000, yang antara lain menyatakan :

- a. Gugatan didasarkan atas bukti surat tulisan tangan yang tidak dibantah kebenaran tentang isi dan tanda tangannya, yang menurut undang-undang tidak mempunyai kekuatan bukti ;
- b. Gugatan tentang hutang piutang yang jumlahnya sudah pasti dan tidak dibantah

Berdasarkan pada alasan-alasan dan fakta-fakta hukum tersebut diatas, maka Tergugat mohon kepada Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang memeriksa dan mengadili perkara ini, agar berkenan memberikan putusan sebagai berikut :

DALAM EKSEPSI :

1. Menerima Eksepsi Tergugat seluruhnya ;
2. Menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima ;

DALAM POKOK PERKARA :

1. Menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara ;

Atau apabila Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara berpendapat lain mohon putusan yang seadil-adilnya (Ex Aequo Et Bono)

Menimbang, bahwa atas jawaban dari tergugat tersebut diatas, kuasa penggugat telah mengajukan repliknya tanggal 07 Nopember 2017 dan bahwa atas replik tersebut, kuasa Tergugat mengajukan duplik tanggal 14 Nopember 2017;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil-dalil gugatannya di persidangan Penggugat telah mengajukan bukti surat berupa fotokopi yang telah dibubuhi meterai secukupnya dan telah pula dicocokkan dengan aslinya, yaitu sebagai berikut:

1. Foto kopi Fotokopi Grosse Akta Balik Nama Kapal Nomor 9028 tanggal 25 November 2015 yang diterbitkan oleh Pejabat Pendaftar Dan Pencatat Balik Nama Kapal, Direktorat Perkapalan Dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda----- (bukti P-1) ;
2. Fotokopi Surat Laporan Kecelakaan Kapal tertanggal 12 Agustus 2016 yang diterbitkan Kantor Kesyahbandaran & Otoritas Pelabuhan Kelas V



- Sabang, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda bukti
------(bukti P-2);
3. Fotokopi surat elektronik antara Penggugat dan pialang asuransi yang digunakan Penggugat (PT. United Insurance Services) selama rentang waktu 10 – 27 Februari 2017, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda----- (bukti P-3);
 4. Fotokopi Surat Permohonan No. 351/KNK/IX/2016 tanggal 30 September 2016 dari Penggugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-4);
 5. Fotokopi Surat Nomor 930/SVY/10/16 tanggal 31 Oktober 2016 dari Tergugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-5);
 6. Fotokopi Regulasi BKI Rules Volume I Tahun 2016 Sec.2.B.2.2 khususnya pada butir ke 6 (enam), telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-6);
 7. Fotokopi Surat No. 404/KNK/XI/2016 tanggal 2 November 2016 dari Penggugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-7);
 8. Fotokopi Surat Nomor 11/AASA/III/2017 tanggal 22 Maret 2017 dari Alvin Ayodhia Siregar & Associates selaku kuasa Penggugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda----- (bukti P-8) ;
 9. Fotokopi Surat Persetujuan Berlayar Nomor SPB.IDBLW.0816.0000016 tanggal 3 Agustus 2016 yang diterbitkan Kantor Syahbandar Utama Belawan, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-9);
 10. Fotokopi Surat Permohonan Survey nomor 257 tanggal 28 Juli 2016 dari Penggugat kepada Tergugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-10);
 11. Fotokopi Invoice nomor 00167-BN/B1/0816 tanggal 5 Agustus 2016 yang diterbitkan oleh Tergugat, telah difotokopi sesuai dengan aslinya dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-11);
 12. Fotokopi Bukti Transfer nomor 16101400423864 tanggal 14 Oktober 2016 yang diterbitkan oleh PT. Bank Central Asia Tbk., telah difotokopi sesuai dengan aslinya dan dinazegelen. Selanjutnya diberi



tanda-----

(bukti P-12);

13. Fotokopi Visa/Rekomendasi Laporan Survey nomor 0167-BN/B1/2016 yang diterbitkan oleh Tergugat, telah difotokopi sesuai dengan aslinya dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-13);

14. Fotokopi Sertifikat Klasifikasi Lambung nomor 023101 tanggal 12 Agustus 2013 yang diterbitkan Tergugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-14) ;

15. Fotokopi Sertifikat Klasifikasi Lambung nomor 015273 tanggal 12 Agustus 2013 yang diterbitkan Tergugat, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-15);

16. Foto-foto Kapal Motor Pataya III di posisi kandasnya di latitude 5.846 dan longitude 95.25305 yang telah dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-16);

17. Fotokopi Surat Tugas Nomor 001/ST/KL-SB/VII/2016 tanggal 31 Juli 2016 yang diterbitkan oleh PT. Kanaka Line, telah difotokopi dan dinazegelen. Selanjutnya diberi tanda -----(bukti P-17);

Menimbang, bahwa selain surat-surat bukti tersebut diatas, penggugat juga telah mengajukan Saksi Murdianto. yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah dipersidangan, yang pada pokoknya keterangannya sebagai berikut :

Bahwa, saksi bekerja pada kontraktor dan bertugas sebagai tukang las untuk perbaikan kapal;

Bahwa saksi sebelum mengerjakan untuk pembenahan kapal diatas kapal dilakukan survei terlebih dahulu untuk menentukan yang akan dilakukan pembenahan atas kapal tersebut;

Bahwa, saksi melakukan survei terhadap kapal PATAYA III mendapatkan ijin;

Bahwa, alat yang diperlukan untuk melakukan pengelasan terhadap kapal berupa : kawat las, dan tabung gas;

Bahwa, perbaikan kapal tersebut butuh perbaikan yang cepat;

Bahwa saksi pernah diperintah oleh mualim I (satu) kapal untuk memperbaiki dek kapal seperti melakukan pengecatan dan bersih-bersih saja;

Bahwa, saksi tidak melakukan pengelasan terhadap kapal PATAYA III;



Bahwa, saksi tidak dapat mengerjakan pengelasan karena saat itu paktor cuaca tidak memungkinkan;

Bahwa, kondisi kapal sedang dalam kondisi perawatan;

Bahwa saksi tidak mengetahui kapal PATAYA III kandas;

Bahwa saksi tidak kenal dengan Nahkoda kapal PATAYA III;

Bahwa saksi hanya mengejakan pengecatan pada anjungan depan;

Menimbang, bahwa Kausa Tergugat, untuk menguatkan dalil-dalil bantahnya telah mengajukan bukti surat berupa fotokopi yang telah dibubuhi meterai secukupnya dan telah pula dicocokkan dengan aslinya, yaitu sebagai berikut:

1. Foto kopi Grosse Akta Pendaftaran No.7092 tertanggal 20 Januari 2012 yang diterbitkan oleh Pejabat Pendaftar Dan Pencatat Balik Nama Kapal Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Perkapalan dan Kepelautan diberi tanda ----- (bukti T-1);
2. Foto kopi Sertifikat Klasifikasi Lambung KM Pataya No. 17086 tertanggal 12 Agustus 2013 yang diterbitkan oleh Tergugat, diberi tanda --(bukti T-2);
3. Foto kopi Surat Permohonan Survey No. 257 tanggal 28 Juli 2016 yang diajukan Penggugat kepada Tergugat., diberi tanda -----(Bukti T-3);
4. Foto kopi Bukti Perhitungan Pembayaran atas biaya survey atas KM Pataya dari Tergugat.,diberi tanda ----- (bukti T-4);
5. Foto kopi Visa/Rekomendasi Laporan Survey No. 00167-BN/B1/2016 tertanggal 01 Agustus 2016.,diberi tanda ----- (bukti T-5);
6. Foto-Foto KM Pataya yang telah dilakukan survey oleh Surveyor Tergugat.,diberi tanda ----- (bukti T-6);
7. Foto kopi Surat Persetujuan Berlayar tertanggal 3 Agustus 2016 yang diterbitkan oleh Syahbandar Pelabuhan Belawan – Medan, diberi tanda----- (bukti T-7);
8. Foto kopi Laporan Kecelakaan Kapal yang dibuat oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas - V Sabang tertanggal 12 Agustus 2016, diberi tanda----- (bukti T-8);
9. Foto kopi Berita Acara Keterangan Nakhoda KM Pataya bernama Adolf Karauwan yang dibuat tanggal 10 Agustus 2016, diberi tanda --- (bukti T-9);



10. Peraturan BKI pada : Volume I Rules For Classification And Surveys Edition 2016 Section 2- Classifikcation :
2.5. : "The truth of documentation and information"
2.5.1 : "The submitted documentation and information from clients, which forms the basis for classification shall, at all times, reflect the true status", diberi tanda (bukti T-10);
11. Foto kopi Email tertanggal 08 Januari 2016 dari Penggugat melalui stafnya bernama Bapak Alex Prastyawan yang dikirim ke Surveyor Tergugat mengenai Permohonan Perpanjangan Endorsment sekali jalan ke Surabaya, diberi tanda (bukti-T-11);

Menimbang, bahwa selain surat-surat bukti tersebut diatas, penggugat juga telah mengajukan Saksi Didik Purwosusilo. yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah dipersidangan, yang pada pokoknya keterangannya sebagai berikut :

- Bahwa, saksi bekerja pada TP. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)
- Bahwa, saksi telah bekerja di PT. Biro Ksaifikasi Indonesia sejak tahun 2003 sampai sekarang;
- Bahwa, saksi sebagi surveior di lapangan untuk memeriksa kapal-kapal;
- Bahwa, yang memberikan tugas terhadap saksi yaitu Kepala cabang;
- Bahwa, pemilik kapal PATAYA III yaitu PT. Patriot Tangguh Jaya;
- Bahwa, saksi melakukan survei terhadap Kapal PATAYA III di pelabuhan belawan;
- Bahwa, saksi pada saat survei terhadap kapal tersebut bertemu dengan kapten Kapal yang bernama Adolf;
- Bahwa, saksi menjelaskan maksud dan kedatangannya untuk melakukan survei tahunan;
- Bahwa, saksi melakukan survei pada bagian deck kapal
- Bahwa, hasil survei menjelaskan kekurangan;
- Bahwa isi rekomendasi tidak ingat lagi;
- Bahwa, rekomendasi hasil survei harus diketahui oleh pemilik kapal diatas kapal tersebut;
- Bahwa, permohonan survey yang diajukan ole Penggugat;
- Bahwa, saksi melakukan tindakan perbaikan dilaksanakan pada kapal saat tiba di Surabaya;
- Bahwa, Rekomendasi menjelaskan dipertahankan untuk sekali jalan tanpa muatan dari Belawan ke Surabaya;



Bahwa, perbaikan kapal dapat dilakukan secara pada saat kapal terapung;

Bahwa, yang mengajukan untuk survei yaitu PT. Kanaka Line;

Bahwa, saksi melaksanakan survei hanya mengikuti dari permohonan;

Bahwa, kapal mengalami kecelakaan setelah di survei;

Bahwa, saksi

Menimbang, bahwa kedua belah pihak yang berperkara, masing-masing telah mengajukan kesimpulannya sebagaimana disebutkan dalam Berita Acara untuk pemeriksaan tersebut;

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

Menimbang, bahwa mengambil alih segala sesuatu yang termuat dalam Berita Acara pemeriksaan perkara ini menjadi satu kesatuan yang terpisahkan dengan putusan ini;

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUMNYA

DALAM EKSEPSI

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan eksepsi dari Tergugat adalah sebagai mana telah nyata dalam surat jawabannya;

Menimbang, bahwa pihak Tergugat dalam eksepsinya telah mengemukakan dalil-dalilnya yang pada pokoknya sebagai berikut :

1. Bahwa Penggugat tidak berkapasitas untuk mengajukan gugatan perkara **a quo (persona sandi in judicio)**, sebab Penggugat bukan pemilik yang sah dari K.M Pataya III yang dahulu bernama Coltan, sesuai Grosse Akta Pendaftaran No.7092 tertanggal 20 Januari 2012 yang terbitkan oleh Pejabat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, dinyatakan pemilik Kapal Motor Pataya III dahulu bernama Coltan adalah PT. Patriot Tangguh Jaya berkedudukan di Semarang;
2. Bahwa berdasarkan sertifikat Klasifikasi Lambung KH. Pataya No. 17086 yang dikeluarkan oleh Tergugat pada tanggal 12 Agustus 2013 tercatat atas nama pemilik Kapal Pataya adalah PT. Patriot Tangguh Jaya;
3. Bahwa oleh karena Penggugat bukan sebagai pemilik dari K.M Pataya III, maka tidak memiliki kedudukan hukum (legal standing) untuk mengajukan gugatan, karena juga Penggugat dan Tergugat tidak mempunyai hubungan hukum;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti P-1 berupa Grosse Akta Balik nama Kapal No.9028 tanggal 25 Nopember 2015, bahwa sesungguhnya



Penggugat adalah benar sebagai pemilik yang sah dari K.M Pataya III, karena dalam bukti P-1 tersebut telah disebutkan bahwa menurut Akta Jual Beli Kapal No.44 tanggal 28 Juli 2015 di buat dihadapan Tri Avianti Merpatiningsih, SH Notaris di Surabaya, telah terjual Kapal Motor Pataya III eks Coltan dari PT. Patriot Tangguh Jaya kepada Kanaka Line, sehingga Penggugat adalah sebagai pemilik yang sah dari K.M Pataya III, dengan demikian Penggugat dapat bertindak untuk kepentingan dalam hubungan dengan kepemilikan Penggugat terhadap K.M Pataya III, maka dalil-dalil eksepsi Tergugat tidak terbukti dan haruslah ditolak;

DALAM POKOK PERKARA

Menimbang bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat adalah sebagai mana telah nyata jelas dalam Surat gugatannya;

Menimbang, bahwa yang menjadi pokok sengketa antara Penggugat dan Tergugat, yang menurut Penggugat adalah karena tidak terbitnya Class Maintenance Certificate (CMC) dari Tergugat, pada hal itu sesungguhnya adalah kewajiban Tergugat karena K.M Pataya III telah didaftarkan pada kantor Tergugat selaku satu-satunya Biro Klasifikasi Nasional di Indonesia yang ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk memberikan Klasifikasi kepada kapal-Kapal berbendera Indonesia, dengan Nomor Registrasi B K I 17086 untuk K.M Pataya III;

Menimbang, bahwa tidak diterbitkannya Class Maintenance Certificate (CMC) oleh Tergugat, karena menurut Tergugat K.M Pataya III telah kandas pada tanggal 10 Agustus 2016 dalam perjalanan menuju Pelabuhan Teluk Bayur Padang, disebabkan cuaca buruk atau akibat faktor alam di pulau Weh bagian barat, maka Laporan Survey No.0167-BN/B.1/2016 tertanggal 1 Agustus 2016 atas K.M Pataya III sekalipun K.M Pataya III berlayar tanpa muatan tetapi sudah melakukan penyimpangan perjalanan sehingga Tergugat tidak dapat menerbitkan Class Maintenance Certificate K.M Pataya III karena jelas melanggar Visa/Rekomendasi Laporan survey tersebut yang menyatakan secara tegas bahwa Survey Tahunan Instalasi mesin terapung kelas diberlakukan kembali dan dipertahankan untuk 1 (satu) kali jalan tanpa muatan dari Belawan menuju Surabaya sekaligus untuk melaksanakan Rekomendasi Survey paling lambat tanggal 28 Agustus 2016;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dalil-dalil gugatannya pihak Penggugat telah mengajukan alat-alat bukti yaitu : Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-17 dan juga alat bukti saksi yaitu : MURDIANTO saksi yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah, sedangkan untuk membuktikan dalil-



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dalil bantahannya oleh pihak Tergugat telah mengajukan alat bukti surat yaitu :
Bukti T-1 sampai dengan Bukti T-11 dan juga alat bukti saksi yaitu : DIDIK
PURWOSUSILO saksi yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah;

Menimbang, bahwa sesuai bukti P-10 atau Bukti T-3 berupa permohonan
Survey, maka Penggugat sebagai pemilik yang sah atas K.M Pataya III telah
memohon kepada Tergugat selaku satu-satunya Biro Klasifikasi Nasional di
Indonesia yang ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia untuk memberikan
Klasifikasi kepada Kapal-Kapal berbendera Indonesia untuk melakukan Survey
terhadap K.M Pataya III;

Menimbang, bahwa sesuai permohonan Penggugat sebagaimana
tersebut pada bukti P-10 atau Bukti T-3 seperti pada pertimbangan diatas, maka
Tergugat melakukan Survey terhadap K.M Pataya III yang menurut Bukti P-13
atau Bukti T-5 berupa Laporan Survey No.00167-BN/B1/2016 yang dikeluarkan
oleh Tergugat dengan rencana Tindakan Perbaikan (Corrective Action
Plan=CAP), yang disebutkan pada Item Rekomendasi : Kelas dipertahankan
untuk sekali jalan tanpa mauatan dari Belawan ke Surabaya sekaligus
melaksanakan Rekomendasi Laporan Survey No.0168-BN/B.1/2016 paling
lambat tanggal 28 Agustus 2016, Rencana Perbaikan : Perbaikan akan
dilaksanakan saat Kapal tiba di Surabaya, tanggal jatuh tempo : tanggal 28
Agustus 2016;

Menimbang, bahwa untuk melaksanakan hasil laporan survey menurut
Bukti T-5 atau P-13 seperti pertimbangan diatas, maka berdasarkan bukti P-9
berupa Surat Persetujuan Berlayar tanggal 3 Agustus 2016 bertolak dari
Pelabuhan Belawan, Pelabuhan tujuan Tanjung Perak (Surabaya), dengan
mauatan : Nihil, akan tetapi pada saat K.M Pataya III keluar dari pelabuhan
Belawan sesuai bukti T-9 berupa berita acara yang dibuat Nahkoda Adolf
Karauwan tanggal 10 Agustus 2016 yaitu K.M Pataya III diperintahkan menuju
Padang untuk memuat semen dan dalam perjalanan kepadang inilah pada
tanggal 10 Agustus 2016 K.M Pataya III mengalami kerusakan dan terdampar
serta kandas di pulau Weh bagian Barat;

Menimbang, bahwa berita acara tertanggal 10 Agustus 2016 yang dibuat
oleh Nahkoda Adolf Karauwan berupa bukti T-9 seperti pertimbangan diatas
adalah bersesuaian dengan Bukti P-2 berupa Laporan Kecelakaan terjadi
tanggal 10 Agustus 2016 di Pantai Balik Gunung Sinabung, karena kerusakan
mesin, kandas dan bocor, Kapal bertolak dari Belawan dengan pelabuhan
tujuan Surabaya dan mendapat berita Deviasi ke Teluk Bayur (Padang);

Halaman 25 dari 27 Putusan Nomor 418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr

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)



Menimbang, bahwa berdasarkan pada pertimbangan –pertimbangan diatas sesungguhnya telah nyata sebagai suatu fakta hukum, bahwa dengan terjadinya Deviasi perjalanan Pelayaran yang dilakukan oleh K.M Pataya III yaitu tidak langsung menuju pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tapi menerima perintah dari Penggugat untuk menuju ke pelabuhan Teluk Bayur Padang, menunjukkan K.M Pataya III melakukan pelanggaran terhadap Rekomendasi Hasil Laporan Survey yang dilakukan oleh Tergugat. Sehingga pihak Tergugat melalui suratnya seperti bukti P-5 dalam menjawab permohonan yang diajukan oleh Penggugat menurut bukti P-4, maka didalam surat bukti P-5 oleh pihak Tergugat menyatakan pada angka 2 yaitu : sesuai penjelasan butir 1 diatas penerbitan CMC (Class Maintenance Certificate) dengan periode sebagaimana yang saudara minta tidak dapat kami penuhi;

Menimbang, bahwa sesuai bukti P-5 berupa jawaban dari Tergugat terhadap permintaan penerbitan CMC yaitu: Tergugat tidak dapat menerbitkan CMC (Class Maintenance certificate) yang diminta oleh Penggugat menurut Majelis Hakim adalah telah tepat dan benar, karena Deviasi perjalanan dari K.M Pataya III merupakan pelanggaran dari Rekomendasi Hasil Survey yang tentunya sebagai pelanggaran yang dilakukan oleh Penggugat maka dengan demikian Majelis Hakim berkesimpulan dan berpendapat, dengan tidak diterbitkannya Class Maintenance Certificate (CMC) oleh Tergugat atas permintaan Penggugat bukanlah suatu perbuatan melawan hukum, maka dengan demikian haruslah dinyatakan Tergugat tidak melakukan perbuatan melawan hukum;

Menimbang, bahwa oleh karena Tergugat tidak melakukan perbuatan melawan hukum, maka dalil-dalil gugatan Penggugat tidak dapat dibuktikan dan tentunya haruslah dinyatakan gugatan Penggugat tidak terbukti dengan demikian gugatan Penggugat haruslah ditolak;

Menimbang, bahwa terhadap alat bukti yang tidak dipertimbangkan adalah dianggap tidak perlu dipertimbangkan;

Menimbang, bahwa oleh karena gugatan Penggugat ditolak dan Penggugat berada di pihak yang kalah, maka kepada Penggugat dibebani untuk membayar biaya perkara;

Memperhatikan segala peraturan-peraturan perundang-undang yang berkaitan dengan perkara ini;

M E N G A D I L I :

DALAM EKSEPSI

- Menolak eksepsi Tergugat ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

DALAM POKOK PERKARA

- Menolak gugatan Penggugat seluruhnya;
- Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 636.000,- (enam ratus tiga puluh enam ribu rupiah)

Demikian diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Utara pada hari Selasa, tanggal 27 Maret 2018 oleh kami JOOTJE SAMPALENG, S.H., M.H. sebagai Hakim Ketua, OLOAN HARIANJA, S.H., M.H dan INDRI MURTINI, S.H., M.H. masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan mana diucapkan di muka sidang yang terbuka untuk umum pada hari Selasa 03 April 2018 oleh Hakim Ketua dengan dihadiri Hakim-Hakim Anggota tersebut, dibantu oleh HENDRA GUNAWAN, S.H. sebagai Panitera Pengganti dan dihadiri oleh Kuasa Penggugat dan dengan dihadiri oleh Kuasa Tergugat;

Hakim-Hakim Anggota,

Hakim Ketua Majelis,

OLOAN HARIANJA, S.H., M.H.

JOOTJE SAMPALENG, S.H., M.H.

INDRI MURTINI, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

HENDRA GUNAWAN, S.H.

Perincian biaya-biaya:

PNPB	: Rp. 30.000,-
ATK	: Rp. 75.000,-
Panggilan	: Rp 500.000,-
PNBP Pgl Pgt	: Rp 5.000,-
PNBP Pgl Tgt	: Rp 15.000,-
Redaksi	: Rp 5.000,-
Materai	: Rp 6.000,-
Jumlah	Rp 636.000,- (enam ratus tiga puluh enam ribu rupiah)

Halaman 27 dari 27 Putusan Nomor 418/Pdt.G/2017/PN.Jkt.Utr

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)