



PUTUSAN

Nomor 951 / Pdt.G / 2023 / PN Jkt.Brt

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**

Pengadilan Negeri Jakarta Barat yang memeriksa dan memutus perkara perdata pada tingkat pertama, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara:

**PT. Pelayaran Surya Bintang Timur**, dalam hal ini diwakili oleh Lukman Ladjoni bertindak sebagai Direktur Utama PT. Pelayaran Surya Bintang Timur yang berdomisili di Jalan Perak Timur No. 554, Kota Surabaya sebagaimana Akta Notaris Gatot Triwaluyo, SH No. 36 tanggal 26 Oktober 2021, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Rian Arifin, S.H., dan Junasril Agus, S.H., Advokat dan Konsultan Hukum pada kantor Hukum R.A LAW FIRM yang berkantor di Jambangan Baru V, No. 19, Kota Surabaya. Dalam hal ini bertindak sendiri-sendiri maupun bersama-sama berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 20 Oktober 2023, selanjutnya di sebut sebagai **pihak Penggugat** ;

Lawan:

**PT. ASURANSI BINTANG Tbk**, dalam hal ini diwakili oleh Dr. Hastanto Sri Margi Widodo, S.Kom., M.Eng.Sc. selalu Direktur Utama/President Director, beralamat di Jalan RS Fatmawati No. 32, Jakarta Selatan 12430, selanjutnya disebut sebagai pihak **Tergugat I** ;

**PT. ASURANSI CENTRAL ASIA**, dalam hal ini diwakili oleh Syarifuddin selaku Direktur/Director, beralamat di Wisma Asia Lantai 10, 12-15, Jalan Letjen S Parman Kav. 79, Palmerah, Jakarta Barat 11420, selanjutnya disebut sebagai pihak **Tergugat II**;

Tergugat I dan Tergugat II dalam hal ini memberikan kuasa kepada Nugraha Budi S, S.H., Muhammad Jihadin, S.H., Jesyica Nadine, S.H., Syoffa Haeruddin, S.T., S.H., Advokat, Pengurus & Kurator pada Kantor Hukum NUGRAHA BUDI S. SH, & REKAN, berkedudukan di Jl. Kostrad No. 38, RT.03/RW.05, Kel. Petungkang Utara, Kec. Pesanggrahan, Kebayoran Lama, berdasarkan surat kuasa khusus tertanggal 11 02 November 2023, Selanjutnya disebut sebagai

**Para Tergugat;**

- Pengadilan Negeri tersebut;
- Setelah mempelajari Gugatan Penggugat;
- Setelah mendengar dan mempelajari jawaban Tergugat;
- Setelah mempelajari dan mendengar Replik dan Duplik para

Halaman 1 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



pihak;

**TENTANG DUDUKNYA PERKARA**

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat Gugatannya tanggal 25 Oktober 2023 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Barat pada tanggal 26 Oktober 2023 dalam Register Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt, telah mengajukan Gugatan sebagai berikut:

1. Bahwa Penggugat adalah Direktur Utama PT. Pelayaran Surya Bintang Timur selaku perusahaan dalam jasa Pelayaran / Shipping yang salah satunya pemilik dari Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 ;
2. Bahwa perusahaan Penggugat dalam hal ini juga telah mengasuransikan Kapal kepada Tergugat I dan Tergugat II selaku anggota member asuransi dari Tergugat I sebagaimana Polis dari PT. ASURANSI BINTANG TBK No. P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022 yang menjamin kerugian yang dialami oleh KM. Mutia Ladjoni 7 yang berlaku selama 1 (satu) Tahun terhitung sejak tanggal 17 Januari 2022 sampai dengan tanggal 17 Januari 2023 ;
3. Bahwa pada tanggal 29 September 2022 KM. Mutia Ladjoni 7 berlayar dari Pelabuhan Asike ke Pelabuhan Bade guna Clerance Dokumen dan di terbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada tanggal 3 November 2022 dengan tujuan Bontang dengan muatan Palm Kernel, tanggal 5 November 2022 KM. Mutia Ladjoni 7 berlayar untuk mengisi bahan bakar ke Dobo, yang dimana jelas apabila Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sudah diterbitkan maka terhadap kapal KM. Mutia Ladjoni 7 tersebut dinyatakan sudah memenuhi persyaratan untuk berlayar (layak laut) oleh Kantor Syahbandar setempat ;
4. Bahwa setelah Kapal berlayar pada tanggal 5 November 2022 Kapal mengalami kerusakan pada mesin kapal / mesin bantu dikarenakan bahan bakar yang kotor / buruk akibat hal tersebut Kapal mengalami mati total (Black Out) dan dinyatakan hilang kontak sejak tanggal 6 November 2022, hal tersebut dikarenakan adanya kerusakan pada mesin ;
5. Bahwa sebagaimana kejadian tersebut diatas pada tanggal 15 November 2022 KM. Mutia Ladjoni 7 ditemukan oleh Pihak Basarnas Dobo setelah 9 (Sembilan) hari terapung ;
6. Bahwa selanjutnya dilakukan upaya perbaikan pada Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 pada tanggal 16 November 2022 agar dapat kembali berlayar dan pada tanggal 18 November 2022 Jam 11.30 waktu setempat

Halaman 2 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



Kapal kembali berlayar akan tetapi KM. Mutia Ladjoni 7 kembali rusak di hari yang sama yaitu pada Jam 15.55 Waktu setempat, dimana hal tersebut membuat KM. Mutia Ladjoni 7 hanyut dan terapung apung karena ombak besar dan angin kencang sehingga mengalami benturan benda keras yang mengakibatkan lunas bagian kamar mesin kapal bocor dan pada akhirnya tenggelam, dimana permasalahan yang menyebabkan KM. Mutia Ladjoni 7 tenggelam tersebut tidak terlepas dari kejadian yang terjadi pada tanggal 6 November 2022 dikarenakan bahan bakar yang kotor / buruk ;

7. Bahwa Penggugat melalui konsultan asuransi pelayarannya melaporkan kejadian tersebut ke Tergugat I yang terjadi pada KM. Mutia Ladjoni 7 dengan tujuan untuk dapat segera memproses klaim asuransi yang ditanggung kepada Tergugat I dan Tergugat II selaku anggota member asuransi dari Tergugat I, Penggugat pun juga sudah mengirimkan semua berkas-berkas terkait dengan KM. Mutia Ladjoni 7 yang persyaratan untuk pengajuan klaim asuransi ;

8. Bahwa setelah Penggugat mengajukan semua syarat-syarat untuk proses klaim asuransi, akan tetapi Penggugat malah mendapatkan surat dari Tergugat I tertanggal 01 September 2023 yang pada intinya penolakan klaim asuransi KM. Mutia Ladjoni 7 yang diajukan oleh Penggugat selaku pemilik kapal dari KM. Mutia Ladjoni 7 yang mengalami musibah sehingga tenggelam di perairan Arafuru ;

9. Bahwa dalam hal ini surat Tergugat I tertanggal 01 September 2023 yang mendalilkan telah terjadi pelanggaran atas pemenuhan warranty polis adalah “.....rangkaian peristiwa kecelakaan pertama telah terputus ketika kecelakaan kedua terjadi pada tanggal 26 November 2022. Kami juga menganggap bahwa kecelakaan pertama dan kedua tidak ada sangkut pautnya, kecelakaan kedua merupakan suatu tindakan intervensi baru yang terjadi secara mandiri dan terpisah dari kejadian pertama.....” ;

10. Bahwa selain itu Penggugat memahami surat dari Tergugat I tertanggal 1 September 2023 yang mana secara jelas Tergugat I yang bertindak seakan – akan lepas tangan dan tidak mau mencover klaim asuransi dengan dalil yang tidak jelas dan sangat tidak mendasar yaitu adanya persyaratan terkait dengan Sertifikasi kapal dari BKI dalam keadaan tidak aktif dan dalam penanguhan dimana alasan tersebut sangatlah TIDAK RELEVAN dan TIDAK WAJAR dalam proses

*Halaman 3 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



penyelesaian klaim karena dapat kami jelaskan Sertifikasi dari PT. Biro Klasifikasi Indonesia hanya dapat dilakukan pada saat kapal sandar di pelabuhan tidak dalam kondisi terapung – apung ditengah lautan karena pihak dari PT. Biro Klasifikasi Indonesia akan melakukan selain pengecekan dokumen untuk perpanjangan juga akan melakukan survey terhadap fisik kapal tersebut, sedangkan KM. Mutia Ladjoni 7 Kapal saat itu masih belum sandar di pelabuhan terdekat atau yang akan dituju, maka jelas bagaimana caranya untuk memperpanjang Sertifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia, selain itu juga asuransi terhadap kapal KM. Mutia Ladjoni 7 saat itu masih dalam keadaan aktif yang sudah seharusnya ditanggung oleh pihak dari Tergugat I dan Tergugat II ;

11. Bahwa selain itu juga Perusahaan Penggugat juga sudah mengajukan permohonan kepada PT. Biro Klasifikasi Indonesia untuk melakukan survey guna perpanjangan Sertifikasi Klas Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 di wilayah pelabuhan tujuan akan tetapi kapal KM. Mutia Ladjoni 7 mengalami kecelakaan yang mengakibatkan tenggelam dan belum sampai pada pelabuhan tujuannya ;

12. Bahwa sebagaimana Pasal 38 ayat 1 dan ayat 2 POJK Nomor 69/POJK.05/2016 , sebagaimana berikut :

#### Pasal 38 Ayat 1

Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah atau Unit Syariah pada Perusahaan Asuransi hanya dapat meminta dokumen sebagai persyaratan pengajuan klaim sesuai dengan yang tertera dalam polis.

#### Pasal 38 Ayat 2

Dalam hal polis mencantumkan dokumen dan/atau syarat lain sebagai persyaratan pengajuan klaim, dokumen dan/atau syarat lain tersebut harus:

- a. a. relevan dengan pertanggunggan; dan
- b. b. wajar dalam proses penyelesaian klaim.

13. Bahwa secara jelas dalil dari Tergugat I dalam surat tertanggal 01 September 2023 (Poin No. 6) hal tersebut sangatlah aneh dan tidak berdasar, dimana permasalahan yang menyebabkan KM. Mutia Ladjoni 7 tenggelam tersebut tidak terlepas dari kejadian yang terjadi pada tanggal 6 November 2022, karena kapal diupayakan perbaikan terkait kerusakan pada mesin dan baru saja berjalan beberapa jam lalu sudah kembali rusak yang dimana kerusakan tersebut tidak lepas penyebabnya dikarenakan kejadian pada tanggal 6 November 2022 tersebut, sehingga



kejadian tersebut merupakan satu kesatuan tidak dapat dipisahkan ;

14. Bahwa terkait dengan hal yang menyangkut Sertifikasi klas Kapal dari PT. Biro Klasifikasi Indonesia hanya dapat dilakukan pada saat kapal sandar di pelabuhan tidak dalam kondisi terapung – apung ditengah lautan, selain itu harus diingat kembali oleh Tergugat I dan Tergugat II yaitu pada saat terjadi mesin rusak pada tanggal 6 November 2022 Sertifikasi KM. Mutia Ladjoni 7 masih dalam keadaan aktif dan tidak dalam masa penangguhan oleh PT. Biro Klasifikasi Indonesia ;

15. Bahwa dalam surat tertanggal 01 September 2023 yang dikirimkan kepada Penggugat ini terlihat sangat jelas, bahwasannya Tergugat I dan Tergugat II sebagai pihak penanggung asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7 tidak mau bertanggung jawab dan lepas tangan terkait dengan klaim asuransi dengan mencari-cari suatu alasan maupun dalil-dalil yang tidak mendasar ;

16. Bahwa antara Penggugat dengan Tergugat I dan Tergugat II dalam hal ini yang sudah mengikatkan diri dimana Penggugat adalah sebuah perusahaan pelayaran selaku Tertanggung dari Tergugat I dan Tergugat II selaku pihak Asuransi yang mananggung kerugian dari Perusahaan Penggugat sebagaimana Polis Asuransi No. P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022, maka oleh karenanya terhadap Polis Asuransi No. P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022 tersebut sudah seharusnya dapat dinyatakan sah dan mempunyai kekuatan hukum mengikat bagi para pihak ;

17. Bahwa Penggugat telah meminta kepada Tergugat I dan Tergugat II agar segera menyelesaikan proses klaim asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7, namun sampai dengan gugatan ini diajukan oleh Penggugat, Tergugat I ataupun Tergugat II melepaskan tanggungjawabnya untuk menjamin kerugian dari Penggugat sebagai Tertanggung terhadap KM. Mutia Ladjoni 7 yang tenggelam dimana kapal tersebut sudah diasuransikan kepada Tergugat I dan Tergugat II, maka hal tersebut jelas dapat di kategorikan sebagai perbuatan inkar janji / perbuatan WANPRESTASI sebagaimana Pasal 1338 KUHPerdara “.....Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, Persetujuan ini tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang, Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.....” ;

*Halaman 5 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

18. Bahwa akibat perbuatan Wanprestasi (inkar janji) yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II tersebut, maka Penggugat telah mengalami / menderita kerugian sebesar Rp. 14.000.000.000,- (empat belas milyar rupiah) sebagaimana Uang Pertanggungan yang diberikan oleh Tergugat I dan Tergugat II di dalam Polis Asuransi No. P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022, yang sudah seharusnya kerugian tersebut harus dibayar secara sekaligus dan secara tunai oleh Tergugat I dan Tergugat II paling lambat 30 hari setelah perkara diputus dan atau putusan dibacakan oleh Majelis Hakim pemeriksa perkara Pengadilan Negeri Jakarta Barat ;

19. Bahwa kerugian yang diderita Penggugat selain kerugian materiil juga kerugian immateriil dengan rincian sebagai berikut :

Materiil :

- Kerugian atas Uang Pertanggungan terhadap KM. Mutia Ladjoni 7 sebesar Rp. 14.000.000.000,- (empat belas milyar rupiah), yang sudah seharusnya kerugian tersebut harus dibayar secara sekaligus dan secara tunai oleh Tergugat I dan Tergugat II paling lambat 30 hari setelah perkara diputus dan atau putusan dibacakan oleh Majelis Hakim pemeriksa perkara Pengadilan Negeri Jakarta Barat ;

Immateriil :

- Bahwa selain itu juga apabila Tergugat I dan Tergugat II segera membayarkan klaim asuransi maka Penggugat pasti bisa membeli kapal lagi yang bisa menghasilkan sebesar + Rp. 800.000.000,- (Delapan ratus juta rupiah) perbulannya dimana terhitung 30 hari setelah Penggugat mengajukan klaim asuransi kepada Tergugat I dan Tergugat II sampai dengan gugatan ini berkekuatan hukum tetap;
- Bahwa Penggugat sebagai perusahaan yang tidak dapat menikmati keuntungan dan merasa dipermainkan oleh Tergugat I dan Tergugat II yang dimana apabila Tergugat I dan Tergugat II membayarkan klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat terhadap asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7 dapat dipergunakan sebagai usaha Penggugat dan pastinya menguntungkan, dan karena Tergugat I dan Tergugat II tidak segera meyelesaikan/membayarkan klaim asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7, maka jika dihitung dengan uang, kerugian immateriil Penggugat setara dengan kurang lebih Rp. 5.000.000.000,- (Lima Milyard rupiah) ;
- Bahwa akibat dari permasalahan ini penggugat juga menyewa

Halaman 6 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



jasa hukum dengan Honararium advokat sebesar Rp. 100.000.000,-  
(Seratus juta rupiah) ;

20. Bahwa atas kerugian materiil dan immaterial yang diderita Penggugat tersebut harus dibayarkan secara sekaligus dan secara tunai oleh Tergugat I dan Tergugat II, setelah perkara diputus dan putusan dibacakan oleh Majelis Hakim pemeriksa perkara Pengadilan Negeri Jakarta Barat ;

21. Bahwa apabila Tergugat I dan Tergugat II terlambat membayar kerugian yang dialami Penggugat sejak putusan ini diucapkan maka Tergugat I dan Tergugat II harus membayar uang dwangsom yang jumlahnya sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) setiap hari keterlambatan pembayaran sejak putusan ini diucapkan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Barat sampai dengan mempunyai kekuatan hukum tetap ;

22. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam Pasal 1243 KUHPerdara sebagai berikut :

“....Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan....”

Oleh karenanya berdasarkan Pasal 1243 KUHPerdara tersebut sangatlah beralasan untuk dikabulkan secara keseluruhan terkait dengan kerugian yang dialami oleh Penggugat baik kerugian materiil maupun imateriil.

23. Bahwa untuk menjamin Tergugat I dan Tergugat II memenuhi isi putusan perkara supaya tidak sia-sia, maka Penggugat memohon kepada Bapak Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Barat agar berkenan untuk meletakkan sita jaminan (Conservatoir Beslag) yang akan diajukan dalam Permohonan tersendiri terhadap :

- Tanah dan Bangunan Kantor PT. ASURANSI BINTANG TBK yang terletak di Jalan RS. Fatmawati N. 32, Jakarta Selatan ;
- Tanah dan Bangunan Kantor PT. ASURANSI CENTRAL ASIA, yang beralamat di Jalan S. Parman Kav. 79, Bambu Selatan, Kec. Palmerah, Jakarta Barat ;

24. Bahwa karena gugatan Penggugat ini didasarkan pada alasan – alasan yang tepat dan surat-surat yang mempunyai nilai pembuktian

*Halaman 7 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang sah, oleh karenanya sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam pasal 180 HIR, maka Penggugat mohon agar putusan dalam perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu, meskipun ada upaya hukum banding, kasasi ataupun perlawanan (uitvoerbaar bij voorraad) ;

Berdasarkan alasan-alasan uraian diatas, maka Penggugat memohon kepada Bapak Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Barat melalui Majelis Hakim pemeriksa perkara aquo, agar berkenan memeriksa dan mengadili perkara ini serta berkenan memutus dengan amar putusan sebagai berikut :

1. Mengabulkan Gugatan Penggugat untuk seluruhnya ;
2. Menyatakan sah dan mempunyai kekuatan hukum mengikat bagi para pihak terhadap Polis Asuransi No. P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022;
3. Menyatakan perbuatan yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II yang telah merugikan Penggugat sebagai Perbuatan Wanprestasi ;
4. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar kerugian baik materiil maupun imateriil kepada Penggugat dengan rincian :

Materiil :

- Kerugian atas Uang Pertanggungan terhadap KM. Mutia Ladjoni 7 sebesar Rp. 14.000.000.000,- (empat belas milyar rupiah), yang sudah seharusnya kerugian tersebut harus dibayar secara sekaligus dan secara tunai oleh Tergugat I dan Tergugat II paling lambat 30 hari setelah perkara diputus dan atau putusan dibacakan oleh Majelis Hakim pemeriksa perkara Pengadilan Negeri Jakarta Barat ;

Immateriil :

- Bahwa selain itu juga apabila Tergugat I dan Tergugat II segera membayarkan klaim asuransi maka Penggugat pasti bisa membeli kapal lagi yang perbulannya bisa menghasilkan sebesar + Rp. 800.000.000,- (Delapan ratus juta rupiah) dimana terhitung 30 hari setelah Penggugat mengajukan klaim asuransi kepada Tergugat I dan Tergugat II, kerugian mana harus dibayar secara sekaligus dan secara tunai oleh Tergugat I dan Tergugat II sampai dengan gugatan ini berkekuatan hukum tetap ;
- Bahwa Penggugat sebagai perusahaan yang tidak dapat menikmati keuntungan dan merasa dipermainkan oleh Tergugat I dan Tergugat II yang dimana apabila Tergugat I dan Tergugat II membayarkan klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat terhadap asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7 dapat dipergunakan

Halaman 8 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

sebagai usaha Penggugat dan pastinya menguntungkan, dan karena Tergugat I dan Tergugat II tidak segera meyelesaikan/membayarkan klaim asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7, maka jika dihitung dengan uang, kerugian immateriil Penggugat setara dengan kurang lebih Rp. 5.000.000.000,- (Lima Milyard rupiah) ;

- Bahwa akibat dari permasalahan ini penggugat juga menyewa jasa hukum dengan Honararium advokat sebesar Rp. 100.000.000,- (Seratus juta rupiah) ;

5. Menyatakan sah dan berharga Sita Jaminan (Consevoir Beslag) yang dimohonkan oleh Penggugat, yang dilaksanakan oleh Jurusita Pengadilan Negeri Jakarta Barat terhadap :

- Tanah dan Bangunan Kantor PT. ASURANSI BINTANG TBK yang terletak di Jalan RS. Fatmawati N. 32, Jakarta Selatan ;
- Tanah dan Bangunan Kantor PT. ASURANSI CENTRAL ASIA, yang beralamat di Jalan S. Parman Kav. 79, Bambu Selatan, Kec. Palmerah, Jakarta Barat ;

6. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II membayar uang dwangsom yang jumlahnya sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) setiap hari keterlambatan pembayaran, sejak putusan ini diucapkan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Barat dan mempunyai kekuatan hukum tetap ;

7. Menyatakan putusan ini ini dijalankan segera walaupun ada banding, kasasi, perlawanan ataupun upaya-upaya hukum lainnya ;

8. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar biaya perkara ini.

Atau :

Apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang telah ditentukan, untuk Penggugat hadir Kuasanya Rian Arifin, S.H., dan Junasril Agus, S.H. sedangkan Para Tergugat hadir Kuasanya Nugraha Budi S, S.H., Muhammad Jihadin, S.H., Jesyca Nadine, S.H., dan Syoffa Haeruddin, S.T., S.H.;

Menimbang, bahwa sebelum persidangan perkara ini dilanjutkan pemeriksaannya Majelis Hakim terlebih dahulu mengupayakan perdamaian diantara para pihak melalui Mediasi sebagaimana diatur dalam Perma Nomor 1 Tahun 2016 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan dengan menunjuk Sri Suharini, S.H., M.H. Hakim pada Pengadilan Negeri Jakarta Barat, sebagai Mediator;

Menimbang, bahwa berdasarkan laporan Mediator tanggal 23 November

*Halaman 9 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



2023, upaya perdamaian para pihak tersebut tidak berhasil;

Menimbang, bahwa selanjutnya persidangan dilanjutkan dengan pembacaan surat Gugatan yang isinya tetap dipertahankan oleh Penggugat;

Menimbang, bahwa terhadap surat Gugatan tersebut Para Tergugat telah memberikan jawaban tertanggal 14 Desember 2023 pada pokoknya sebagai berikut :

**I. DALAM KONVENSI :**

**A. DALAM EKSEPSI :**

**PENGADILAN NEGERI JAKARTA BARAT TIDAK BERWENANG MEMERIKSA, MENGADILI DAN MEMUTUS PERKARA A QUO (EKSEPSI KOMPETENSI ABSOLUT)**

1. Bahwa dalam ketentuan perjanjian asuransi atau *Marine Hull and Machinery Insurance Policy Number: P15206101598-000* tanggal 26 Januari 2022 tersebut dengan kondisi *Institute Time Clauses Hulls Total Loss Only (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour (1/10/83)-CL 281*, dinyatakan: ***“This insurance is subject to English law and practice”*** Dalam terjemahan bebas: ***ASURANSI INI TUNDUK PADA HUKUM DAN PRAKTIK NEGARA INGGRIS.***

Dengan, dinyatakan: ENGLISH LAW and PRACTICE (KLAUSUL PRAKTEK dan HUKUM INGGRIS), ***MAKA PERJANJIAN ASURANSI A QUO TUNDUK PADA KETENTUAN “PASAL 1338 KUHPerdata” DAN PILIHAN HUKUM (CHOICE OF LAW).***

Bahwa dalam **Pasal 1338 KUHPerdata** menetapkan antara lain, sebagai berikut :

- Semua Perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya (*Pacta Sun Servanda*) yang berlaku secara universal.
- Perjanjian-perjanjian ini tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.
- Perjanjian-perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Dengan adanya klausul pilihan hukum (*Choice of Law*) para pihak tersebut, oleh karenanya, secara Kompetensi Absolut (*Absolute Competentie*) Pengadilan Negeri di Indonesia, i.c. Pengadilan Negeri Jakarta Barat tidak berwenang untuk memeriksa, mengadili dan memutus perkara *a quo* melainkan para pihak telah menyepakati pengadilan negara lain (***i.c. Pengadilan Inggris***) yang berwenang memeriksa penyelesaian sengketa



sesuai dengan pilihan hukum dalam Perjanjian Asuransi (Polis Asuransi). Persetujuan para pihak mengenai pilihan hukum, pada prinsipnya tunduk pada asas kebebasan berkontrak (**freedom of contract**) yang berdasarkan ketentuan Pasal 1338 KUHPerdara. Oleh karena itu, kesepakatan tersebut mengikat (*binding*) kepada para pihak untuk mentaati dan melaksanakannya.

2. Bahwa oleh karena ternyata *Marine Hull and Machinery Insurance Policy Number* : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 tersebut dibuat dan tunduk pada ketentuan hukum Inggris, maka konsekwensi yuridisnya bahwa setiap pelaksanaan kewajiban dan penuntutan hak yang didasarkan pada Polis tersebut juga harus tunduk dan didasarkan pada ketentuan hukum Inggris. Oleh sebab itu sudah selayaknya apabila Pengadilan Negeri Jakarta Barat menyatakan dirinya tidak berwenang secara absolut (mutlak) untuk memeriksa, mengadili dan memutus perkara *a quo*.

3. Hal ini sejalan dengan doktrin hukum (pendapat ahli hukum) dari Retnowulan Sutantio, SH. Dalam bukunya *Kapita Selekta Hukum Acara Perdata, Cet. Pertama, Penerbit Ikatan Hakim Indonesia, Jakarta 1995, hal. 34*, yang menyatakan :

**“Dalam hal telah dipilih hukum asing untuk menyelesaikan masalah yang terjadi antara para pihak, dan para pihak oleh hakim Indonesia tidak berhasil untuk didamaikan, maka gugat yang diajukan akan sia-sia. Pengadilan Negeri di Indonesia kepada siapa gugat diajukan harus menyatakan diri tidak berwenang untuk mengadili perkara tersebut”.**

(Penebalan dan garis bawah ditambahkan oleh Kuasa Para Tergugat sebagai penegasan).

4. Mohon pula pertimbangan Majelis Hakim terhadap Yurisprudensi Mahkamah Agung RI No. 1537 K/PDT/1989 tanggal 21 Januari 1991, yang berbunyi :

*Bahwa keberatan-keberatan ini dapat dibenarkan karena judex facti dalam perkara ini telah melaksanakan peradilan yang melampaui batas kewenangan absolute ditinjau dari segi hukum Internasional. Hal ini disebabkan judex facti tidak secara seksama memperhatikan isi kontrak kerja antara Penggugat dengan Tergugat sebagaimana tercantum dalam surat bukti P-1...,*

*Menurut pasal 16 surat perjanjian bukti P-1 ditegaskan : Untuk hubungan-hubungan yang diatur dalam kontrak ini berlaku hukum Swiss ... dari ketentuan paragraf pasal 16 tersebut, apabila timbul sengketa*



*penyelesaiannya tunduk pada hukum Swiss...*

*Oleh karenanya hukum yang harus diterapkan adalah hukum Swiss serta domicili yang mereka sepakati adalah Zug/Swiss, maka peradilan yang berwenang untuk mengadili sengketa ini ialah peradilan Swiss, Peradilan Indonesia tidak berwenang untuk mengadilinya. Dengan demikian sikap dan tindakan judex facti yang telah memeriksa dan memutus perkara ini dianggap telah melampaui batas kewenangan tersebut.*

**5.** Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, oleh karena telah ternyata dan terbukti bahwa setiap pelaksanaan kewajiban dan penuntutan hak yang didasarkan pada *Marine Hull and Machinery Insurance Policy Number : P15206101598-000* tanggal 26 Januari 2022 tersebut dibuat dan tunduk pada ketentuan hukum Inggris, maka sesuai asas *Pacta Sun Servanda* (vide pasal 1338 KUHPerdara) yang berlaku secara universal dan oleh karena itu telah terbukti dan tidak terbantahkan lagi apabila Pengadilan Negeri Jakarta Barat menyatakan dirinya tidak berwenang secara absolut (mutlak) untuk memeriksa, mengadili dan memutus perkara *a quo*.

**6.** Bahwa terkait dengan hal tersebut diatas, mohon pertimbangan Majelis Hakim terhadap putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat **No. 314/Pdt.G/2014/PN.Jkt.Pst** tanggal 9 Desember 2014, dalam pertimbangan hukumnya menyatakan :

*Menimbang, bahwa dari bukti P-2 dan P-2a tersebut halaman 6, juga dijelaskan bahwa “pertanggunggaan ini tunduk pada hukum INGGRIS dan prakteknya”,*

*Menimbang, bahwa berdasarkan bukti T-2, T-3 dan T-4, berupa ketentuan perjanjian asuransi antara Penggugat dan Tergugat, dalam aturan perjanjian tersebut dikatakan bahwa “asuransi ini tunduk pada hukum dan kebiasaan Inggris”.*

*Menimbang, bahwa oleh karena yang dipersoalkan oleh Penggugat dan Tergugat dalam perkara *a quo* adalah hubungan dengan perjanjian asuransi antara Penggugat dengan Tergugat, tentang claim atas polis asuransi tersebut, maka sesuai dengan ketentuan/klausul yang terdapat dalam ketentuan perjanjian asuransi tersebut, bukti P-2, P-2A dan T-2, T-3 dan T-4 yang menyatakan bahwa pertanggunggaan ini tunduk kepada ketentuan hukum Inggris dan kebiasaan Inggris;*

*Menimbang, bahwa peradilan Indonesia tidaklah menganut sistem hukum Inggris tersebut;*

*Menimbang, bahwa oleh karena itu, maka gugatan *a quo* seharusnya*

Halaman 12 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



*diajukan kepada pengadilan yang menganut sistem hukum/peradilan Inggris sebagaimana perjanjiannya;*

*Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut diatas, Majelis Hakim berpendapat eksepsi Tergugat beralasan, sehingga harus dikabulkan dengan demikian Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang memeriksa dan memutus perkara ini.*

Selanjutnya Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menjatuhkan putusan yang amar putusanya berbunyi sebagai berikut :

**MENGADILI :**

1. *Mengabulkan eksepsi Tergugat tentang kewenangan mengadili;*
2. *Menyatakan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang mengadili perkara ini;*
3. *Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara sejumlah Rp. 716.000,00 (tujuh ratus enam belas ribu rupiah).*

Jo. Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat melalui putusannya **No. 399/Pdt.G/2015/PN.Jkt.Bar.** tanggal 6 Januari 2016 antara PT Asuransi Central Asia (ACA) melawan PT Borneo Karya Swadiri (BKS) yang mana kedua putusannya (i.c. Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat **No. 314/Pdt.G/2014/PN.Jkt.Pst** tanggal 9 Desember 2014 dan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat **No. 399/Pdt.G/2015/PN.Jkt.Bar.** tanggal 6 Januari 2016) telah berkekuatan hukum tetap (Inkracht Van Gewijside) terkait *Choice Of Law* (Pilihan Hukum) tersebut diatas.

Jo. Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 31/Pdt.G/2016/PN.Jkt Pst. tanggal yang amar putusannya berbunyi :

**MENGADILI :**

1. *Mengabulkan eksepsi Tergugat tentang kewenangan mengadili;*
2. *Menyatakan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tidak berwenang mengadili perkara ini;*
3. *Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara sejumlah Rp. 716.000,00 (tujuh ratus enam belas ribu rupiah).*

Dengan demikian, maka sudah sepatutnya dan amat sangat layak apabila gugatan PENGGUGAT tersebut ditolak setidaknya dinyatakan **TIDAK DAPAT DITERIMA (Niet Ontvankelijke Verklaard).**

7. Bahwa sesuai dengan hukum acara perdata apabila diajukan Eksepsi Kompetensi Absolut, maka harus terlebih dahulu diputus dengan Putusan Sela sebelum para pihak mengajukan jawaban/pembelaan dan bukti-bukti dalam Pokok Perkara.



Bahwa oleh karena itu Tergugat I dan Tergugat II mohon agar Majelis Hakim yang terhormat kiranya terlebih dahulu berkenan memeriksa dan memutus Eksepsi Kompetensi Absolut ini yang didasarkan pada alasan-alasan sebagai berikut :

Pasal 134 HIR yang mengatur tentang Kompetensi Absolut berbunyi :

*“Jika perselisihan itu adalah suatu perkara yang tidak masuk kewenangan Pengadilan Negeri, maka setiap waktu dalam pemeriksaan perkara itu, dapat diminta supaya hakim menyatakan dirinya tidak berwenang”.*

Pasal 136 HIR berbunyi :

*“Eksepsi (tangkisan) yang sekiranya hendak dikemukakan oleh orang yang digugat, kecuali tentang hal hakim tidak berwenang, tidak boleh dikemukakan dan ditimbang satu-satu, tetapi harus dibicarakan dan diputuskan secara bersama-sama dengan pokok perkara”.*

Berdasarkan ketentuan pasal 134 HIR Jo. Pasal 136 HIR tersebut mengharuskan agar Majelis Hakim memutus terlebih dahulu eksepsi kompetensi absolut, sebelum Majelis Hakim menerima jawaban, replik, duplik, bukti-bukti dan kesimpulan dari para pihak.

Hal tersebut telah lama diterapkan dalam sistem peradilan di Indonesia dan juga didukung oleh doktrin (para ahli hukum) dan Yurisprudensi sebagai berikut :

a. Ny. Retnowulan Sutantio, SH. berpendapat :

*“Apabila eksepsi ditolak oleh Pengadilan Negeri oleh karena tidak beralasan, maka dijatuhkan Putusan Sela dan dalam putusan tersebut sekalian diperintahkan agar supaya kedua belah pihak melanjutkan perkara tersebut. Selanjutnya pokok perkara diperiksa dan pada akhirnya dijatuhkan putusan akhir”.*

(Hukum Acara Perdata dalam Teori dan Praktek oleh Ny. Retnowulan Sutantio, SH. Cs. Penerbit Alumni 1985 Bandung, hal. 28-29).

b. Prof. Dr. Supomo, SH. berpendapat :

*“Terhadap eksepsi tidak berkuasanya hakim itu, Pasal 136 HIR mengizinkan adanya pemeriksaan dan putusan tersendiri”.*

*“Bahkan hakim wajib, berhubungan dengan jabatannya (amtshalve) memecahkan soal berkuasa atau tidaknya itu dengan tidak menunggu dimajukannya keberatan dari pihak yang berperkara”.*

(Hukum Acara Perdata Pengadilan Negeri, oleh Prof. Dr. Supomo, SH. penerbit Pradnya Paramita, cet. Keenam 1986, hal. 49-50).

c. Ridwan Syahrani, SH. berpendapat :

Halaman 14 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

*"Menurut pasal 136 HIR/162 RBg semua eksepsi, kecuali tentang tidak berwenangnya hakim untuk memeriksa perkara (absolut maupun relatif) harus diperiksa dan diputuskan bersama-sama dengan pokok perkara. Dengan kata lain, apabila Tergugat mengajukan eksepsi tentang kompetensi pengadilan, maka hakim akan menjatuhkan putusan sela terhadap eksepsi tersebut".*

(Hukum Acara Perdata di Lingkungan Peradilan Umum oleh Ridwan Syahrani, SH. penerbit Pustaka Kartini 1988, hal. 52).

## Yurisprudensi :

d. Putusan Mahkamah Agung Nomor 455 K/Sip/1982 tanggal 27 Januari 1982.

Para pihak PT Maskapai Asuransi Ramayana vs Sohadi Kawilarang.

*"Dalam Polis Kecelakaan Pribadi Nomor 210/PA/20.318 tanggal 10 Agustus 1978 dicantumkan bahwa "pertikaian berkenaan dengan polis ini, diselesaikan dalam tingkat tertinggi di Jakarta oleh 3 orang juri pemisah (arbitrase)";*

*"Meskipun hal ini tidak diajukan oleh pihak Tergugat, namun berdasarkan pasal 134 RIB hakim berwenang untuk menambahkan pertimbangan dan alasan hokum secara jabatan. Dengan demikian Pengadilan Negeri tidak berwenang memeriksa dan mengadili perkara ini.*

*Pasal 3 Undang-Undang Nomor 14/1970 (khusus memori penjelasan).*

*Pasal 134 RIB Jo. Pasal 377 RIB Jo. Pasal 615 dan seterusnya Rv".*

e. Putusan Mahkamah Agung Nomor 794 K/Sip/1982 tanggal 27 Januari 1983.

Para pihak PT Asuransi Royal Indrapura vs Sohadi Kawilarang.

*"Terlepas dari alasan kasasi, putusan Pengadilan Tinggi/Pengadilan Negeri harus dibatalkan dengan alasan Mahkamah Agung sendiri karena Pengadilan Tinggi salah menerapkan hukum".*

*"Dalam Policy Nomor 49/00137/08 tanggal 10 Agustus 1978 di bawah bagian tentang **Conditions telah diuraikan bahwa "all differences arising out of this Policy shall be referred to the decision of arbitrator to be appointed in writing by the parties in difference or if they cannot agree upon a single arbitrator"**. Dengan demikian Pengadilan Negeri tidak berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara ini, sesuai pasal 3 Undang-Undang Nomor 14 tahun 1970 khususnya memori penjelasan pasal tersebut".*

f. Putusan Mahkamah Agung Nomor 117/1983 tanggal 1 Oktober

Halaman 15 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



1983.

Para pihak Ahju Forestry Company Ltd vs Sutomo Dirut PT Balapan Jaya.

*“Keberatan Pemohon Kasasi yang menyatakan bahwa ketentuan mengenai dewan arbitrase disebutkan dalam Basic Agreement for Joint Venture telah mengikat para pihak sebagai undang-undang (Pasal 1338 BW), dan karenanya putusan Judex Facti telah bertentangan dengan pasal 615 Rv dibenarkan”.*

*Mahkamah Agung membatalkan putusan Judex Facti dan menyatakan bahwa Pengadilan Negeri tidak berkuasa mengadili perkara itu. Pasal 377 RIB dan pasal 615 dan seterusnya Rv.*

Doktrin (pendapat para ahli hukum) dan Yurisprudensi terkait dengan Kompetensi Absolut tersebut diatas Tergugat I dan Tergugat II kutip dari Majalah Hukum Varia Peradilan Tahun XXX No. 350 Januari 2015 hal. 126 s/d 131.

8. Bahwa eksepsi Kompetensi Absolut ini disampaikan oleh Tergugat I dan Tergugat II telah sesuai pula dengan ketentuan **Pasal 125 ayat (2) jo. Pasal 133, Pasal 134 dan Pasal 136 HIR**, yang mengatur bahwa eksepsi mengenai kewenangan mengadili dapat diajukan kapan saja, dan harus diputus terlebih dahulu secara terpisah dari pokok perkara dan eksepsi-eksepsi lainnya.

9. Bahwa mengenai tidak berwenangnya Pengadilan Negeri (i.c. Pengadilan Negeri Jakarta Barat) untuk memeriksa perkara *a quo* juga telah sesuai dengan penegasan dan arahan yang disampaikan dalam **Pedoman Teknis Administrasi dan Teknis Peradilan Perdata Umum dan Perdata Khusus, Tata Usaha Negara, Pidana Umum, dan Pidana Khusus, Agama, Buku II, Edisi 2007, cetakan 2009, Mahkamah Agung RI pada bagian E, butir 3, halaman 52** yang pada pokoknya menegaskan bahwa **“Hakim karena jabatannya harus menyatakan dirinya tidak berwenang untuk memeriksa perkara yang bersangkutan meskipun tidak ada eksepsi dari Tergugat, dan dalam hal ini dapat dilakukan pada semua taraf pemeriksaan, termasuk dalam taraf banding dan kasasi ”** ;

10. Bahwa hal tersebut juga ditegaskan oleh mantan Hakim Agung **M. Yahya Harahap, S.H.**, dalam bukunya **Hukum Acara Perdata tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan, Cetakan kedelapan, tahun 2008, Penerbit Sinar Grafika, hal. 426.** yang menyatakan bahwa apabila Tergugat mengajukan Eksepsi Kompetensi

Halaman 16 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



Absolut, maka **Pasal 136 HIR** memerintahkan hakim untuk :

- Memeriksa dan memutuskan lebih dahulu tentang eksepsi kompetensi absolut tersebut; dan
- Pemeriksaan dan putusan tentang itu, diambil dan dijatuhkan sebelum pemeriksaan pokok perkara.

Bahwa mengenai hal tersebut diatas, telah pula dinyatakan dalam Pedoman Teknis Administrasi dan Teknis Peradilan Perdata Umum dan Perdata Khusus, Tata Usaha Negara, Pidana Umum, dan Pidana Khusus, Agama, Buku II, Edisi 2007, cetakan 2009, Mahkamah Agung RI pada bagian U, butir 1, halaman 71, antara lain sebagai berikut :

**“Tangkisan atau eksepsi yang diajukan oleh Tergugat, diperiksa dan diputus bersama-sama dengan pokok perkara, kecuali jika eksepsi itu mengenai berwenangnya Pengadilan Negeri untuk memeriksa perkara tersebut maka harus diputus dengan Putusan sela (Pasal 136 HIR).”**

11. Bahwa dengan demikian guna menghindari proses peradilan yang berbelarutar dan sesuai dengan asas peradilan yang dilakukan secara sederhana, cepat dan biaya murah, maka Tergugat I dan Tergugat II mohon agar Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Barat menyatakan tidak berwenang untuk memeriksa, mengadili dan memutus perkara ini karena tidak memiliki kewenangan secara absolut (mutlak), sebelum memeriksa pokok perkara.

#### **GUGATAN PENGGUGAT TIDAK JELAS DAN KABUR (OBSCUR LIBEL)**

12. Bahwa dalam *Hull and Machinery Insurance Policy Number* : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 tersebut diketahui sebagai pihak Penanggung adalah PT ASURANSI BINTANG Tbk (*leader*) dan PT ASURANSI CENTRAL ASIA (*member*) **terdiri dari 2 (dua) panel** yang dalam hal ini merupakan satu kelompok/satu persekutuan perusahaan asuransi untuk bersama-sama mengikatkan diri (saling menanggung) untuk memikul kerugian yang timbul karena bahaya yang sama dan jika terjadi *evenemen* yang menimbulkan sejumlah kerugian dibebankan kepada semua anggota/kelompok sebagai suatu bentuk penyebaran/pembagian risiko (*vide Pasal 278 KUHD Jo. Pasal 286 KUHD*) dengan **“metode proporsional”** yang masing-masing bertanggung jawab menurut imbangan jumlah pertanggungan yang telah disepakatinya, dengan komposisi kepesertaan (*shares*) masing-masing:

- 1.1. PT ASURANSI BINTANG Tbk (Tergugat I sebagai LEADAR : 60%)
- 1.2. PT ASURANSI CENTRAL ASIA (Tergugaat II sebagai MEMBER : 40%)

Bahwa dalam ketentuan Pasal 278 KUHD disebutkan :

*Halaman 17 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



*Bila pada satu polis saja, meskipun pada hari yang berlainan oleh berbagai penanggung dipertanggung lebih dari nilainya, mereka bersama-sama menurut perimbangan jumlah yang mereka tanda tangani, hanya memikul nilai sebenarnya yang dipertanggung.*

Selanjutnya ketentuan Pasal 286 KUHD disebutkan :

*Perseroan-perseroan pertanggung atau penjaminan timbal balik harus mentaati ketentuan dalam perjanjiannya dan peraturan yang berlaku, dan bila tidak lengkap harus menurut asas-asas hukum pada umumnya.*

Bahwa oleh karena itu gugatan Penggugat a quo harus disusun dengan sistematika sesuai prinsip ko asuransi (*co-insurer*), sehingga posita dan petitum Penggugat yang langsung menuntut agar Tergugat I dan Tergugat II membayar kerugian sebesar Rp 14.000.000.000,- (empat belas milyar rupiah) kepada Penggugat adalah tidak benar, tidak jelas dan kabur (*obscuur libel*) karena tidak dengan secara jelas dan tegas dituntut agar :

- Tergugat I dihukum untuk membayar kerugian kepada Penggugat sebesar Rp 14.000.000.000,- x 60% = Rp 8.400.000.000,- (delapan milyar empat ratus juta rupiah).
- Tergugat II dihukum untuk membayar kerugian kepada Penggugat sebesar Rp 14.000.000.000,- x 40% = Rp 5.600.000.000,- (lima milyar enam ratus juta rupiah).

Sesuai dengan *share* nya masing-masing.

Sebab pada prinsip ko asuransi (*co-insurance*) yang pada pokoknya adalah setiap perusahaan asuransi masing-masing untuk dirinya sendiri (bukan yang satu untuk yang lainnya) secara terpisah dan mandiri mempunyai hak dan memikul kewajibannya secara proporsinya serta tidak tergantung kepada ko-asuransi lainnya, **karena itu PT ASURANSI BINTANG Tbk sebagai leader bertugas hanya sebatas fungsi untuk mengorganisasi mengelola pelaksanaan pertanggung, melakukan penagihan premi serta koordinasi klaim dan bukan membuat keputusan member (i.c. PT ASURANSI CENTRAL ASIA) sedangkan hak dan kewajiban leader dan member baik didalam maupun diluar pengadilan adalah masing-masing berdiri sendiri-sendiri dan masing-masing dapat digugat maupun menggugat secara mandiri.**

Bahwa oleh karena itu gugatan Penggugat yang demikian haruslah ditolak setidaknya tidaknya dinyatakan tidak dapat diterima (***Niet Ontvankelijk Verklaard***).

**GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (PLURIUM LITIS CONSORTIUM),**

Halaman 18 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



**KARENA TIDAK MENARIK PT GLOBAL INTERNUSA ADJUSTING (GIA)  
DAN PT ASUKA BAHARI NUSANTARA (ABN) SEBAGAI PIHAK DALAM  
PERKARA A QUO (ERROR IN PERSONA)**

13. Bahwa dalam *Hull and Machinery Insurance Policy Number* : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 tersebut terdapat klausul/ketentuan "*Nominated Adjusters Clause dan Nominated Independent Surveyor Clause*" dimana ketika Tergugat I menerima laporan klaim yang diajukan oleh Penggugat, berdasarkan ketentuan Pasal 1 ayat (13) Undang Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, maka sesuai dengan ketentuan "*Nominated Adjusters Clause dan Nominated Independent Surveyor Clause*" tersebut Tergugat I telah menunjuk Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi yaitu PT Global Internusa Adjusting (GIA) dan Perusahaan Independent Surveyor PT Asuka Bahari Nusantara (ABN) guna melakukan pemeriksaan dan penilaian kerugian klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat.

Bahwa berdasarkan Laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 dan Perusahaan Independent Surveyor PT Asuka Bahari Nusantara (ABN) tanggal 3 Agustus 2023 tersebut terkait dengan Tanggung Jawab Polis (Policy Liability):

**CONCLUSIONS**

We consider that at the time when the second accident occurred i.e. 26 November 2022 (the vessel was reportedly striking hard object which led to the flooding of the engine room and possibly led her to sink), the vessel's class was suspended and other statutory certificates have not been extended/revalidated at the time of accident. Therefore, we consider that the ship owners have breached the policy warranties in accordance with the above sections 10 (2) and 10 (4) of the Insurance Act 2015. As such, the Underwriters have grounds to reject Assured's claim as there is no claim for the Underwriters to respond to.

Tejemahan Tersumpah

**KESIMPULAN**

Kami menganggap bahwa pada saat terjadinya kecelakaan kedua yaitu tanggal 26 November 2022 (kapal dilaporkan membentur benda keras yang mengakibatkan ruang mesin banjir dan kemungkinan tenggelam), kelas kapal ditangguhkan dan surat keterangan resmi lainnya belum diperpanjang/divalidasi ulang pada saat kecelakaan. Oleh karena itu, kami menganggap bahwa pemilik kapal telah melanggar jaminan polis sesuai

*Halaman 19 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



dengan pasal 10 (2) dan 10 (4) Undang-Undang Asuransi Tahun 2015 di atas. Dengan demikian, Penanggung mempunyai alasan untuk menolak klaim Tertanggung karena tidak ada klaim untuk ditanggapi oleh Penanggung.

**14.** Bahwa berdasarkan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) Nomor : 69/POJK.05/2016 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, Perusahaan Reasuransi dan Perusahaan Reasuransi Syariah, Pasal 37 ayat (3) disebutkan bahwa:

***“Dalam hal Perusahaan atau Unit Syariah menggunakan perusahaan penilai kerugian asuransi sebagaimana dimaksud ayat (2), Perusahaan atau Unit Syariah dilarang mengabaikan hasil penilaian kerugian tanpa didasari argumen yang kuat”.***

Bahwa hasil penilaian kerugian asuransi dari Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tersebut telah Tergugat I sampaikan kepada Penggugat melalui Surat Nomor : 0662/SK/CGH-NMV/IX/2023 tanggal 01 September 2023.

Bahwa dengan demikian apabila Penggugat tidak menerima dan keberatan dengan hasil penilaian Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) dan Perusahaan Independent Surveyor PT Asuka Bahari Nusantara (ABN), maka Penggugat harus menarik Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) dan Perusahaan Independent Surveyor PT Asuka Bahari Nusantara (ABN) tersebut sebagai pihak dalam perkara *a quo*.

**15.** Bahwa sengketa baru dapat diselesaikan secara tuntas, terang dan menyeluruh manakala lengkapnya Para Pihak yang ditarik sebagai Tergugat atau pihak yang berkepentingan.

**16.** Bahwa dengan tidak ditariknya atau diikuti sertakannya :

1. Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA).
2. Perusahaan Independent Surveyor PT Asuka Bahari Nusantara (ABN).

Sebagai pihak dalam perkara *a quo* telah menjadikan gugatan yang diajukan oleh Penggugat tidaklah sempurna dan sudah selayaknya untuk dinyatakan Gugatan Penggugat adalah Kurang Pihak (***Plurium Litis Consortium***).

Terkait dengan hal tersebut, mohon pertimbangan Mejlis Hakim terhadap ***Yurisprudensi tetap Mahkamah Agung Republik Indonesia, antara lain:***

*Halaman 20 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



a. **Putusan Kasasi No. 621 K/Sip/1975 tertanggal 25 Mei 1977, apabila terdapat pihak ketiga yang seharusnya turut dijadikan pihak, tetapi tidak ikut digugat, maka gugatan dinyatakan mengandung cacat Plurium Litis Consortium.**

b. Putusan Mahkamah Agung RI No. 151 K/Sip/1972 tanggal 13 Mei 1975 yang intinya menyatakan : "Bahwa oleh karena gugatan tidak lengkap (yang digugat hanya seorang) gugatan harus dinyatakan tidak dapat diterima".

c. Putusan Mahkamah Agung RI No. 1424 K/Sip/1975 tanggal 13 Mei 1975 yang intinya menyatakan : "Bahwa tidak dapat diterima gugatan ini adalah karena ada kesalahan formil mengenai pihak-pihak yang harus digugat akan tetapi belum digugat".

d. Putusan Mahkamah Agung RI No. 3189 K/Pdt/1983 tanggal 28 Januari 1985, menurut putusan ini :

"Ditegaskan, berdasarkan jawaban tergugat yang tidak disangkal penggugat, dan dikuatkan saksi-saksi, ternyata tanah sengketa digarap oleh 3 (tiga) orang bersaudara secara kolektif. Dalam kasus yang demikian, meskipun mereka bersaudara, ketiganya harus ditarik sebagai tergugat. Oleh karena yang ditarik sebagai tergugat hanya satu orang, gugatan dinyatakan tidak dapat diterima atas alasan pihak yang ditarik sebagai tergugat tidak lengkap (plurium litis consortium)".

(M. Yahya Harahap, S.H., Hukum Acara Perdata, Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan, Sinar Grafika 2005, hal. 115).

17. Bahwa akibat hukum dari kesalahan dimana terdapat pihak lain yang harus/mesti digugat, namun tidak ditarik/diikut sertakan sebagai pihak menjadikan gugatan *a quo* cacat formil *error in persona* dalam bentuk **Plurium Litis Consortium.**

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, karena itu patut dan sangat beralasan menurut hukum apabila gugatan Penggugat tersebut **DITOLAK SELURUHNYA SETIDAK-TIDAKNYA DINYATAKAN TIDAK DAPAT DITERIMA (Niet Ontvankelijk Verklaard).**

**B. DALAM POKOK PERKARA :**

18. Bahwa Para Tergugat (Tergugat I dan Tergugat II) mohon agar hal-hal yang telah disampaikan pada bagian Eksepsi secara mutatis mutandis dianggap termasuk dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam Pokok Perkara.

Halaman 21 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



19. Bahwa Para Tergugat (Tergugat I dan Tergugat II) membantah, menolak dan menyangkal dengan keras dan tegas seluruh dalil-dalil gugatan yang diajukan oleh Penggugat didalam gugatannya tersebut, kecuali terhadap dalil-dalil yang secara tegas diakui kebenarannya.

20. Bahwa tidak benar dan oleh karena itu harus ditolak seluruh dalil-dalil gugatan dari Penggugat/Tertanggung yang menuntut agar Para Tergugat (Tergugat I dan Tergugat II) Para Penanggung membayar ganti rugi kepada Penggugat sebesar Rp 14.000.000.000,- (empat belas milyar rupiah) yang merupakan nilai pertanggungan dalam Polis Asuransi No. P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022, oleh karena tidak dijamin dalam polis sebab ada pelanggaran *Warranty* yang dilakukan Tertanggung/Penggugat.

**PERJANJIAN ASURANSI POLIS No. P15206101598-000 TANGGAL 26  
JANUARI 2022 A QUO BATAL KARENA TERJADI  
PELANGGARAN/PENYIMPANGAN WARRANTY YANG DILAKUKAN OLEH  
TERTANGGUNG/PENGGUGAT**

21. Bahwa Marine Hull and Machinery Insurance Policy Number : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 tersebut terdapat klausul *warranty* :

- Warranty vessel Class and maintained at the time of accident.
- Warranty Single tow only.
- Warranty Sailing permit from port authority.
- Warranty that the vessel must be seaworthy and seaworthiness at the time of accident.
- Warranty No Overload Cargo and/or Passengers at the time of accident.
- Warranty the valid and available of ship's document(s) or certificate(s):
  - Nationality
  - International Tonnage Certificate (1969)
  - International Oil Pollution Prevention Certificate
  - International Load Line Certificate
  - Cargo Ship Safety Consturction Certificate
  - Cargo Ship Safety Equipment Certificate
  - Cargo Ship Safety Radio Certificate

At the time of accident.

Terjemahan Tersumpah Nomor Polis : P15206101598-000

Halaman 22 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Jaminan kelas kapal dan kelasnya dipertahankan pada saat kecelakaan.
- Jaminan penarikan tunggal saja.
- Jaminan adanya izin berlayar dari otoritas Pelabuhan.
- Jaminan bahwa kapal harus laik layar dan kelaikan layarnya pada saat kecelakaan.
- Jaminan bahwa tidak ada kelebihan muatan dan/atau penumpang pada saat kecelakaan.
- Jaminan keabsahan dan ketersediaan dokumen(-dokumen) atau sertifikat (-sertifikat) kapal:
  - Kebangsaan.
  - Sertifikat Tonase Internasional (1969).
  - Sertifikat Pencegahan Pencemaran Minyak Internasional.
  - Sertifikat Garis Muatan Internasional.
  - Sertifikat Pembangunan Keselamatan Kapal Kargo.
  - Sertifikat Peralatan Keselamatan Kargo.
  - Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo.

Pada saat kecelakaan.

**22.** Bahwa berdasarkan hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 (Bahasa Indonesia) halaman 15-17 dilaporkan sebagaimana Tergugat I dan II kutip sebagai berikut:

Jaminan Polis No. i – iv

Sertifikat yang diberikan oleh Tertanggung

Sampai saat ini, Tertanggung telah memberikan kepada kami sertifikat-sertifikat ini (yang terlampir dalam lampiran C):

1. Sertifikat Pemeliharaan Kelas yang mencakup jangka waktu dari 20 Mei 2022 sampai dengan 8 November 2022.
2. Sertifikat Klasifikasi (Lambung dan Mesin) yang mencakup jangka waktu dari 16 Agustus 2018/8 November 2022.
3. Sertifikat Garis Muat Internasional yang mencakup jangka waktu dari 16 Agustus 2018/8 November 2022.
4. Sertifikat Kontruksi Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 27 Juli 2022/8 November 2022.
5. Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 27 Juli 2022/8 November 2022.
6. Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup

*Halaman 23 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

jangka waktu dari 27 Juli 2022/8 November 2022.

7. Sertifikat Pencegahan Polusi Minyak Nasional yang mencakup jangka waktu dari 27 January 2020/3 November 2022.

8. Sertifikat Kebangsaan yang dikeluarkan di Jakarta tertanggal 9 September 2014.

9. Sertifikat Tonase Internasional yang dikeluarkan di Surabaya tertanggal 3 November 2008.

10. *Port Clearence* yang dikeluarkan di Bade tertanggal 3 November 2022.

Guna mematuhi jaminan polis No. i – iv, Tertanggung telah memberikan kepada kami sertifikat-sertifikat berikut ini:

1. Sertifikat Kebangsaan yang dikeluarkan di Jakarta tertanggal 9 September 2014.

2. Sertifikat Tonase Internasional yang dikeluarkan di Surabaya tertanggal 3 November 2008.

3. *Port Clearence* yang dikeluarkan di Bade tertanggal 3 November 2022.

Sampai saat ini, Tertanggung belum memberikan kepada kami sertifikat-sertifikat berikut ini guna memenuhi jaminan No. i – iv diatas.

1. Sertifikat Pemeliharaan Kelas yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

2. Sertifikat Klasifikasi (Lambung dan Mesin) yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

3. Sertifikat Garis Muat Internasional yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

4. Sertifikat Kontruksi Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

5. Cargo Ship Safety Peralatan Certificate yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

6. Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

7. Sertifikat Pencegahan Polusi Minyak Nasional yang mencakup jangka waktu dari 26 November 2022.

Berdasarkan surat yang dikeluarkan oleh PT Biro Klasifikasi Indonesia No. B.09149/PS.305/KI-23 tanggal 4 Juli 2023, kami mencatat status kelas kapal pada tanggal 26 November 2022 ditangguhkan (*suspend*) karena seharusnya ada survey berkala yang disetujui oleh Lembaga Klasifikasi

*Halaman 24 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



sesudah 8 November 2022.

Sampai saat ini kami belum menerima surat Tertanggung yang meminta perpanjangan sertifikat-sertifikat kapal yang jatuh tempo pada tanggal 8 November 2022 kepada Otoritas Pelabuhan Bontang serta tanggapan dari Otoritas Pelabuhan Bontang terkait hal tersebut. Hal ini telah diminta melalui *email* kami tertanggal 5 Juli 2023 (terlampir pada lampiran A).

Berdasarkan laporan Surveyor Penanggung pada halaman 28, kami mencatat penyebab kerusakan pada kejadian kedua adalah sebagai berikut:

**Kejadian ke-2:**

Bagian bawah kapal dilaporkan menabrak benda yang terendam lalu miring ke kanan.

Disamping itu Surveyor Penanggung, dalam laporannya dihalaman 38 telah menyimpulkan bahwa:

**Kejadian ke-2:**

Surveyor belum bisa memastikan, banjir diruang mesin seperti dugaan Nakhoda disebabkan kapal terbentur benda keras.

Berdasarkan ringkasan fakta diatas, kami memahami bahwa kapal mengalami kerusakan mesin bantu pada tanggal 6 November 2022. Kami juga mencatat bahwa mesin bantu telah diperbaiki pada tanggal 16 November 2022. Kapal melanjutkan pelayaran menuju Dobo setelah perbaikan pada tanggal 16 November 2022 pukul 11.30 yang kami anggap dalam keadaan stabil/membaik setelah dilakukan perbaikan.

Selanjutnya pada tanggal 26 November 2022, saat kapal sedang terapung dan terbawa arus ke arah timur akibat angin kencang dan gelombang tinggi, dilaporkan terbentur benda keras yang mengakibatkan kebocoran pada bagian bawah ruang mesin.

Berdasarkan hal tersebut diatas, kami menganggap bahwa rangkaian peristiwa kecelakaan pertama telah terputus pada saat terjadinya kecelakaan kedua pada tanggal 26 November 2022. Kami juga menganggap bahwa kecelakaan pertama dan kedua tidak ada sangkut pautnya. Kecelakaan kedua merupakan suatu intervensi baru yang terjadi secara independen dan terpisah dari kejadian pertama.

Selain itu, meskipun hingga saat ini Surveyor Penanggung belum dapat memastikan bahwa banjir di ruang mesin seperti yang diduga oleh Nakhoda adalah disebabkan oleh kapal yang terbentur benda keras dan dengan asumsi kecelakaan kedua terjadi pada tanggal 26 November 2022 seperti yang diduga oleh Nakhoda, kami menilai kemungkinan besar penyebab

*Halaman 25 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



langsung tenggelamnya kapal tersebut adalah karena kecelakaan kedua yang terjadi pada tanggal 26 November 2022 yaitu kapal terbentur benda keras yang mengakibatkan ruang mesin tergenang dan kemungkinan tenggelam.

Pasal 10 (2) Undang-Undang Asuransi Tahun 2015 mengatur:

“(2) Suatu penanggung tidak mempunyai tanggung jawab berdasarkan kontrak asuransi sehubungan dengan kerugian apapun yang terjadi, atau yang disebabkan oleh sesuatu yang terjadi, setelah jaminan (tersurat maupun tersirat) dalam kontrak dilanggar selain sebelum pelanggaran tersebut diperbaiki”.

Disamping itu Pasal 10 (4) Undang-Undang Asuransi Tahun 2015 mengatur:

“(4) Sub-pasal (2) tidak mempengaruhi tanggung jawab penanggung sehubungan dengan kerugian yang terjadi, atau yang disebabkan oleh sesuatu yang terjadi

- a. (a) Sebelum pelanggaran jaminan, atau
- b. (b) Jika pelanggaran tersebut dapat diperbaiki, sesudah diperbaiki”.

Mengingat hal-hal diatas, kami memahami bahwa pada saat terjadinya kecelakaan kedua pada tanggal 26 November 2022, kelas kapal tersebut ditangguhkan dan sertifikat wajib lainnya belum diperpanjang/divalidasi ulang. Oleh karena itu, kami menilai pemilik kapal telah melanggar Jaminan Polis No. i – iv sesuai dengan pasal 10 (2) dan 10 (4) Undang-Undang Asuransi Tahun 2014 di atas karena **pelanggaran jaminan belum diperbaiki pada saat kecelakaan kedua.**

**23.** Bahwa hasil laporan dari Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) dan Perusahaan Independent Surveyor PT Asuka Bahari Nusantara (ABN) tersebut sesuai dengan fakta yaitu berdasarkan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK), sebagaimana laporan dari Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) terjemahan resmi halaman 4-5 disebutkan terdapat 2 (dua) LKK yaitu:

1. Laporan Kecelakaan Kapal No. AL.817/23/16/UPP AGT-2022 yang diterbitkan di Agast tertanggal 17 Desember 2022.
2. Laporan Kecelakaan Kapal No. AL.817/23/16/UPP AGT-2022 yang diterbitkan di Agast tertanggal 17 Desember 2022.

Kedua laporan diatas memiliki nomor tercatat dan tanggal penerbitan yang sama, tetapi kronologi kecelakannya berbeda.

Disamping itu, Surveyor Penanggung dalam laporannya dihalaman 7 telah

*Halaman 26 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



menyatakan bahwa:

“Kami telah menerima dua versi dokumen “Laporan Kecelakaan Kapal” dengan nomor register dan tanggal penerbitan yang sama namun rincian kronologi kejadiannya berbeda, yaitu:

- i. “Laporan Kecelakaan Kapal” yang diterima oleh Pemilik/perwakilan kapal.
- ii. “Laporan Kecelakaan Kapal” yang secara resmi diterima dari UPP Agast dan telah didukung oleh UPP Agast sebagai dokumen asli dan terdaftar.

Selain itu, kami telah menerima dari pemilik kapal melalui agen asuransinya bahwa laporan kecelakaan kapal yang diterima secara resmi dari UPP Agast telah divalidasi dan diverifikasi di Agast pada tanggal 15 Juni 2023 dengan nomor registrasi: UM.006/10/17/UPP Agt-23.

Oleh karena itu, ringkasan fakta dan kronologi kecelakaan yang kami sampaikan dalam laporan ini didasarkan pada laporan kecelakaan kapal yang telah diverifikasi oleh UPP Agast serta laporan Surveyor Penanggung.

**24.** Bahwa dengan adanya 2 (dua) versi Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dengan nomor register dan tanggal yang sama namun dengan kronologi kejadian yang berbeda mengindikasikan kuat telah terjadi dugaan pemalsuan dokumen Kecelakaan Kapal (LKK), oleh dan karenanya melahirkan hak Para Tergugat (Tergugat I dan Tergugat II) untuk melaporkan dugaan tindak pidana pemalsuan dokumen LKK tersebut ke Instansi Kepolisian.

**25.** Bahwa terlepas dari adanya 2 (dua) versi Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) tersebut, faktanya kedua LKK tersebut dibuat di Agast pada tanggal 17 Desember 2022, **tanggal dan waktu kecelakaan 01 Desember 2022 pukul 07.50 LT.**

Bahwa sesuai dengan prosedur hukum yang berlaku dan waktu untuk melaporkan kecelakaan kapal.

Pasal 7 ayat (5) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, berbunyi :

*Laporan Kecelakaan Kapal yang telah dibuat dan ditandatangani sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) disampaikan kepada Syahbandar atau Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan Pejabat Pemerintah Negara setempat yang berwenang paling lambat 3x24 (tiga kali dua puluh empat) jam sejak tiba di Pelabuhan.*

Selanjutnya Pasal 7 ayat (6) peraturan yang sama berbunyi :

*Dalam hal terdapat upaya lebih lanjut penanganan akibat dari Kecelakaan Kapal, Laporan Kecelakaan Kapal disampaikan kepada Syahbandar atau*

Halaman 27 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan Pejabat Pemerintah Negara setempat yang berwenang paling lambat 7x24 (tujuh kali dua puluh empat) jam setelah kejadian Kecelakaan Kapal;

Bahwa dengan demikian terbukti dan tidak terbantahkan lagi bahwa kejadian kerusakan mesin bantu kapal sehingga kapal mengalami mati total (*Black Out*) yang didalilkan oleh Penggugat terjadi pada tanggal 6 November 2022 sama sekali tidak ada sangkut pautnya/tidak ada hubungannya dengan peristiwa kecelakaan kapal yang terjadi pada tanggal 26 November 2022 (**kecelakaan tanggal 26 November 2022 adalah merupakan kecelakaan baru dan terpisah dengan kejadian tanggal 6 November 2022 atau dengan kata lain kejadian tanggal 6 November 2022 bukan penyebab langsung dari kecelakaan tanggal 26 November 2022**), hal ini sesuai dengan fakta Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dibuat di Agast pada tanggal 17 Desember 2022 pada tanggal dan waktu kecelakaan 01 Desember 2022 pukul 07.50 LT.

Dengan demikian sangat jelas sesuai dengan ketentuan Pasal 7 ayat (5) dan ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal mengenai prosedur hukum yang berlaku dan waktu untuk melaporkan kecelakaan kapal tersebut mengkonfirmasi bahwa yang dilaporkan adalah kecelakaan kemungkinan tenggelamnya kapal tanggal 01 Desember 2022 bukan peristiwa kejadian *Black Out* tanggal 6 November 2022.

**PERJANJIAN ASURANSI POLIS No. P15206101598-000 TANGGAL 26 JANUARI 2022 A QUO SUDAH BATAL DENGAN SENDIRINYA SEBELUM TANGGAL 6 NOVEMBER 2022**

26. Bahwa sebelum kejadian kerusakan mesin bantu kapal pada tanggal 6 November 2022 telah terjadi pelanggaran/penyimpangan *warranty* berupa Sertifikat Pencegahan Polusi Minyak Nasional yang mencakup jangka waktu dari 27 January 2020/3 November 2022 sudah habis waktu (daluarsa) dan sudah tidak valid.

Oleh dan karenanya *Hull and Machinery Insurance Policy Number* : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 tersebut **SUDAH BATAL** dengan sendirinya sebelum tanggal 6 November 2022.

Doktrin ahli Hukum Asuransi Radiks Purba, dalam bukunya Asuransi Angkutan Laut, Penerbit Rineka Cipta, Cet. Pertama Juni 1998, halaman 217 berpendapat :

Bila bertanggung menyimpang dari *warranty*, batallah perjanjian asuransi

Halaman 28 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



sejak terjadi penyimpangan dari *warranty* walaupun beberapa lama kemudian penanggung baru mengetahui penyimpangan itu.

**RISIKO-RISIKO YANG DIKECUALIKAN**

27. Bahwa diantara sekian banyak risiko yang dapat menimbulkan kerugian, ada yang dikecualikan dari penutupan pertanggungan, artinya tidak ditanggung oleh polis baik ditegaskan dalam polis dan syarat-syarat penutupan maupun tidak ditegaskan, diantaranya adalah :

**“Setiap benda akan mengalami kerusakan karena pemakaian (*wear and tear*), baik kerusakan fisik maupun kualitas”.**

Demikian pula dengan barang-barang terutama kapal (lihat Radiks Purba, Asuransi Angkutan Laut, Penerbit Rineka Cipta, Cet. Pertama Juni 1998, halaman 131-132).

Bahwa sebagaimana halnya kejadian kerusakan mesin kapal pada tanggal 6 November 2022, kerusakan yang demikian sudah pasti terjadi. Karena sudah pasti terjadi, maka risiko *wear and tear* tidak ditanggung oleh polis, sebab maksud utama dari pertanggungan adalah untuk menanggung kerugian kerusakan yang mungkin terjadi, tapi belum tentu terjadi atau belum pasti terjadi (vide Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian Jo. Pasal 246 KUHD). Jika dilakukan perbaikan atas barang yang rusak karena pemakaian, maka biaya untuk perbaikan tersebut dipikul oleh tertanggung.

Bahwa peristiwa tanggal 6 November 2022 tersebut tidak termasuk dalam kategori/kriteria kecelakaan kapal.

Yang dimaksud kecelakaan kapal berdasarkan ketentuan Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah :

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa :

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;
- c. Kapal tubrukan; dan
- d. Kapal kandas.

Jo. Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, berbunyi :

(1) Kecelakaan Kapal berupa:

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;
- c. Kapal tubrukan; dan

Halaman 29 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



d. Kapal kandas.

Bahwa dengan demikian jelas kerusakan mesin bantu kapal dikarenakan bahan bakar yang kotor tidak termasuk dalam katagori/kriteria kecelakaan kapal vide Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Jo. Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dan oleh karena itu terbukti peristiwa tanggal 6 November 2022 adalah peristiwa yang berdiri sendiri, terputus dan tidak ada kaitan/hubungannya dengan kejadian tanggal 26 November 2022 yang menyebabkan kemungkinan tenggelamnya kapal.

28. Bahwa kejadian kerusakan mesin bantu kapal sehingga kapal mengalami mati total (*Black Out*) yang terjadi pada tanggal 6 November 2022 tersebut telah diperbaiki pada tanggal 16 November 2022 **dan telah selesai**, oleh karena itu kapal pada tanggal 16 November 2022 melanjutkan pelayaran.

Setelah tanggal 6 November 2022 dalam hal ini Tertanggung/Penggugat tetap memikul kewajiban untuk menjaga dan melakukan tindakan sepantasnya guna menghindari kerugian, **dan sekali-kali tidak boleh lalai untuk memenuhi kewajiban dan syarat-syarat pertanggungan.**

Bahwa oleh karena itu yang harus dilakukan Nakhoda ketika terjadi peristiwa tanggal 6 November 2022 tersebut adalah harus memberitahukan kepada pejabat pemeriksa sebagaimana yang dimaksud ketentuan Pasal 128 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(1) *Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksaan Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.*

Jo. ketentuan Pasal 132 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(3) *Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarluaskan kepada pihak lain dan/atau Instansi Pemerintah terkait.*

**Bukan melanjutkan pelayaran pada tanggal 16 November 2022 dimana diketahui sertifikat kelaik lautan kapal sudah habis waktu (daluarsa) dan sudah tidak valid lagi.**

29. **Bahwa berlayarnya kapal setelah tanggal 6 November 2022**

*Halaman 30 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



yaitu pada tanggal 16 November 2022 tersebut sesungguhnya kapal sudah dalam keadaan **TIDAK LAIK LAUT**, karena itu Perjanjian Pertanggung-janaan *a quo* menjadi **BATAL** atau tidak berlaku lagi karena Tertanggung/Penggugat tidak memenuhi atau telah melanggar *warranty* berupa :

1. Sertifikat Pemeliharaan Kelas yang mencakup jangka waktu dari 20 Mei 2022 sampai dengan 8 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
2. Sertifikat Klasifikasi (Lambung dan Mesin) yang mencakup jangka waktu dari 16 Agustus 2018/8 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
3. Sertifikat Garis Muat Internasional yang mencakup jangka waktu dari 16 Agustus 2018/8 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
4. Sertifikat Kontruksi Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 27 Juli 2022/8 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
5. Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 27 Juli 2022/8 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
6. Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo yang mencakup jangka waktu dari 27 Juli 2022/8 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
7. Sertifikat Pencegahan Polusi Minyak Nasional yang mencakup jangka waktu dari 27 January 2020/3 November 2022, sudah habis waktu (daluarsa) atau SUDAH TIDAK VALID.
8. Berdasarkan surat yang dikeluarkan oleh PT Biro Klasifikasi Indonesia No. B.09149/PS.305/KI-23 tanggal 4 Juli 2023 status kelas kapal pada tanggal 26 November 2022 ditangguhkan (*suspend*).

Sedangkan permintaan perpanjangan sertifikat-sertifikat kapal yang jatuh tempo pada tanggal 8 November 2022 kepada Otoritas Pelabuhan Bontang serta tanggapan dari Otoritas Pelabuhan Bontang terkait hal tersebut tidak dilakukan oleh Penggugat.

Sebagaimana *email* dari Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 5 Juli 2023, yang berbunyi :

*Dear Ibu Anni,*

*Kami merujuk pada email Ibu di bawah ini dan bersama ini kami mencatat*

*Halaman 31 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

*bahwa pada saat kapal berangkat pada tanggal 3 November 2022 sesuai SPB (Surat Persetujuan Berlayar), dokumen/sertifikat kapal masih dalam keadaan valid, namun dapat kami sampaikan bahwa dokumen/sertifikat kapal yang valid pada saat tanggal kejadian (sebagaimana perdatap surveyor yaitu pada tanggal 26 November 2022) belum kami terima hingga saat ini.*

*Oleh sebab polis mensyaratkan bahwa dokumen/sertifikat kapal harus berlaku dan valid pada tanggal kejadian, maka guna memenuhi warranty polis, kami membutuhkan dokumen sebagai berikut:*

- a. *Class Maintenance Certificate yang mencakup periode 26 November 2022.*
- b. *Certificate of Classification yang mencakup periode 26 November 2022.*
- c. *International Load Line Certificate yang mencakup periode 26 November 2022.*
- d. *Cargo Ship Safety Contruction Certificate yang mencakup periode 26 November 2022.*
- e. *Cargo Ship Safety Equipment Certificate yang mencakup periode 26 November 2022.*
- f. *Cargo Ship Safety Radio Certificate yang mencakup periode 26 November 2022.*
- g. *National Oil Pollution Certificate yang mencakup periode 26 November 2022.*

*Namun demikian sebagaimana penjelasan dari pihak Pemilik Kapal bahwa "Dokumen kapal masih dalam keadaan valid dari estimasi akan diperpanjang sesampainya kapal pelabuhan tujuan (Bontang)", maka kami mohon konfirmasi dari pihak Pemilik Kapal apakah ada surat permintaan perpanjangan sertifikat-sertifikat kapal yang jatuh tempo pada tanggal 8 November 2022 kepada pihak Syahbandar di pelabuhan Bontang beserta tanda terima surat dari Pelabuhan Bontang beserta jawabannya ? Apabila ada mohon dapat dikirimkan kepada kami.*

*Demikian kami sampaikan dan atas perhatiannya, kami ucapkan terima kasih.*

*Salam,*

*Maurene Ayu S*

**SURAT ELEKTRONIK ATAU EMAIL  
SEBAGAI ALAT BUKTI ELEKTRONIK YANG SAH**

*Halaman 32 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



30. Bahwa surat elektronik atau *email* terdiri dari kombinasi angka-angka dan huruf sebagai Data Elektronik yang dikumpulkan mejadi Informasi Elektronik yang merupakan produk dari Sistem Elektronik dan dapat dipahami oleh penerima atau pihak lain. Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Elektronik merupakan **alat bukti yang sah**.

Bahwa terkait dengan *email* sebagaimana tersebut diatas, Pasal 5 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Elektronik, berbunyi:

*Pasal 5*

- (1) *Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah.*
- (2) *Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perluasan dari alat bukti yang sah sesuai dengan Hukum Acara yang berlaku di Indonesia.*

Bahwa hal ini sekaligus membuktikan bahwa penanganan klaim telah dilaksanakan dengan baik sesuai dengan prinsip itikad baik yang sempurna (*principle of utmost good faith*) dalam melaksanakan Perjanjian Asuransi/Pertanggungan *a quo* sebagaimana tercermin dalam ketentuan Pasal 31 ayat (2) UU No. 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian yang berbunyi :

*Agen Asuransi, Pialang Asuransi, Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Perasuransian wajib memberikan informasi yang benar, tidak palsu, dan/atau tidak menyesatkan kepada Pemegang Polis, Tertanggung, atau Peserta mengenai risiko, manfaat, kewajiban dan pembebanan biaya terkait dengan produk asuransi syariah yang ditawarkan.*

Selanjutnya Pasal 1 angka 22 POJK No. 28 Tahun 2022 tentang perubahan atas POJK No. 70/POJK.05/2016, menyebutkan :

*Sistem Elektronik adalah serangkaian perangkat dan prosedur elektronik yang berfungsi mempersiapkan, mengumpulkan, mengolah, menganalisis, menyimpan, menampilkan, mengumumkan, mengirimkan, dan/atau menyebarkan informasi elektronik.*

**KETIDAK LAIKAN LAUT TERSEBUT MERUPAKAN  
PELANGGARAN/PENYIMPANGAN WARRANTY = PELANGGARAN  
TERHADAP UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG**

*Halaman 33 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



**PELAYARAN**

**Ketentuan terkait Kelaiklautan Kapal diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.**

31. Pasal 1 angka 33 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

*Kelaik lautan 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 diperairan tertentu.*

Pasal 1 angka 34 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

*Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.*

Pasal 1 angka 35 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

*Badan Klasifikasi adalah Lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu material marine, pengawasan pembangunan, pemeliharaan dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.*

Selanjutnya Pasal 117 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(1) *Keselamatan dan keamanan angkutan perairan kondisi terpenuhnya persyaratan :*

- a. **Kelaiklautan kapal; dan**
- b. **kenavigasian**

(2) *Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-daerahnya yang meliputi :*

- a. *Keselamatan kapal;*
- b. *Pencegahan pencemaran dari kapal;*
- c. *Pangawalan kapal;*
- d. *Garis muat kapal dan pemuatan;*
- e. *Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- f. *Status hukum kapal;*
- g. *Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan*
- h. *Manajemen keselamatan kapal.*

(3) *Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.***

Pasal 127 ayat (1) huruf a Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

**(1) Sertifikat kapal tidak berlaku apabila :**

**a. Masa berlaku sudah berakhir;**

Pasal 128 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(1) *Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksaan Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.*

Pasal 131 ayat (2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(2) *Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan.*

Pasal 132 ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(1) *Kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan.*

(3) *Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkan kepada pihak lain dan/atau instansi Pemerintah terkait.*

Pasal 134 ayat (1) dan (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

(2) *Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran.*

(3) *Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran diberikan sertifikat dan pengendalian pencemaran oleh Menteri.*

Halaman 35 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt

#### 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

Ketentuan Pasal 128 Jo. Pasal 132 ayat (3) tersebut diatas sejalan dan selaras dengan ketentuan Pasal 138 ayat (2) (3) (4) Jo. ketentuan Pasal 207 ayat (1) Jo. ketentuan Pasal 208 ayat (1) huruf I Jo. ketentuan Pasal 244 ayat (3) dan ayat (4) huruf a Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Ketentuan Pasal 138 ayat (2) (3) dan (4) menyebutkan :

- (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).*
- (4) *Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.*

Ketentuan Pasal 207 ayat (1) huruf I menyebutkan :

- (1) *Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayanan yang mencakup, pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.*

Ketentuan Pasal 208 ayat (1) huruf I menyebutkan :

- (1) *Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas :*
  - I. melaksanakan bantuan pencairan dan penyelamatan;*

Ketentuan Pasal 244 ayat (3) dan (4) huruf a menyebutkan :

- (3) *Nakhoda wajib melakukan tindakan pencegahan dan penyebarluasan berita kepada pihak lain apabila mengetahui di kapalnya, kapal lain, atau adanya orang dalam keadaan bahaya.*
- (4) *Nakhoda wajib melaporkan bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada :*
  - a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya di wilayah perairan Indonesia.*

Selanjutnya Pasal 147 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

- (1) *Setiap kapal yang berlayar harus ditetapkan garis muatnya sesuai dengan persyaratan.*

Halaman 36 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



(2) **Penetapan garis muat kapal dinyatakan dalam Sertifikat Garis Muat.**

Pasal 169 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan :

- (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 pada ayat (1) diberi sertifikat.**

Ketentuan terkait Kelaiklautan Kapal dalam *Marine Insurance Act (MIA) 1906* sebagaimana diubah dengan *Marine Insurance Act (MIA) 2015* yang wajib dipenuhi oleh Tertanggung.

32. Dalam Pasal 39 ayat (1) *Marine Insurance Act (MIA) 1906* sebagaimana diubah dengan *Marine Insurance Act (MIA) 2015* disebutkan :

- (1) *In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.*

*Dalam polis pelayaran terdapat jaminan tersirat bahwa pada awal pelayaran kapal harus laik laut untuk tujuan petualangan tertentu yang dipertanggungjawabkan.*

Dalam Pasal 40 ayat (2) *Marine Insurance Act (MIA) 1906* sebagaimana diubah dengan *Marine Insurance Act (MIA) 2015* disebutkan :

- (2) *In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.*

Dalam polis pelayaran atas barang atau barang bergerak lainnya terdapat jaminan tersirat bahwa pada awal pelayaran kapal tersebut tidak hanya laik laut sebagai kapal, tetapi juga cukup layak untuk membawa barang atau barang bergerak lainnya ke tujuan yang dimaksudkan oleh polis.

33. Bahwa berdasarkan ketentuan pasal-pasal dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan *Marine Insurance Act (MIA) 1906* sebagaimana diubah dengan *Marine Insurance Act (MIA) 2015* sebagaimana telah disebutkan diatas adalah guna memenuhi klausul



*warranty Hull and Machinery Insurance Policy* Number : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 dimana sertifikat-sertifikat kapal harus dalam keadaan valid.

Bahwa sesuai dengan hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 sebagaimana tersebut diatas sertifikat-sertifikat kapal "MUTIA LADJONI 7" eks "GREEN PINE" telah berada dalam kondisi atau keadaan dimana sertifikat-sertifikat tersebut terbukti telah habis waktu (daluarsa) dan sudah tidak valid lagi sebelum terjadinya kecelakaan pada tanggal 26 November 2022 sehingga dapat dikatakan kapal "MUTIA LADJONI 7" eks "GREEN PINE", **TIDAK LAIK LAUT (Unseaworthy)** karena itu merupakan pelanggaran/penyimpangan *warranty*, sehingga kerugian yang diakibatkannya tersebut merupakan kerugian diluar risiko yang dijamin oleh polis asuransi dan diluar tanggung jawab Tergugat I dan Tergugat II sebagai Penanggung.

**34.** Bahwa oleh karena telah terjadi pelanggaran/penyimpangan *warranty* atau *warranty* tidak terpenuhi, maka **BATAL** Perjanjian Asuransi *a quo* sejak terjadi pelanggaran/penyimpangan *warranty* yang dibuktikan dengan hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 tersebut, **maka tanggung jawab polis tidak ada dan Penanggung/Tergugat I dan Tergugat II berhak menolak klaim** yang diajukan Tertanggung/Penggugat.

**35.** Bahwa penilaian kerugian asuransi dari Perusahaan Jasa Penilai Kerugian Asuransi *Loss Adjuster* PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 tersebut dilakukan secara professional, independent, dan imparial dan penunjukkannya sudah sesuai dengan klausul nominasi yang terdapat dalam *Hull and Machinery Insurance Policy Number*: P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022, yaitu:

- a. PT Radita Utama Internusa (RHI).
- b. **PT Global Internusa Adjusting (GIA).**
- c. PT Marine Claim Officer (MCO).

Hal ini dimaksudkan guna menghindari atau mencegah dugaan adanya pengelembungan atau kecurangan baik dari pihak Penanggung maupun Tertanggung, jadi sudah dilaksanakan secara transparan dan akuntabel.

Bahwa Pasal 1 ayat (13) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, menyebutkan :

*"Usaha Penilai Kerugian Asuransi adalah usaha jasa penilaian klaim dan/atau jasa konsultasi atas objek asuransi"*.

*Halaman 38 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pasal 4 ayat (3) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, menyebutkan :

*“Perusahaan penilai kerugian asuransi hanya dapat menyelenggarakan Usaha Penilai Kerugian Asuransi”.*

Selanjutnya, ketentuan Pasal 23 ayat 1 POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan:

*“Tenaga Ahli pada Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) memiliki wewenang:*

- a. menyimpulkan tanggung jawab Polis Asuransi atas kerugian asuransi;
- b. ...”

Ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf b POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan:

*“(2) Penentuan nilai pembayaran klaim atau manfaat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan:*

a. ...

***b. hasil penilaian Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi.***

Selanjutnya ketentuan Pasal 21 ayat (1) POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan:

*Tenaga Ahli pada Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) wajib memenuhi tugas paling sedikit sebagai berikut :*

- a. Mengkoordinasikan pengumpulan data dan informasi untuk menilai ganti rugi asuransi;
- b. Mengevaluasi rancangan laporan penilaian ganti rugi asuransi; dan
- c. Memverifikasi laporan penilaian ganti rugi asuransi.

Ketentuan Pasal 23 POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan :

*Tenaga Ahli pada Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) memiliki wewenang:*

- a. Menyimpulkan tanggung jawab Polis Asuransi atas kerugian asuransi;
- b. Menyimpulkan nilai ganti rugi asuransi;
- c. Menandatangani laporan penilaian ganti rugi asuransi;
- d. Memberikan saran dalam melakukan manajemen terhadap risiko

Halaman 39 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



objek asuransi;

e. Memberikan saran kepada pemegang polis, tertanggung, atau peserta mengenai langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi kerugian.

Selain itu dalam hal ini, **Perusahaan Asuransi dilarang mengabaikan penilai kerugian asuransi tanpa didasari argument yang kuat**, hal ini berdasarkan ketentuan Pasal 37 ayat (2) dan (3) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 69/POJK.05/2016 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, Perusahaan Reasuransi, dan Perusahaan Reasuransi Syariah (“**POJK 69/2016**”), yang kami kutip di bawah ini:

Ketentuan Pasal 37 ayat (2) dan (3) POJK 69/2016:

“(2) Perusahaan atau Unit Syariah dapat menunjuk perusahaan penilai kerugian asuransi untuk melakukan penilaian terhadap klaim yang diajukan.”

“(3) Dalam hal Perusahaan atau Unit Syariah menggunakan perusahaan penilai kerugian asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Perusahaan atau Unit Syariah dilarang mengabaikan hasil penilaian kerugian tanpa didasari argumen yang kuat.”

**KLAIM YANG DIAJUKAN PENGGUGAT DITOLAK KARENA PERISTIWA  
KEMUNGKINAN TENGGELAMNYA KAPAL YANG MENYEBABKAN  
KERUGIAN TERSEBUT ADALAH KESALAHAN/KELALAIAN MUTLAK  
DARI TERTANGGUNG/PENGGUGAT SENDIRI SEBAB TERJADI  
PELANGGARAN/PENYIMPANGAN WARRANTY**

**36.** Bahwa dalam Perjanjian Asuransi, Tertanggung wajib memenuhi janji-janji tertentu yang disebut *warranty* agar Perjanjian Asuransi berlaku (tidak batal atau dibatalkan).

Dalam ketentuan **Pasal 33 Marine Insurance Act (MIA) 1906 sebagaimana diubah dengan Marine Insurance Act (MIA) 2015 di Inggris** dan yang berlaku secara universal dijelaskan :

- 1) *A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state or facts.*
- 2) *A warranty may be express or implied.*
- 3) *A warranty as above defined, is condition which must be exactly*

Halaman 40 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



*complied with, whether it be material to the risk or not.*

Bahwa dalam ketentuan Pasal 33 MIA tersebut, *warranty* merupakan suatu janji dari Tertanggung untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan, atau harus selalu memenuhi suatu ketentuan.

*Warranty* sebagaimana didefinisikan tersebut adalah suatu kondisi yang **harus benar-benar dipatuhi**, baik yang bersifat material terhadap risiko maupun tidak.

**37.** Bahwa kemungkinan tenggelamnya kapal/objek pertanggung jawaban tersebut terjadi adalah karena kesalahan/kelalaian mutlak dari Tertanggung/Penggugat sendiri yang telah melanggar/menyimpang dari *warranty* sebagaimana hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023, maka konsekwensi yuridisnya Tertanggung/Penggugat tidak berhak mengajukan klaim asuransi kepada Penanggung/Tergugat I dan Tergugat II dan Penanggung/Tergugat I dan Tergugat II tidak berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada Tertanggung/Penggugat.

Hal ini ditegaskan dalam ketentuan Pasal 276 KUHD Jo. Pasal 294 KUHD Pasal 276 KUHD berbunyi :

*Tiada kerugian atau kerusakan yang disebabkan karena kesalahan si Tertanggung sendiri harus ditanggung oleh Penanggung. Bahkan berhaklah si Penanggung itu memiliki premi ataupun menuntutnya apabila ia sudah mulai memikul suatu bahaya.*

Pasal 294 KUHD berbunyi :

*Si Penanggung dibebaskan dari kewajibannya untuk membayar kerugian, apabila ia membuktikan bahwa kebakaran itu disebabkan karena kesalahan atau kelalaian di Tertanggung yang sangat melampaui batas.*

**Bahwa Pasal 276 dan Pasal 294 KUHD tersebut menetapkan bahwa kesalahan sendiri merupakan batas luar tanggung jawab penanggung, yang berarti bila kerugian itu bersumber pada kesalahan tertanggung sendiri, maka penanggung tidak bertanggung jawab.**

**PARA TERGUGAT (TERGUGAT I DAN TERGUGAT II) TIDAK MELAKUKAN WANPRESTASI KEPADA PENGGUGAT SEBAGAIMANA YANG DIDALILKAN PENGGUGAT**

**38.** Bahwa untuk dikatakan wanprestasi apabila pihak yang dinyatakan wanprestasi tersebut adalah dalam keadaan tidak berprestasi yang dapat dipersalahkan, nyatanya dalam perkara *a quo* justru Penggugat sendiri yang telah wanprestasi kepada Para Tergugat (Tergugat I dan

*Halaman 41 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



Tergugat II) dengan tidak melakukan kewajibannya untuk memenuhi klausul *warranty* sesuai dengan yang telah diperjanjikan, dimana dalam Perjanjian Asuransi *a quo* telah secara jelas dan nyata-nyata tercantum dalam polis ditegaskan dengan persyaratan dan persyaratan-persyaratan tersebut dimasukkan dalam klausul *warranty*, sebagaimana yang telah disebutkan diatas, **maka selama pertanggung a quo berlaku**

**Tertanggung/Penggugat wajib dan harus memenuhi warranty tersebut.**

Bahwa oleh karena *warranty* ini tidak dipenuhi atau telah dilanggar oleh Penggugat (Tertanggung) sebagaimana hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023, maka sesungguhnya Penggugat sendiri telah wanprestasi sejak terjadinya pelanggaran *warranty*, dan konsekuensi yuridisnya Perjanjian Asuransi/Pertanggung *a quo* adalah **BATAL**.

Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 254 KUHD, yang berbunyi :

*Pelepasan yang dilakukan pada waktu mengadakan pertanggung atau selama berjalannya hal itu, atas hal yang menurut ketentuan undang-undang dipersyaratkan untuk hakekat perjanjian itu, atau hal yang dengan tegas dilarang, adalah batal.*

*Warranty* ini sangat perlu bagi Penanggung untuk melindunginya dari kewajiban atau beban ganti rugi yang tidak sepatasnya dibebankan kepadanya.

## TENTANG TUNTUTAN GANTI KERUGIAN BAIK MATERIIL MAUPUN

### IMMATERIIL YANG DIDALILKAN PENGGUGAT

**39.** Bahwa ditolak dalil Penggugat mengenai tuntutan ganti kerugian baik materiil maupun immaterial tersebut, oleh karena tidak benar dan tidak berdasarkan hukum.

Bahwa sebagaimana telah disampaikan diatas, oleh karena Tertanggung/Penggugat telah melakukan penyimpangan/pelanggaran *warranty* atas *Hull and Machinery Insurance Policy Number: P15206101598-000* tanggal 26 Januari 2022 dimana **sertifikat-sertifikat kapal sudah habis waktu (daluarsa) dan sudah tidak valid.**

Dan berdasarkan hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 dengan **KESIMPULAN.**

**“Kami menganggap bahwa pada saat terjadinya kecelakaan kedua yaitu tanggal 26 November 2022 (kapal dilaporkan membentur benda keras yang mengakibatkan ruang mesin kebanjiran dan kemungkinan tenggelam), kelas kapal ditangguhkan dan surat keterangan resmi**

Halaman 42 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



lainnya belum diperpanjang/divalidasi ulang pada saat kecelakaan. Oleh karena itu, kami menganggap bahwa pemilik kapal telah melanggar jaminan polis sesuai dengan pasal 10 (2) dan 10 (4) Undang-Undang Asuransi Tahun 2015 di atas.

Dengan demikian, Penanggung mempunyai alasan untuk menolak klaim Tertanggung karena tidak ada klaim untuk ditanggapi oleh Penanggung”.

Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 37 ayat (3) POJK 69/2016:

“(3) Dalam hal Perusahaan atau Unit Syariah menggunakan perusahaan penilai kerugian asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Perusahaan atau Unit Syariah dilarang mengabaikan hasil penilaian kerugian tanpa didasari argumen yang kuat”.

Bahwa penolakan ganti rugi klaim yang diajukan oleh Penggugat tidak semata-mata mutlak didasarkan atas argumentasi Para Tergugat/Tergugat I dan Tergugat II saja, namun dibalik itu semua ada mekanisme pada setiap pengajuan klaim yang harus melalui penilaian dan atau survei atas klaim-klaim yang diajukan melalui Perusahaan Jasa Penilai Kerugian Asuransi yang professional, independent dan imparial. Sesuai dengan amanat Pasal 1 ayat (13) Jo. Pasal 4 ayat (3) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian dan Pasal 7 ayat (2) huruf b POJK 70/2016 sebagaimana yang telah Para Tergugat/Tergugat I dan Tergugat II sampaikan diatas.

Bahwa oleh karena terbukti Para Tergugat (Tergugat I dan Tergugat II) tidak melakukan wanprestasi kepada Penggugat, maka tuntutan kerugian materiil maupun immaterial, termasuk honorarium advokat sebagaimana didalilkan oleh Penggugat tersebut haruslah ditolak dan dikesampingkan.

Terkait dengan hal tersebut mohon pertimbangan Majelis Hakim terhadap Yurisprudensi MARI No. 983 K/Sip/1973 tanggal 11 September 1975 yang berbunyi :

*Karena HIR tidak mengharuskan adanya penguasaan kepada advokat, tuntutan tentang upah pengacara ditambah 10% incasso komisi ditambah 20% pajak penjualan incasso komisi tidak dapat dikabulkan.*

40. Bahwa selama pertanggungungan berlangsung dimana ternyata terdapat ketentuan/persyaratan *warranty* yang tercantum dalam polis sebagaimana dalam Perjanjian Asuransi/ Pertanggungungan *a quo* dengan sengaja diingkari oleh Tertanggung, maka Penanggung bebas dari tanggung jawab ganti rugi dihitung sejak terjadi pengingkaran tersebut.

## PERMOHONAN SITA JAMINAN (CONSERVATOIR BESLAG) YANG

Halaman 43 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



**DIAJUKAN PENGGUGAT TIDAK BERALASAN DAN TIDAK  
BERDASARKAN HUKUM**

41. Bahwa ditolak permohonan Penggugat untuk meletakkan Sita Jaminan (*Conservatoir Beslag*) atas tanah dan bangunan kantor Tergugat I dan Tergugat II tersebut, oleh karena tidak benar dan tidak berdasarkan hukum.

Permohonan Sita Jaminan hanya dapat diterapkan pada peristiwa hutang-piutang, dan harus memenuhi alasan-alasan yang menjadi persyaratan sebagaimana diatur dalam pasal 227 ayat (1) HIR, yaitu :

- a. Ada persangkaan yang beralasan;
- b. Tergugat akan menggelapkan barang-barangnya;
- c. Dengan maksud untuk menjauhkan barang-barang itu dari kepentingan Penggugat;
- d. Sebelum putusan berkekuatan hukum tetap.

Berdasarkan pasal 227 HIR tersebut Penggugat harus dapat membuktikan terlebih dahulu adanya alasan-alasan tersebut diatas sebelum mengajukan permohonan sita jaminan. Dan faktanya Penggugat tidak dapat menguraikan alasan-alasan pengajuan sita jaminan.

Pelaksanaan sita jaminan harus sesuai dengan prinsip kehati hatian (*prudential*).

Tentang sita jaminan SEMA No. 5/1975, menyatakan :

- a. Agar para hakim berhati-hati sekali dalam menerapkan atau menggunakan lembaga sita jaminan (*conservatoir beslag*) dan sekali-kali jangan mengabaikan syarat-syarat yang diberikan oleh undang-undang (pasal 227 HIR/261 RGg).
- b. ...
- c. Agar dalam surat permohonan *conservatoir beslag* serta surat ketetapan yang mengabulkannya disebut alasan-alasan apa yang menyebabkan *conservatoir beslag* yang dimohon dan dikabulkan itu, yang berarti bahwa sebelum dikeluarkan surat ketetapan yang mengabulkan permohonan *conservatoir beslag* diadakan penelitian lebih dahulu tentang ada tidaknya alasan yang dikemukakan oleh pemohon.

Prinsip kehati-hatian ini perlu diperhatikan dengan cermat jangan sampai terjadi sita yang sudah diletakkan atas harta Tergugat, tapi pada saat dijatuhkan putusan, ternyata hakim yang bersangkutan menolak gugatan Penggugat.

**TUNTUTAN AGAR PUTUSAN DALAM PERKARA A QUO DAPAT**



**DILAKSANAKAN TERLEBIH DAHULU (UIT VOERBAAR BIJ VOORRAAD) SAMA SEKALI TIDAK BERDASARKAN HUKUM**

42. Bahwa Para Tergugat/Tergugat I dan Tergugat II menolak dengan tegas tuntutan putusan *Uit Voerbaar Bij Voorraad* yang diajukan Penggugat, oleh karena tidak benar dan tidak berdasarkan hukum.

Tidak ada satupun bukti yang bersifat Otentik dan Eksepsional dari Penggugat untuk dapat dikabulkannya putusan serta merta (*Uit Voerbaar Bij Voorraad*).

Permohonan putusan serta merta (*Uit Voerbaar Bij Voorraad*) yang diajukan Penggugat tersebut sama sekali tidak memenuhi syarat-syarat sebagaimana diatur dalam **Pasal 180 ayat (1) HIR dan Pasal 191 RBG**, yaitu :

- a. Gugatan didasarkan atas suatu alas hak yang berbentuk akta otentik.
- b. Didasarkan atas akta dibawah tangan yang diakui atau yang dianggap diakui jika putusan dijatuhkan verstek.
- c. Didasarkan pada putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap.

Hal ini sesuai dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung RI No. 858 K/Sip/1971 tanggal 27 Oktober 1971, yang berbunyi :

*Putusan yang dapat dilaksanakan lebih dahulu, walaupun ada verzet atau banding, harus memenuhi syarat-syarat tersebut dalam pasal 180 HIR.*

Dalam **SEMA No. 03 Tahun 1971** dan Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi Pengadilan Buku II, dikatakan syarat-syarat untuk menjatuhkan putusan serta merta, yaitu :

- a. Surat bukti yang diajukan untuk membuktikan dalil gugatan terdiri dari :
  1. Akta otentik, atau
  2. Akta dibawah tangan yang diakui isi dan tanda tangan oleh Tergugat.
- b. Ada putusan yang sudah berkekuatan hukum tetap (*Inkracht Van Gewijsde*) yang menguntungkan pihak Penggugat dan putusan itu ada hubungannya dengan gugatan yang bersangkutan.
- c. Ada gugatan provisi yang dikabulkan.
- d. Apabila objek gugatan adalah barang milik Penggugat yang dikuasai oleh Tergugat.

Dan dalam perkara *a quo* tidak ada satu pun bukti dari Penggugat yang



bersifat otentik dan isinya diakui oleh Para Tergugat/Tergugat I dan Tergugat II, tidak ada putusan yang berkekuatan hukum tetap maupun putusan provisi yang dikabulkan.

Selain dari pada itu salah satu syarat sebelum putusan serta merta dapat dilaksanakan adalah pemohon putusan serta merta tersebut harus terlebih dahulu memberikan jaminan yang nilainya sama dengan nilai barang/objek eksekusi sehingga tidak menimbulkan kerugian kepada pihak lain apabila ternyata dikemudian hari dijatuhkan putusan yang membatalkan putusan pengadilan tingkat pertama. Dan dalam perkara *a quo* Penggugat sama sekali tidak memberikan jaminan dengan syarat-syarat sebagaimana dimaksud.

**43.** Bahwa berdasarkan uraian tersebut diatas, sangat jelas dan tidak terbantahkan lagi bahwa permohonan putusan serta merta yang dimohonkan oleh Penggugat adalah mengada-ada dan tidak berdasarkan hukum, serta sama sekali tidak memenuhi syarat-syarat sebagaimana yang diatur dalam **Pasal 180 ayat (1) HIR, Pasal 191 RBG dan SEMA No. 03 Tahun 1971** dan Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi Pengadilan Buku II. Oleh sebab itu **sudah sepatutnya apabila Majelis Hakim menolak permohonan putusan serta merta yang diajukan oleh Penggugat.**

**44.** Bahwa berdasarkan hal-hal yang telah disampaikan tersebut diatas, maka gugatan Penggugat tersebut layak dan sangat beralasan menurut hukum untuk ditolak dan dikesampingkan seluruhnya.

## **II. DALAM REKONVENSI :**

1. Bahwa Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi selanjutnya disebut Para Penggugat Rekonvensi mohon agar segala sesuatu yang telah disampaikan pada bagian Konvensi secara mutatis mutandis dianggap termasuk dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan Dalam Rekonvensi.

2. Bahwa sebagaimana telah disampaikan pada bagian Konvensi, klaim asuransi yang diajukan Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi ditolak karena Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi telah menyimpang dan melakukan pelanggaran klausul *warranty Hull and Machinery Insurance Policy Number : P15206101598-000* tanggal 26 Januari 2022, yaitu:

- Warranty vessel Class and maintained at the time of accident.
- Warranty Single tow only.
- Warranty Sailing permit from port authority.

*Halaman 46 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Warranty that the vessel must be seaworthy and seaworthiness at the time of accident.
- Warranty No Overload Cargo and/or Passengers at the time of accident.
- Warranty the valid and available of ship's document(s) or certificate(s) :
  - Nationality.
  - International Tonnage Certificate (1969).
  - International Oil Pollution Prevention Certificate.
  - International Load Line Certificate.
  - Cargo Ship Safety Construction Certificate.
  - Cargo Ship Safety Equipment Certificate.
  - Cargo Ship Safety Radio Certificate.

At the time of accident.

Terjemahan Tersumpah Nomor Polis : P15206101598-000

- Jaminan kelas kapal dan kelasnya dipertahankan pada saat kecelakaan.
- Jaminan penarikan tunggal saja.
- Jaminan adanya izin berlayar dari otoritas pelabuhan.
- Jaminan bahwa kapal harus laik layar dan kelaikan layarnya pada saat kecelakaan.
- Jaminan bahwa tidak ada kelebihan muatan dan/atau penumpang pada saat kecelakaan.
- Jaminan keabsahan dan ketersediaan dokumen(-dokumen) atau sertifikat (-sertifikat) kapal:
  - Kebangsaan.
  - Sertifikat Tonase Internasional (1969).
  - Sertifikat Pencegahan Pencemaran Minyak Internasional.
  - Sertifikat Garis Muatan Internasional.
  - Sertifikat Pembangunan Keselamatan Kapal Kargo.
  - Sertifikat Peralatan Keselamatan Kargo.
  - Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo.

Pada saat kecelakaan.

3. Bahwa berdasarkan hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023 dengan **KESIMPULAN**.  
**"Kami menganggap bahwa pada saat terjadinya kecelakaan kedua yaitu tanggal 26 November 2022 (kapal dilaporkan membentur benda**

*Halaman 47 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



keras yang mengakibatkan ruang mesin kebanjiran dan kemungkinan tenggelam), kelas kapal ditanggihkan dan surat keterangan resmi lainnya belum diperpanjang/divalidasi ulang pada saat kecelakaan. Oleh karena itu, kami menganggap bahwa pemilik kapal telah melanggar jaminan polis sesuai dengan pasal 10 (2) dan 10 (4) Undang-Undang Asuransi Tahun 2015 di atas.

Dengan demikian, Penanggung mempunyai alasan untuk menolak klaim Tertanggung karena tidak ada klaim untuk ditanggapi oleh Penanggung”.

Dan sesuai dengan ketentuan Pasal 37 ayat (3) POJK 69/2016

“(3) Dalam hal Perusahaan atau Unit Syariah menggunakan perusahaan penilai kerugian asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Perusahaan atau Unit Syariah dilarang mengabaikan hasil penilaian kerugian tanpa didasari argumen yang kuat”.

4. Bahwa penolakan ganti rugi klaim yang diajukan oleh Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi tersebut tidak semata-mata mutlak didasarkan atas argumentasi Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi saja, namun dibalik itu semua ada mekanisme pada setiap pengajuan klaim yang harus melalui penilaian dan atau survei atas klaim-klaim yang diajukan melalui Perusahaan Jasa Penilai Kerugian Asuransi yang profesional, independent dan imparial. Sesuai dengan amanat Pasal 1 ayat (13) Jo. Pasal 4 ayat (3) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian dan Pasal 7 ayat (2) huruf b POJK 70/2016.
5. Bahwa hasil penilaian kerugian asuransi dari Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tersebut telah Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi sampaikan kepada Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi melalui Surat Nomor : 0662/SK/CGH-NMV/IX/2023 tanggal 01 September 2023, namun Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi tidak juga memahami dan memakluminya bahkan memaksakan diri mengajukan Gugatan Konvensi.
6. Bahwa dalam peristiwa dimana Perjanjian Asuransi *Hull and Machinery Insurance Policy Number* : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 *a quo* telah secara jelas dan nyata-nyata tercantum dalam polis ditegaskan dengan persyaratan dan persyaratan-persyaratan tersebut dimasukkan dalam klausul *warranty*, sebagaimana yang telah disebutkan pada bagian Kovensi diatas, **maka selama pertanggungan a quo berlaku**

Halaman 48 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



**Tertanggung/Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi wajib dan harus memenuhi warranty tersebut.**

Bahwa oleh karena *warranty* ini ternyata tidak dipenuhi atau telah dilanggar oleh Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi (Tertanggung) sebagaimana hasil laporan Penilai Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting (GIA) tanggal 24 Agustus 2023, maka sesungguhnya Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi sendiri telah wanprestasi sejak terjadinya pelanggaran *warranty*.

Bahwa oleh karena itu mohon agar Penggugat Konvensi/ Tergugat Rekonvensi dinyatakan telah melakukan wanprestasi kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi dan sangat merugikan Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi.

7. Bahwa akibat wanprestasi yang dilakukan oleh Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi tersebut, Tergugat II Konvensi/Penggugat Rekonvensi mengalami kerugian, baik kerugian Materiil maupun kerugian Immateriil dalam bentuk sebagai berikut:

7.1. Bahwa akibat yang diderita oleh Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi adalah RUSAKNYA REPUTASI Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi sebagai perusahaan Asuransi terkemuka yang taat pada peraturan dan selalu setia memberikan perlindungan asuransi yang baik dimata klien-kliennya dan relasi bisnis Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi;

7.2. Bahwa akibatnya oleh publik Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi ditempatkan pada posisi seolah-olah sebagai perusahaan Asuransi yang tidak professional;

8. Bahwa akibat ulah dari Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi yang telah wanprestasi kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi tersebut, maka Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi telah menderita kerugian MATERIIL maupun IMMATERIIL, dengan perincian:

8.1. Kerugian MATERIIL yaitu biaya-biaya yang harus dikeluarkan dalam rangka mengurus perkara ini, yaitu sebesar Rp 5.000.000.000,00,-

*Halaman 49 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



(lima milyar rupiah).

Oleh karena itu mohon agar Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi dihukum dan diperintahkan untuk membayar kerugian Materiil tersebut kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi uang sebesar Rp 5.000.000.000,00,- (lima milyar rupiah).

Dan uang kerugian Materiil tersebut harus dibayar oleh Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi secara kontan, tunai, sekaligus dan seketika selambat-lambatnya dalam waktu 3 (tiga) hari terhitung sejak putusan dalam GUGATAN REKONVENSI ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*Inkracht Van Gewijsde*).

- 8.2. Kerugian IMMATERIIL yang diderita Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi, dalam bentuk sangat sulit untuk memulihkan kehormatan dan nama baik serta kepercayaan masyarakat terhadap Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi yang jumlahnya tidak dapat dinilai dengan uang, namun mengingat kedudukan dan reputasi serta nama besar Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi dalam bisnis Asuransi, oleh karena itu Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi menganggap layak dan pantas apabila Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi menuntut Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi untuk membayar ganti rugi Immateriil kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi dalam hal ini uang sebesar Rp 100.000.000.000,00 (*seratus milyar rupiah*).

Oleh karena itu mohon agar Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi dihukum dan diperintahkan untuk membayar kerugian Immateriil tersebut kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi uang sebesar Rp 100.000.000.000,00 (*seratus milyar rupiah*).

Dan uang kerugian Immateriil tersebut harus dibayar oleh Penggugat Konvensi/ Tergugat Rekonvensi kepada Tergugat I

Halaman 50 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi secara kontan, tunai, sekaligus dan seketika selambat-lambatnya dalam waktu 3 (tiga) hari terhitung sejak putusan dalam gugatan Rekonvensi ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*Inkracht Van Gewijsde*).

9. Bahwa untuk menjamin pembayaran ganti rugi baik Materiil maupun Immateriil sebagaimana tersebut dalam posita gugatan Rekonvensi butir 8 (8.1 dan 8.2) diatas, Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi mohon agar seluruh harta kekayaan milik Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi baik harta bergerak maupun harta tidak bergerak, diletakkan dibawah Sita Jaminan (*Conservatoir Beslag*), dan mohon pula agar Sita Jaminan tersebut dinyatakan sah dan berharga.

10. Bahwa oleh karena perbuatan wanprestasi dari Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi dan telah mencemarkan nama baik dan mengakibatkan tekanan psikis Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi, maka layak apabila Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi dihukum untuk memulihkan kehormatan dan nama baik Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi dengan menyatakan telah menyesal dan mencabut Gugatan Konvensi serta meminta maaf kepada Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi melalui media massa baik cetak yaitu surat-surat kabar, majalah-majalah mingguan yang memiliki peredaran nasional, maupun media elektronik yaitu :

Harian Kompas, Media Indonesia dan Koran Tempo dengan ukuran satu halaman penuh dalam edisi 2 (dua) hari berturut-turut.

Sedangkan untuk penayangan pada media elektronik dilakukan selama 7 (tujuh) hari berturut-turut pada :

Televisi Republik Indonesia (TVRI), Rajawali Citra Televisi Indonesia (RCTI), Metro TV, TV One, iNews dan Kompas TV.

Yang harus dilakukan oleh Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi dalam waktu selambat-lambatnya 3 (tiga) hari terhitung sejak putusan dalam gugatan Rekonvensi ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*Inkracht Van Gewijsde*).

11. Bahwa Gugat Balik (GUGATAN REKONVENSI) dari Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II

Halaman 51 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Rekonvensi eksepsional dan diajukan berdasarkan bukti-bukti otentik, oleh karena itu mohon agar putusan dalam Gugat Balik (GUGATAN REKONVENSİ) ini dinyatakan dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada verzet, banding dan kasasi dari Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi (*Uit Voerbaar Bij Voorraad*).

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, Tergugat I Konvensi/Penggugat I Rekonvensi dan Tergugat II Konvensi/Penggugat II Rekonvensi mohon kehadiran Yang Mulia Majelis Hakim Pemeriksa Perkara *a quo* kiranya berkenan menjatuhkan putusan yang adil berdasarkan hukum sebagai berikut:

## I. DALAM KONVENSİ :

### A. DALAM EKSEPSİ :

1. **Menerima** eksepsi dari Tergugat I dan Tergugat II untuk seluruhnya.
2. **Menolak** gugatan Penggugat untuk seluruhnya, setidaknya menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelijke Verklaard*).

### B. DALAM POKOK PERKARA :

- **Menolak** gugatan Penggugat untuk seluruhnya.

## II. DALAM REKONVENSİ :

1. **Mengabulkan** Gugatan Rekonvensi dari Penggugat I Rekonvensi dan Penggugat II Rekonvensi untuk seluruhnya.
2. **Menyatakan** Tergugat Rekonvensi telah wanprestasi kepada Penggugat I Rekonvensi dan Penggugat II Rekonvensi.
3. **Menghukum** dan memerintahkan Tergugat Rekonvensi untuk membayar kerugian Materiil uang sebesar Rp 5.000.000.000,00,- (*lima milyar rupiah*) kepada Penggugat I Rekonvensi dan Penggugat II Rekonvensi secara kontan, tunai, sekaligus dan seketika selambat-lambatnya dalam waktu 3 (tiga) hari terhitung sejak putusan dalam gugatan Rekonvensi ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*Inkracht Van Gewijsde*).
4. **Menghukum** dan memerintahkan Tergugat Rekonvensi untuk membayar kerugian Immateriil uang sebesar Rp 100.000.000.000,00,- (*seratus milyar rupiah*) kepada Penggugat I Rekonvensi dan Penggugat II Rekonvensi secara kontan, tunai, sekaligus dan seketika selambat-lambatnya dalam waktu 3 (tiga) hari terhitung sejak putusan dalam gugatan Rekonvensi ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*Inkracht Van Gewijsde*).

Halaman 52 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



5. **Menyatakan sah dan berharga** Sita Jaminan (*Conservatoir Beslag*) atas seluruh harta kekayaan baik harta bergerak maupun harta tidak bergerak milik Tergugat Rekonvensi.

6. **Menghukum** Tergugat Rekonvensi untuk meminta maaf kepada Penggugat I Rekonvensi dan Penggugat II Rekonvensi melalui media massa baik cetak yaitu surat-surat kabar, majalah-majalah mingguan yang memiliki peredaran nasional maupun media elektronik yaitu, harian Kompas, Media Indonesia dan Koran Tempo dengan ukuran satu halaman penuh dalam edisi 2 (dua) hari berturut-turut, sedangkan untuk penayangan pada media elektronik dilakukan selama 7 (tujuh) hari berturut-turut pada Televisi Republik Indonesia (TVRI), Rajawali Citra Televisi Indonesia (RCTI), Metro TV, TV One, iNews dan Kompas TV, yang harus dilakukan oleh Tergugat Rekonvensi dalam waktu selambat-lambatnya 3 (tiga) hari terhitung sejak putusan dalam gugatan Rekonvensi ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap (*Inkracht Van Gewijsde*).

7. **Menyatakan Gugat Balik (GUGATAN REKONVENSİ)** ini dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada verzet, banding dan kasasi dari Tergugat Rekonvensi (*Uit Voerbaar Bij Voorraad*).

### III. DALAM KONVENSİ DAN REKONVENSİ :

- **Menghukum Penggugat Konvensi/Tergugat Rekonvensi** untuk membayar seluruh biaya yang timbul dalam perkara ini.

### SUBSIDER

Apabila Pengadilan Negeri Jakarta Barat/ Yang Mulia Majelis Hakim berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*Ex Aequo et Bono*).

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil-dalil Gugatannya, Penggugat telah mengajukan dan menyerahkan surat-surat bukti awal diberi tanda P-1 sampai dengan P-2, kesemuanya telah diberi meterai cukup serta telah dicocokkan dengan aslinya, yaitu sebagai berikut :

1. Fotocopy dari asli The Schedule (Polis Asuransi) Policy Number P15206101598000, yang diterbitkan oleh PT. Asuransi Bintang Tanggal 26 Januari 2022, diberi tanda bukti P.A-1.1;
2. Fotocopy dari asli Bukti Terjemahan The Schedule (Polis Asuransi) Policy Number P15206101598000, yang diterbitkan oleh PT. Asuransi Bintang Tanggal 26 Januari 2022, diberi tanda bukti P.A-1.2;
3. Fotocopi hasil Asli Co Insurance Clause, Antara PT. Asuransi Bintang, Tbk, diberi tanda bukti P.A-2.1;

Halaman 53 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



4. Fotocopi hasil Asli Bukti Terjemahan Co Insurance Clause, Antara PT. Asuransi Bintang, Tbk , diberi tanda bukti P.A-2.2;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil-dalil jawabannya, Para Tergugat telah mengajukan dan menyerahkan surat bukti awal telah diberi meterai cukup serta telah dicocokkan dengan aslinya, yaitu sebagai berikut :

1. Fotocopy dari Fotocopy Marine Hull & Machinery Insurance dengan Nomor Polis P15206101598-000, bertanggung PT. Pelayaran Surya Bintang Timur dan/atau Pemilik Kapal dan/atau Manager Kapal dan/atau Angkutan Laut dan/atau Ekspedisi Periode asuransi 12 bulan terhitung sejak 17 januari 2022 hingga 17 januari 2023 atas nama kapal MUTIA LADJONI 7 eks GREEN PINE dengan nilai tanggungan RP. 14.000.000.000,00, diberi tanda bukti T-1;

2. Fotocopy dari Asli Terjemahan dari Marine Hull & Machinery Insurance dengan Nomor Polis P15206101598-000, bertanggung PT. Pelayaran Surya Bintang Timur dan/atau Pemilik Kapal dan/atau Manager Kapal dan/atau Angkutan Laut dan/atau Ekspedisi Periode asuransi 12 bulan terhitung sejak 17 januari 2022 hingga 17 januari 2023 atas nama kapal MUTIA LADJONI 7 eks GREEN PINE dengan nilai tanggungan RP. 14.000.000.000,00, diberi tanda T-2;

3. Fotocopy dari asli Laporan Survey Kerusakan KM. "MUTIA LADJONI 7, PT Asuka Bahari Nusantara (ABN) Independent Marine Surveyor & Consultants dengan No. 178/DS/ABN/XII/2022 tertanggal 03 Agustus 2023, diberi tanda T-3;

4. Fotocopy dari asli Laporan Penilai Kerugian KM. "MUTIA LADJONI 7, PT Global Internusa Adjusting (GIA) Marine Claims Consultants, Adjuster and Surveyors tertanggal 24 Agustus 2023, diberi tanda T-4;

5. Fotocopy dari Fotocopy Putusan Perkara Perdata Nomor : 314/Pdt.G/2014/PN.JKT.PST, diberi tanda T-5;

6. Fotocopy dari Fotocopy Putusan Perkara Perdata Nomor : 399/Pdt.G/2015/PN.JKT.PST, diberi tanda bukti T-6;

7. Fotocopy dari Fotocopy Putusan Perkara Perdata Nomor : 31/Pdt.G/2016/PN.JKT.PST, diberi tanda bukti T-7;

Menimbang, bahwa atas Jawaban Tergugat I dan Tergugat II tersebut, Penggugat telah mengajukan Replik tanggal 28 Desember 2023, Tergugat I dan Tergugat II telah pula mengajukan Duplik tertanggal 04 Januari 2024 yang selengkapnyanya masing-masing terlampir dalam Berita Acara Persidangan;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa atas eksepsi dari Tergugat I dan Tergugat II, Majelis Hakim Telah membacakan Putusan Sela khusus tentang kewenangan mengadili secara absolut Nomor 951/Pdt.G/2024/PNJkt.Br., pada Tanggal 19 Februari 2024, yang amarnya sebagai berikut:

1. Menolak Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pengadilan Negeri Jakarta Barat berwenang dalam mengadili perkara ini;
3. Menanggihkan biaya perkara sampai Putusan Akhir;

Menimbang, bahwa selain dari ekspesi tentang kompetensi absolut dari Pengadilan Negeri Jakarta Barat, maka akan diperiksa dan diputus bersama-sama dengan pokok perkara a quo ;

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

1. Fotocopy Salinan Akta Berita Acara No.36 tanggal 26 Oktober 2021, PT. Pelayaran Surya Bintang Timur, Notaris Gatot Triwaluyo, diberi tanda Bukti P-1.A;
2. Fotocopy Surat Kementerian Hukum dan Ham Republik Indonesia No. AHU-AH.01.03-0471516 tanggal 10 November 2021 diberi tanda Bukti P-1.B;
3. Fotocopy Grosse Akte No. 3705 tanggal 13 November 2008, nama kapal KM. Mutia Ladjoni 7 Eks Green Pine, nama pemilik PT. Pelayaran Surya Bintang Timur, diberi tanda Bukti P-2.A;
4. Fotocopy Surat Penawaran Putusan Kredit (SPPK) No. B.2191/KWIX/ADK/05/2017, tanggal 29 Mei 2017, dari Bank Rakyat Indonesia (BRI) Kantor Wilayah Surabaya, diberi tanda Bukti P-2.B;
5. Fotocopy The Schedule (Polis Asuransi) Policy Number P15206101598000, yang diterbitkan oleh PT. Asuransi Bintang, tanggal 26 Januari 2022, diberi tanda Bukti P-3.A;
6. Fotocopy Bukti Terjemahan The Schedule (Polis Asuransi) Policy Number P15206101598000, yang diterbitkan oleh PT. Asuransi Bintang, tanggal 26 Januari 2022, diberi tanda Bukti P-3.B;
7. Fotocopy Co Insurance Clause, antara PT. Asuransi Bintang, Tbk dengan PT. Asuransi Central Asia, diberi tanda Bukti P-4.A;

Halaman 55 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Br



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

8. Fotocopy Bukti Terjemahan Co Insurance Clause, Antara PT. Asuransi Bintang, Tbk dengan PT. Asuransi Central Asia, diberi tanda Bukti P-4.B;
9. Fotocopy Surat Persetujuan Berlayar (SPB) No. BB.14/KM.26/01/XI/2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, tanggal 03 November 2022, diberi tanda Bukti P-5;
10. Fotocopy Sertifikat Klasifikasi Lambung No. Register: 12284, No. IMO: 8304311, tanggal 16 Agustus 2018, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 dan berlaku sampai dengan 8 November 2022 yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), diberi tanda Bukti P-6;
11. Fotocopy Sertifikat Klasifikasi Mesin No. Register: 12284, No. IMO: 8304311, tanggal 16 Agustus 2018, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 dan berlaku sampai dengan 8 November 2022, yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), diberi tanda Bukti P-7;
12. Fotocopy Sertifikat Garis Muat Internasional No: 026568, tanggal 16 Agustus 2018, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 dan berlaku sampai dengan 8 November 2022, yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), diberi tanda Bukti P-8;
13. Fotocopy Sertifikat Pemeliharaan Kelas No: 0177- JK/B1/06.23, tanggal 19 Juni 2023, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diberi tanda Bukti P-9;
14. Fotocopy Permohonan Survey kepada Biro Klasifikasi Indonesia (PT. BKI), tanggal 6 November 2022, diberi tanda Bukti P-10;
15. Fotocopy Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal No. AL.601/71/9/DK/2020, tanggal 27 Januari 2020, diterbitkan oleh Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan di Perairan, diberi tanda Bukti P-11;
16. Fotocopy Surat Permohonan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor: 150/SBT-MARPOL- SBY/XI/22, tanggal 1 November 2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diberi tanda Bukti P-12.A;

Halaman 56 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

17. Fotocopy Tanggapan Surat Permohonan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor: AL.601/01/06/SYB.Tpr/2022, tanggal 2 November 2022, Diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak, diberi tanda Bukti P-12.B;
18. Fotocopy Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Nomor: AL.817/23/16/UPP.AGT-2022, 15 Juni 2023 dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Agats, diberi tanda Bukti P-13.A;
19. Fotocopy Lembar Disposisi dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Agats, diberi tanda Bukti P-13.B;
20. Fotocopy Jawaban Klaim Marine Hull a.n PT. Pelayaran Surya Bintang Timur, tanggal 01 September 2023 dari PT. Asuransi Bintang Tbk, diberi tanda Bukti P-14;
21. Fotocopy Somasi Pertama Nomor: 115/IX/SM/2023, tanggal 15 September 2023, Kepada PT. Asuransi Bintang Tbk, diberi tanda Bukti P-15.A;
22. Fotocopy Tanggapan Sekaligus Somasi Terakhir Nomor: 120/IX/SM/2023, tanggal 4 Oktober 2023, Kepada Rekan Nugraha Budi S, SH & REKAN, diberi tanda Bukti P-15.B;
23. Fotocopy Surat Laut No. PK.205/4622/SL-PM/DK-14, Tanggal 9 September 2014, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 Eks Green Pine, diterbitkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut, Direktur Perkapalan dan Kepelautan U.b. Kepala Subdit Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, diberi tanda Bukti P-16;
24. Fotocopy Surat Ukur Internasional (1969) No. 2429/Ka, Tanggal 3 November 2008, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diterbitkan oleh Administrator Pelabuhan TG. Perak Surabaya u.b Kepala Bidang Kelaiklautan Kapal, diberi tanda Bukti P-17;
25. Fotocopy Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang No. AL.501/60/13/Syb.Tpr-2022, Tanggal 27 Juli 2022 berlaku sampai dengan, 08 November 2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diterbitkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut, Syahbandar Utama TG. Perak Surabaya U.b. Kepala Bidang Status Hukum, Pendaftaran dan Sertifikasi Kapal, diberi tanda Bukti P-18;

*Halaman 57 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*

#### 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

26. Fotocopy Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang No. AL.502/25/17/Syb.Tpr-2022, Tanggal 27 Juli 2022, berlaku sampai dengan 08 November 2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diterbitkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut, Syahbandar Utama TG. Perak Surabaya U.b. Kepala Bidang Status Hukum, Pendaftaran dan Sertifikasi Kapal, diberi tanda Bukti P-19;
27. Fotocopy Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang No. AL.501/60/12/Syb.Tpr-2022, Tanggal 27 Juli 2022, berlaku sampai dengan 08 November 2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diterbitkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut, Syahbandar Utama TG. Perak Surabaya U.b. Kepala Bidang Status Hukum, Pendaftaran dan Sertifikasi Kapal, diberi tanda Bukti P-20;
28. Fotocopy Buku Keselamatan Kapal, Tanggal 30 Maret 2021, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diterbitkan oleh Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, diberi tanda Bukti P-21.A;
29. Fotocopy Surat Persetujuan Berlayar Karantina Kesehatan No Registrasi: 8304311, Tanggal 3 November 2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7, diterbitkan oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan Laut Bade, diberi tanda Bukti P-21.B;
30. Fotocopy Akta Pernyataan No. 01, tanggal 6 Mei 2024 yang dibuat dihadapan Notaris Dessi, SH.,Mkn., diberi tanda Bukti P-22;
31. Fotocopy Fixture Note No: 033/PSBT-PK/ML7/III/2022, antara PT. Pelayaran Surya Bintang Timur dengan PT. Pelayaran Korindo Tanggal 4 Maret 2022, diberi tanda Bukti P-23;

Menimbang, bahwa bukti surat yang berupa fotocopy P-1 s/d P-23 tersebut telah disesuaikan dengan aslinya dapat dipertimbangkan sebagai alat bukti surat dalam perkara a quo ;

Menimbang, bahwa selain mengajukan bukti surat, Penggugat juga telah mengajukan saksi sebagai berikut:

**1. Saksi STEFANUS SALABIA** dibawah sumpah menurut cara agama yang dianutnya telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa saksi pernah bekerja Sebagai Mualim I di Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 milik PT. Pelayaran Surya Bintang Timur sejak bulan april 2016 sampai februari 2022 ;

Halaman 58 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



- Bahwa saksi sekarang sudah tidak menjadi chif lagi di Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 ;
- Bahwa saksi pada tanggal 6 November 2022 sedang berada di kapal disertai dengan cuaca buruk dan angin kencang dan ombak besar ;
- Bahwa blackout tersebut menyebabkan sistem kelistrikan diatas kapal mati sehingga alat navigasi maupun radio tidak dapat berfungsi ;
- Bahwa mesin bantu dan mesin utama tidak dapat berfungsi karena di sebabkan blackout pada kapal tersebut;
- Bahwa blackout disebabkan mesin motor bantu rusak karena bahan bakar yang kotor ;
- Bahwa terjadinya blackout semua kru yang ada diatas kapal melakukan perbaikan dan berupaya meminta pertolongan kepada kapal lainnya atau kepada kapal nelayan yang mendekati ;
- Bahwa upaya meminta pertolongan kepada kapal lain atau nelayan itu untuk menyampaikan berita-berita ke daratan ;
- Bahwa bebrapa hari kapal terapung lalu dilakukan pencarian dan ditemukan oleh basarnas ;
- Bahwa kapal tersebut bertujuan dari bade ke bontang ;
- Bahwa kapal tersebut telah mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- Bahwa tugas mualim I adalah penanggungjawab muatan kapal, perawatan pada lambung kapal, bertanggung jawab kepada atau langsung berkoordinasi pada nahkoda, dan dinas jaga ;
- Bahwa surat persetujuan berlayar (SPB) tersebut diterbitkan di Syahbandar agats bade ;
- Bahwa surat persetujuan berlayar (SPB) tidak dapat di terbitkan apabila kapal tidak layak ;
- Bahwa apabila sertifikasi - sertifikasi tidak aktif maka Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak akan di terbitkan ;
- Bahwa kru pada kapal berusaha untuk menyumbat kobocoran tersebut dengan majun dan kayu, dan berusaha untuk mengeluarkan air yang ada di dalam kamar mesin menggunakan mesin alkon ;
- Bahwa terjadinya kebocoran itu disebabkan benturan benda keras pada saat kapal terapung yang dikarenakan cuaca buruk sehingga kapal terbawa angin dan terombang ambing ;
- Bahwa tidak bisa menghindari benturan tersebut dikarenakan mesin mati karena blackout ;

Halaman 59 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saksi sudah bekerja di kapal tersebut sejak tahun 2016 ;
- Bahwa (Bukti P-6, P-7, P-8, P-9, dan P-11) bukti tersebut aslinya berada diatas kapal ;
- Bahwa sertifikasi-sertifikasi tersebut di terbitkan oleh lembaga BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) ;
- Bahwa BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) melakukan survey pada kapal pada saat kapal berada di dermaga atau di pelabuhan ;
- Bahwa terhadap survey tersebut BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) tidak memungkinkan melakukan survey di tengah laut ;
- Bahwa survey yang di lakukan BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) itu langsung dilakukan cek fisik terhadap kapal ;
- Bahwa posisi kapal tersebut berada di tengah laut sehingga radio pada kapal tidak dapat menjangkau atau tidak dapat berkomunikasi dengan daratan;
- Bahwa ada laporan yang dibuat oleh kru pada syahbandar bahwasanya kapal tenggelam ;
- Bahwa kru selamat di tolong oleh kapal ferry Kokonao ;
- Bahwa kru melakukan perbaikan terlebih dahulu, akan tetapi jika perbaikan tersebut tidak memungkinkan maka kru sepakat untuk meninggalkan kapal dikarenakan nyawa yang di utamakan terlebih dahulu ;
- Bahwa saksi dan kru meninggalkan kapal pada saat kapal sudah dinyatakan akan tenggelam ;
- Bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) hanya dapat sekali berlayar ;
- Bahwa basarnas berkoordinasi dangan nahkoda dan Kepala Kamar Mesin (KKM) dan menanyakan apakah ada yang sakit dan apakah ada yang perlu di bantu ;
- Bahwa setelah adanya upaya perbaikan 18 november 2022 pada kapal dan sempat membaik dan jalan lagi selama + 3 jam dan kemudian kapal rusak kembali di hari yang sama;
- Bahwa berusaha mencari pelabuhan terdekat untuk koordinasi perbaikan dan penambahan bahan bakar ;
- Bahwa kapal sedang ada muatan kernel sawit dan muatan tersebut ikut tenggelam bersamaan dengan kapal ;

Halaman 60 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt

#### 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 apabila berhenti pada pelabuhan terdekat untuk melakukan penambahan bahan bakar atau ada kejadian emergency maka tidak ada penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) lagi;
- Bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) terbit untuk sekali berlayar ;
- Bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak bisa diterbitkan hanya melalui informasi di tengah laut dikarenakan harus adanya survey atau cek fisik kapal ;
- Bahwa nama ahli mesin atau Kepala Kamar Mesin (KKM) pada kapal yaitu bernama andika putra dan seorang ahli mesin harus ada memilik sertifikat keahlian;
- Bahwa untuk memanggil bantuan ferry kokonao yang membantu kru menggunakan parasut signal atau smoke signal (SOS);
- Bahwa saksi meninggalkan kapal tersebut awalnya masih terlihat tetapi sudah dalam keadaan miring dan akan tenggelam ;
- Bahwa ada 15 orang kru yang berada di kapal tersebut ;
- Bahwa muatan pada kapal sesuai aturan atau normal ;
- Bahwa muatan tersebut dimuat di asike lalu kapal menuju ke bade untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dengan tujuan ke bontang;
- Bahwa jangkar tidak dapat di turunkan dikarenakan kedalaman laut yang sangat dalam ;
- Bahwa perbaikan pada lambung kapal pada tanggal 18 November 2022 itu bertujuan untuk upaya menyelamatkan kapal, muatan dan yang terpenting untuk menyelamatkan semua kru yang ada diatas kapal ;
- Bahwa saksi mendapatkan informasi dari Kepala Kamar Mesin (KKM) bahwa adanya kerusakan pada mesin bantu karena bahan bakar kotor dan menyebabkan kerusakan pada bosh pump ;
- Bahwa sebagian kru melakukan pengecekan kapal lagi dengan titik koordinat, akan tetapi kapal tersebut sudah tidak ada lagi atau sudah tenggelam ;
- Bahwa tidak semua pelabuhan ada unit syahbandar ;
- Bahwa tidak setiap pelabuhan bisa menerbitkan sertifikasi kapal, karena Badan Klasifikasi Indonesia (BKI) hanya ada di pelabuhan kelas I ;
- Bahwa saksi tidak berwenang untuk melakukan pelaporan dikarenakan masih adanya Nahkoda kapal ;

Halaman 61 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt

#### 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 saksi hanya dimintai keterangan oleh nahkoda, dan pembuatan berita acara Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) dilakukan oleh nahkoda kapal ;

2. Saksi **ARIFIN** dibawah sumpah menurut cara agama yang dianutnya telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa saksi di panggil untuk memberikan keterangan tenggalamnya kapal Mutia Ladjoni 7;

- Bahwa mengetahui dan kenal PT. Surya Bintang Timur ;

- Bahwa dulu saksi adalah pegawai PT. Surya Bintang timur dan sekarang sudah tidak bekerja lagi di PT. Surya Bintang Timur ;

- Bahwa saksi mengetahui Permohonan Survey kepada Biro Klasifikasi Indonesia (PT. BKI), tanggal 6 November 2022 tersebut sebagaimana Bukti Penggugat bertanda P – 10 karena saksi yang mengajukan selaku pekerja pada perusahaan Penggugat ;

- Bahwa saksi yang membuat permohonan tersebut dan bertujuan untuk perpanjangan Sertifikat Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) ;

- Bahwa terhadap permohonan tersebut Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) mengeluarkan tanggapan kapal akan dilakukan survey pada pelabuhan selanjutnya ;

- Bahwa survey tidak bisa dilakukan di tengah laut dan di pelabuhan bade ;

- Bahwa pada saat pengajuan permohonan ini saksi belum mengetahui tenggalamnya kapal ;

- Bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak dapat di terbitkan apabila sertifikasi tersebut tidak aktif ;

- Bahwa saksi pernah menjadi nahkoda kapal dan masih memiliki sertifikasi dan ijazah pelayaran dan sudah izinya sudah tidak berlaku ;

- Bahwa Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 benar kepemilikannya PT. Pelayaran Surya Bintang Timur ;

- Bahwa tidak mengetahui kapal tersebut di asuransikan ;

- Bahwa kapal tersebut digunakan untuk pengangkutan barang ;

- Bahwa kapal berlayar semua sertifikat-sertifikat harus ada ;

- Bahwa kapal untuk mendapatkan sertifikat harus melakukan cek fisik ;

- Bahwa tidak semua pelabuhan bisa menerbitkan hanya pelabuhan tertentu bisa menerbitkan SPB ataupun Sertifikasi kapal ;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa ketika surat persetujuan berlayar diterbitkan sertifikasi/ sertifikat-sertifikat harus dalam keadaan aktif atau berlaku ;
- Bahwa ketika kapal tenggelam saksi masih menjadi pegawai perusahaan;
- Bahwa pusat perusahaan tersebut berada di surabaya ;
- Bahwa saksi mengetahui Surat Permohonan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal Nomor: 150/SBT-MARPOL-SBY/XI/22, tanggal 1 November 2022, Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 karena saksi yang mengajukannya kepada Kantor Syahbandar;
- Bahwa pernah di perintahkan oleh kantor untuk memintakan legalisir terhadap LKK (Laporan Kecelakaan Kapal) tersebut dan sesuai dengan aslinya ;
- Bahwa pernah melihat dan pernah mengantarkan surat tersebut dan di perintahkan langsung oleh owner kapal yang bernama Lukman Ladjoni ;

Atas keterangan saksi – saksi tersebut, Kuasa Penggugat menanggapi dalam Kesimpulan;

Menimbang, bahwa Penggugat Juga mengajukan Ahli sebagai berikut:

**1. Ahli Capt. Muhammad Ghazali, S.H.,M.Mar.** dibawah sumpah menurut cara agama yang dianutnya telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa sampai dengan saat ini sebagai panel ahli di Mahkamah Pelayaran dibawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia atau yang dulu dikenal sebagai Hakim Mahkamah Pelayaran sejak tahun 2021;
- Bahwa dulunya sebelum ada PP No. 9 tahun 2019 tentang pemeriksaan kecelakaan kapal sebutan panel ahli ini adalah hakim mahkamah pelayaran dan sekarang sebutan nya panel ahli mahkamah pelayaran ;
- Bahwa masa jabatannya di Mahkamah Pelayaran 5 (lima) tahun dan bisa diperpanjang kembali tetapi sampai 5 (lima) tahun serta sampai maksimal batas usia pensiun 65 tahun ;
- Bahwa tugas pokok dan fungsi mahkamah pelayaran melakukan pemeriksaan kelanjutan kecelakaan kapal yang dilakukan dalam bentuk persidangan, untuk menentukan sebab terjadinya sebuah kecelakaan juga menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian kode etik yang dilanggar oleh prosesi Nahkoda dan/ atau perwira kapal ;

Halaman 63 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa ahli akan melaksanakan pemeriksaan kelanjutan kecelakaan kapal apabila menerima berita acara pemeriksian pendahuluan kecelakaan kapal yang dikirim oleh masing-masing kantor syahbandar atau KSOP atau KUPP yang ada diseluruh wilayah Indonesia dan ditemui adanya bukti awal dugaan terjadinya pelanggaran kode etik profesi yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau perwira kapal;
- Bahwa untuk proses nya sama bersidang seperti sidang untuk mendengar kedua belah pihak.
- Bahwa untuk menjadi panel ahli itu ada 4 (empat) latar belakang pendidikan sebagai persyaratan administrasi yaitu ahli nautika tingkat I, ahli teknik tingkat I, ahli teknik bangunan kapal, dan sarjana hukum, dan masing-masing basic ini harus memilik pengalaman sesuai dengan usia sertifikat tersebut minimal 10 (sepuluh) tahun ;
- Bahwa ahli sebelum menjadi panel ahli dimahkamah pelayaran juga sebagai pelaut atau captain kapal (Nahkoda) ;
- Bahwa ahli sebagai pelaut atau awak kapal sudah 13 (tiga belas) tahun, dikawal pengangkut gas alam cair atau LNG yang dibawa dari Indonesia ke Korea, Jepang dan Taiwan ;
- Bahwa kapal untuk dapat berlayar harus memiliki SPB atau Surat Persetujuan Berlayar. Yang mana Surat Persetujuan berlayar ini dapat diterbitkan melalui pemenuhan persyaratan-persyaratan yang harus dipersiapkan oleh pemilik kapal/awak kapal yang didaerah tempat kapal sandar yaitu agen yang merupakan kepanjangan tangan pemilik kapal dan agen mengajukan persyaratan-persyaratan untuk permohonan SPB dan lampiran permohonan SPB ini salah satunya kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat – sertifikat kapal tersebut,bukti pemenuhan kewajiban sesuai dengan daftar periksa pemenuhan kewajiban kapal yang pada saat dipelabuhan salah satu nya uang labuh dan uang tambat, dokumen muatan (manifes), daftar awak kapal, master sailing declaration dan untuk kapal luar negeri berhubungan pemerintahan setempat yaitu bea cukai, imigrasi, dan ini harus ada didalam lampiran pengajuan SPB ;
- Bahwa instansi yang dapat menerbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu adalah Syahbandar (itu personalnya), tapi untuk instansinya itu kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan dibawah direktorat jenderal perhubungan laut Kementerian Perhubungan;
- Bahwa kapal yang sudah mendapatkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) sudah dikatakan laik laut, kelayakan kapal itu dibuktikan

Halaman 64 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



dengan sertifikat yang sudah diperiksa oleh Kantor Syahbandar atau Pejabat Syahbandar Ketika kapal akan mau berlayar semua sertifikat yang ada diatas kapal itu memang valid atau masih berlaku dan baru bisa diterbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang dimintakan oleh Syahbandar ;

- Bahwa Sertifikat-sertifikat kapal itu dapat diterbitkan dari syahbandarnya atau dari pusat yaitu direktorat jenderal perhubungan laut ;

- Bahwa ketika kapal tiba dipelabuhan semua surat kapal beserta sertifikat kapal diserahkan langsung ke syahbandar, semua surat kapal, dokumen kapal dan warta kapal diserahkan kepada syahbandar kemudian syahbandar memeriksanya, lalu pada saat kapal mau berlayar diperiksa kembali, sertifikat Kapal selama kapal berada di pelabuhan itu ada disyahbandar ;

- Bahwa kelaikkan lautan kapal itu harus memenuhi persyaratan dari pada sertifikat –sertifikat yang tertuang pada pasal 117 ayat 2 No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan itu ada 8 (delapan) sertifikat, Kapal dinyatakan laik laut dibuktikan dengan sertifikat-sertifikat yang masih berlaku terdiri dari sertifikat keselamatan kapal, sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal, sertifikat pengawakan kapal, Sertifikat garis muat kapal dan pemuatan, sertifikat kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang bagi kapal penumpang, sertifikat status hukum kapal / status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal ini biasa disebut ISM Code internasional seftymenajemen ini sebagai kapal-kapal tertentu, dan sertifikat manajemen keamanan kapal, dan bila 8 (delapan) sertifikat ini telah dinyatakan valid maka kapal dinyatakan laik laut dapat berlayar sesuai dengan tujuan akhir kapal atau kepelabuhan yang di tuju ;

- Bahwa untuk menerbitkan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim itu mengacu kepada undang-undang pelayaran, itu memang setiap pertama kapal itu dibuat juga sudah dilakukan pemeriksaan sesuai alat-alat yang dibutuhkan, apa-apa yang dilengkapi terhadap kapal itu untuk nanti diterbitkan sertifikatnya. Jadi memang ada pemeriksaan yaitu pemeriksaan inisial (awal), pemeriksaan tahunan, pemeriksaan antara, pemeriksaan tambahan, pemeriksaan renewal atau pembaharuan dan itu harus dilakukan survey terlebih dahulu ;

Halaman 65 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa untuk survei itu tidak mungkin bisa atau tidak lazim dilakukan pada saat kapal berlayar atau kapal berada ditengah laut dalam perjalanan pelayarannya ;
- Bahwa survei dilakukan pada pelabuhan tujuan terdekat atau di pelabuhan tujuan sesuai SPB kapal tetapi itu tergantung pada kelas KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) atau KUPP (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan) nya ;
- Bahwa setiap Kantor Syahbandar tidak semua bisa menerbitkan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, untuk menerbitkan sertifikat itu hanya bisa diterbitkan mulai kementerian perhubungan dalam hal ini direktorat jendral perhubungan laut yang dibawah direktorat perkapalan dan kelautan dan seksinya lagi ada yang tentang pencegahan pencemaran, kemudian KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) utama di indonesia ada 4 (empat) yaitu di Pelabuhan surabaya tanjung perak, belawan, tanjung priok dan makassar, jadi 4 (empat) pelabuhan ini yang merupakan KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) di pelabuhan yang utama ini bisa menerbitkan, kemudian KSOP Kelas I, Kelas II, Kelas III, Kelas IV dan Kelas V sampai pada KUPP atau Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang dapat menerbitkan itu hanya Kelas I saja tetapi untuk KUPP (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan) Kelas II dan Kelas III tidak bisa menerbitkan Sertifikat Kapal termasuk Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim;
- Bahwa untuk KUPP (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan) di Bade itu kelas III dan disana hanya ada pejabat fungsionalnya saja dan hanya untuk menerbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) saja, tidak ada pejabat struktural dan tidak ada tenaga ahlinya. Bahkan mungkin di KSOP Klas 3 (tiga) kebawah untuk sertifikasi pencemaran ini memang personal incharge untuk melakukan pemeriksaan itu terbatas atau bahkan mungkin kadang tidak ada, jadi minta pada KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) lain nya atau minta langsung ke pusat ;
- Bahwa untuk terkait dengan Sertifikat Internasional Oli Pollution Prevention pada kapal itu tergantung dari pada daerah pelayarannya kapal itu, daerah pelayaran itu ada beberapa macam yaitu wilayah pelabuhan yang berlayarnya didaerah pelabuhan saja dan berlayar terbatas itu jaraknya 200 (dua ratus) nautical miles dari pelabuhan ke

Halaman 66 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pelabuhan dan lokal itu jaraknya 500 (lima ratus)nautical miles dari pelabuhan ke pelabuhan berikutnya. Kalo Indonesian Water Only hanya berlayar di indonesia tidak diperlukan Sertifikat Internasional OilPollutionPrevention, hanya cukup dengan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran (SNPP) dan berstandar NCVS (Non Convention Vessel Standard) untuk kapal berbendera Indonesia atau yang berlayar di Indonesia, Ahli ditunjukkan bentuk SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran) sesuai dengan bukti bertanda P-11 Perkara No. 951/Pdt.G/2023/PN.Jkt.Brt ;

- Bahwa terkait Sertifikat Internasional Oil Pollution Prevention itu untuk jenis-jenis kapal yang berlayar diperairan internasional ;
- Bahwa untuk kapal-kapal yang berlayar diperairan indonesia tidak diperlukan untuk sertifikat yang terkait dengan Pencemaran Internasional, cukup nasional saja;
- Bahwa terkait dengan kapal kondisi BLACK OUT atau padam atau mati adalah suatu kondisi dimana sumber tenaga penggerak utama pada kapal tidak beroperasi karena tidak adanya pasokan listrik dari diesel generator yang merupakan sumber listrik diatas kapal sehingga tidak dapat menghidupkan mesin utama dan kapal itu hanya mengapung-apung saja dan semua alat-alat kapal itu tidak dapat berfungsi semua, kecuali dengan bantuan emergency baterai tetapi itu hanya terbatas untuk penerangan saja;
- Bahwa terkait untuk mesin motor penggerak kapal, alat navigasi dan sistem radio komunikasi tidak dapat berfungsi pada saat kapal mengalami kondisi Black Out ;
- Bahwa kapal dalam keadaan BLACK OUT dapat dikatakan kapal dalam keadaan bahaya atau darurat, karena kapal itu seharusnya dapat difungsikan atau dikendalikan oleh nahkoda yang ingin melayarkan kapal itu sesuai dengan yang diinginkan, tapi bila kapal itu tidak dapat dikendalikan atau dikuasai yang artinya kapal itu diam ditempat dan kapal itu wajib memberikan tanda dua bola hitam bersusun tegak lurus (siang hari) dan penerangan keliling berwarna merah (malam hari) pada tiang tertinggi dikapal yang menunjukkan kapal tersebut dalam keadaan tidak dapat dikendalikan, hal tersebut juga berpengaruh pada jalur navigasi serta sangat beresiko besar terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan yang mungkin akan dialami kapal yang sedang dalam keadaan Black out;

Halaman 67 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



- Bahwa dampak kapal kondisi BLACK OUT itu sangat berpotensi menyebabkan kecelakaan kapal ;
- Bahwa terkait kecelakaan kapal itu harus dilihat terlebih dahulu apa yang menjadi penyebab kecelakaan kapal itu, kalo kecelakaan kapal ini terjadi sebagai akibat tabrakan, maka bisa mengakibatkan kapal tersebut tenggelam. Tetapi tubrukan itu ada beberapa macam, tubrukan dengan kapal lain, tubrukan dengan benda yang tidak bergerak dan hal tersebut diatur dalam peraturan pencegahan tubrukan dilaut dimana peristiwa membentur benda atau objek termasuk juga tubrukan ;
- Bahwa di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 138 ayat (4) dan ISM Code internasional safety manajemen, untuk nakhoda diatur master over riding authority (kewenangan mutlak seorang nakhoda), nakhoda mempunyai kewenangan mutlak untuk mengambil tindakan apapun dalam upaya penyelamatan terhadap kapal, awak kapal dan barang muatan, termasuk melanggar hukum untuk penyelamatan dan mengurangi risiko yang lebih besar itu boleh dilakukan oleh nakhoda, serta nakhoda boleh mengubah tujuan berlayar (deviasi) menuju pelabuhan lain atau tempat lain yang dianggap dapat menyelamatkan kapal, awak kapal dan barang atau terhadap penumpang ini jika kapal berjenis kapal penumpang ;
- Bahwa terkait dengan LKK atau laporan kecelakaan kapal yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau pemilik kapal kepada Kantor Syahbandar saat pertama kapal tiba dipelabuhan, kecelakaan kapal itu berdasarkan Undang-undang No. 17 tahun 2008 di Pasal 245 itu disebutkan kecelakaan kapal dibagi dalam 4 (empat) kategori atau jenis yaitu Kapal Tenggelam, Kapal Terbakar, Kapal Tubrukan dan Kapal Kandas ;
- Bahwa terkait kapal yang berbendera Indonesia harus tunduk aturan yang berlaku di Indonesia dan tidak tunduk aturan hukum asing atau hukum Inggris, serta nakhoda sebagai penegak hukumnya dikapal, setiap kapal yang berlayar di Indonesia wajib tunduk kepada peraturan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bagi kapal-kapal berbendera Indonesia khususnya kapal-kapal Non Konvensi (Non Convention Vessels Standard);
- Bahwa terkait alat yang melihat kecelakaan kapal yang didalam dasar laut tidak pernah ada tapi alat yang dikapal yang dapat menunjukkan atau memancarkan posisi darurat itu ada, dan namanya

Halaman 68 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



EPIRB (Emergency Positioning Indicator Radio Beacon) yaitu alat yang dapat menunjukkan posisi kapal dalam keadaan darurat yang bekerja melalui pancaran frekuensi radio dan ditangkap oleh satelit dan dapat dibaca oleh basarnas atau SAR, sehingga basarnas atau SAR bisa melakukan penyelamatan atau pertolongan, bagi kapal yang mengalami BLACK OUT dapat mengaktifkan signal tersebut dengan cara manual dalam kondisi BLACK OUT tersebut tidak dapat diatasi oleh awak kapal sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan;

- Bahwa terkait dengan kapal lain atau kapal terdekat dengan kapal yang mengalami kecelakaan diperairan berkewajiban untuk menolong, apabila ada kapal lain atau kapal terdekat mengetahui ada kapal yang mengalami kecelakaan dan tidak memberikan pertolongan itu ada pidananya didalam pelayaran;

- Bahwa terkait apabila kapal itu terjadi musibah kecelakaan kapal atau lainnya dan bisa diperbaiki dalam rangka penyelamatan tidak perlu untuk diterbitkan kembali SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dan tetap menggunakan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) yang pertama, karena SPB (Surat Persetujuan Berlayar) yang pertama itu sudah menunjukkan kapal itu berangkat darimana, membawa muatan apa dan semua data-data tentang kapalnya juga tujuan pelabuhannya kemana serta sudah dinyatakan laiklaut. Ketika dalam suatu perjalanan terjadi dalam kondisi darurat maka nahkoda mempunyai kewenangan mutlak dapat untuk melakukan deviasi atau mengubah arah haluan kapal ketempat arah yang bisa digunakan untuk upaya penyelamatan terhadap kapal tersebut ;

- Bahwa terkait dengan kapal tenggelam dapat mempercayai apa yang disampaikan atau dikatakan oleh nahkoda dengan bentuk laporan dan laporan nahkoda itu dituangkan dalam sebuah LKK (Laporan Kecelakaan Kapal) ;

- Bahwa tetapi untuk asuransinya sepengalaman Ahli sebelum menjadi panel ahli di Mahkamah Pelayaran, Ahli pernah menjabat beberapa jabatan diperusahan pelayaran yang juga mengoperasikan beberapa jenis kapal-kapal, bahwa asuransi itu memang jika terjadi kecelakaan dan Total Loss Only (TLO) harus diganti sesuai nilai pertanggunganan yang ada didalam polis itu, kecuali didalam polis itu menyatakan hal yang berbeda kalo misal kecelakaan disebabkan ini (suatu hal tertentu) maka dibayarnya sekian persen, atau ada dalam

Halaman 69 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



kondisi kapal-kapal yang akibat kecelakaan terjadi kerusakan yang masih bisa diperbaiki, kemudian ada polis yang menyatakan bahwa kapal itu mempunyai Deductible yang mempunyai potongan-potongan yang tidak harus dibayar, tapi harus jelas tertuang sebagai klausul didalam Polis Asuransinya ;

- Bahwa terkait untuk perkara kecelakaan kapal yang masuk ke Mahkamah pelayaran ketika nahkoda membuat laporan kecelakaan kapal itu akan ditindak lanjuti pemeriksaan nahkoda dan/atau perwira kapal serta semua awak kapal, kemudian pemeriksaan dilakukan oleh pejabat pemeriksaan kecelakaan kapal, juga di Indonesia jumlahnya masih sangat terbatas. Di dalam pemeriksaan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal ini ketika ada dugaan atau bukti awal tindak pidana umum oleh pemeriksa kecelakaan kapal ini sifatnya akan berkoordinasi dengan penyidik umum atau penyidik polri, apabila ada dugaan atau bukti awal tindak pidana dibidang pelayaran nantinya akan berkoordinasi dengan PPNS atau penyidik pegawai negeri sipil yang ada di daerah tempat dilakukannya pemeriksaan kecelakaan kapal, apabila terdapat bukti awal dugaan terjadinya pelanggaran / kesalahan kode etik yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal itu berkas BAPP (Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan) kecelakaan kapalnya akan disampaikan kepada Mahkamah Pelayaran. Tapi kalau pada pemeriksaan pendahuluan tidak ditemukan adanya bukti awal dugaan yang menyatakan ada kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal, maka BAPP tidak ditujukan/dilanjutkan ke Mahkamah Pelayaran untuk dilakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal ;

- Bahwa terkait Mahkamah Pelayaran menyidangkan perkara itu ketika berkas berita acara pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal diterima dan terkait kasus kapal yang tenggelam tidak semua masuk ke Mahkamah Pelayaran, dan Mahkamah Pelayaran lah yang harus membuktikan terlebih dahulu apakah ada pelanggaran Kode Etik yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau Perwira diatas kapal sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal ;

- Bahwa terkait dengan kecelakaan kapal KM. Mutia Ladjoni 7 yang tenggelam tidak ada dan tidak masuk ke ranah persidangan Mahkamah Pelayaran ;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa terkait dengan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) yang sesuai aturan ketika seluruh kelengkapan atau dokumen sertifikat-sertifikat kapal masih aktif atau valid, pada intinya SPB (Surat Persetujuan Berlayar) telah diterbitkan, maka semua sertifikat-sertifikat itu masih aktif atau valid dan tidak dipermasalahkan pada saat kapal hendak berlayar ;
- Bahwa SPB (Surat Persetujuan Berlayar) tidak dapat diterbitkan oleh Kantor Syahbandar apabila setelah memeriksa dokumen sertifikat kapal tidak aktif atau tidak valid, maka tidak akan diterbitkan (Surat Persetujuan Berlayar) oleh Syahbandar setempat ;
- Bahwa terkait dengan pengurusan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) ada sertifikat yang akan berakhir atau akan mati dan bersamaan dengan waktu berlayar, maka itu tetap dapat dipakai untuk persyaratan penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) untuk kapal tersebut berlayar, karena master overriding authority sebagai nahkoda akan berlayarkan kapal itu dengan ketentuan surat ini sudah diajukan kepengurusannya dan sesuai aturannya ketika terbit SPB (Surat Persetujuan Berlayar) semua sertifikat itu masih berlaku walaupun itu hari terakhir berlakunya selagi sertifikasi tersebut tidak mati saat penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) ;
- Bahwa terkait dengan sertifikat yang mati dan sertifikat masa berlakunya berakhir, jadi seperti yang sertifikat masa berlaku berakhir sampai dengan tanggal 3 November itu artinya sertifikat itu masih berlaku dan berakhir pada jam 23.59 pada tanggal 03 November, dan bila diajukan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) pada tanggal yang sama yang artinya pada saat itu sertifikat tersebut masih berlaku dan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) untuk dapat terbit, kapal bisa berlayar yang terpenting SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu terbit, kecuali sertifikat kapal sudah mati maka tidak mungkin terbit SPB (Surat Persetujuan Berlayar, dan kalau sertifikat mati pejabat atau syahbandar yang membuat atau menerbitkan SPB pasti tidak akan menerbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) ketika sertifikat-sertifikat kapal tidak berlaku atau mati. Jadi pada saat pejabat yang berwenang melakukan pemeriksaan semua sertifikat kapal ada dikantor syahbandar untuk diperiksa satu-satu pada saat pengajuan SPB (Surat Persetujuan Berlayar), lalu apabila ada sertifikat yang mati yang berdasarkan

Halaman 71 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



verifikasi dan administrasi dari syahbandar maka tidak akan dikeluarkan atau diterbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) ;

- Bahwa ketika terbit SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu sudah dianggap LAIK LAUT sebagai segi administrasi, kecuali tidak laik laut dalam segi fisik misal kapal bocor tetapi nahkoda tetap melayarkan kapal dan kondisi seperti ini jelas nahkoda sudah melanggar tetapi terkait dengan sertifikat atau administrasi kapal saja yang mati namun jika dari segi fisik kapalnya bagus dimana hal tersebut adalah Master overriding authority atau menjadi kewenangan mutlak seorang nahkoda dengan pertimbangan-pertimbangannya ;

- Bahwa tetap sebagaimana aturannya pada saat pengajuan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) pada saat itu seluruh sertifikat kapal wajib hidup atau valid, kecuali sertifikat-sertifikat kapal pada saat diajukan untuk permohonan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu mati atau tidak valid boleh mengajukan pengajuan satu kali dispensasi untuk sekali berlayar saja tetapi hanya berlaku terhadap sertifikasi kapal yang mati saja tidak berlaku untuk yang masih aktif atau valid;

- Bahwa terhadap kapal yang pada saat hendak berlayar pengajuan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) nya ternyata data-data kapal itu masih aktif, karena banyak ketentuan-ketentuan yang terjadi, pelabuhan atau syahbandar tidak dapat menerbitkan sertifikat sedangkan kapal ini harus berlayar, karena apabila kapal tidak berlayar ada biaya Demurrage perhari kapal itu tidak berlayar artinya satu hari kapal itu tidak berlayar maka keluar nilai ekonominya tergantung dari kapal itu sendiri, maka dari itu SPB (Surat Persetujuan Berlayar) terbit dan disetujui oleh syahbandar maka nahkoda harus segera menjalankan atau berlayar dalam 1 x 24 jam;

- Bahwa terkait dengan pengajuan dispensasi itu kapal dalam kondisi atau keadaan tertentu saja, apabila memang sertifikat itu mati pada saat pengajuan dan boleh mengajukan dispensasi tetapi sertifikatnya masih hidup dan pejabat atau syahbandarnya menerbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) maka nahkoda dapat berlayar dan hal yang demikian tidak ada nahkoda melakukan menyalahi aturan aturan pelayaran ;

- Bahwa terkait bila dalam perjalanan atau berlayar kedepan ada beberapa sertifikat yang akan mati, tetap kapal dijalankan atau dilayarkan ketika SPB (Surat Persetujuan Berlayar) nya terbit ini sifatnya

*Halaman 72 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



administratif saja, Kecuali menjalankan kapal itu fisiknya bocor dan alat navigasi juga radio komunikasi rusak itu nahkoda wajib menolak untuk melayarkan kapal tersebut ;

- Bahwa peralatan khusus untuk berlayar itu yang bersifat fisik dikedepankan, semua alat navigasi dan radio komunikasi berfungsi dengan baik dan keselamatan kapal itu baik, maka itu kapal celaka bukan karena salah satu sertifikat kapal ini tidak ada atau tidak mati maupun tidak valid karena hanya bersifat administratif saja, sebuah Kapal dapat celaka karena memang ada suatu benturan atau tubrukan bukan karena sertifikat kapal mati lalu kapalnya mengalami kecelakaan ;

- Bahwa terkait dengan salah satu sertifikat kapal mati atau sertifikat SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran) mati tidak ada hubungannya dengan keselamatan kapal itu sendiri, tapi hanya untuk keselamatan lingkungan maritim saja apabila terjadi kecelakaan, ketika sertifikat SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran) itu mati atau tidak ada tidak serta merta membuat kapal celaka dan yang membuat kapal rentan terjadi kecelakaan adalah jika fisik kapal tidak memenuhi syarat/ tidak layak untuk berlayar ;

- Bahwa terkait dengan sertifikat yang KHUSUS LAIK LAUT untuk kapal berlayar itu sudah diatur dalam Pasal 117 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 dan itu ada 8 (delapan) sertifikat, dan membuktikan kapal laik laut atau tidak laik laut itu membuktikan validnya sertifikat dan itu ada di ayat 3 (tiga) pasal 117 Undang-undang No. 17 Tahun 2008, maka ketika syahbandar menyatakan semua sertifikat-sertifikat kapal itu valid dan terbit SPB (Surat Persetujuan Berlayar) nya itu dikatakan LAIK LAUT dan sudah pasti hal itu sudah diperiksa oleh Kantor Syahbandar setempat ;

- Bahwa terkait dengan semua sertifikat yang khusus untuk berlayar itu ada dan diatur persyaratan kelaik kelautan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 Tahun 2022, didalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 tahun 2022 itu menyatakan bahwa sertifikat-sertifikat kapal yang harus valid, Pasal 11 ayat 5 Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 tahun 2022 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan yaitu pemeriksaan yang sesuai dengan yang dimaksud pada ayat 4 dilaksanakan melalui verifikasi dan validasi terhadap kelengkapan surat dan dokumen kapal berdasarkan format contoh 5 (lima), jadi didalam

*Halaman 73 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



format itu ada surat ukur atau tonase kapal, surat laut atau kebangsaan kapal, sertifikat keselamatan konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat keselamatan radio, sertifikat garis muat serta sertifikat keselamatan pengawakan, ketujuh sertifikat itu untuk keselamatan kapal bukan keselamatan lingkungan ;

- Bahwa pada intinya dan sesuai aturannya ketika dalam pengajuan dan diterbitkannya SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu semua sertifikat-sertifikat persyaratan permohonan pengajuan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu valid atau masih berlaku, maka ketika SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu telah diterbitkan oleh pihak syahbandar setempat, maka kapal tersebut LAIK LAUT untuk berlayar ;

- Bahwa untuk sertifikat yang mati dapat dilakukan pengajuan yang nantinya pada pelabuhan atau syahbandar yang berwenang yang dapat menerbitkan sertifikasi terhadap kapal tersebut karena tidak semua Kantor Syahbandar dapat menerbitkan sertifikasi yaitu dalam hal ini SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran) untuk dilakukan pemeriksaan, maka yang terpenting adanya pengajuan permohonan sertifikasi oleh perusahaan pelayaran kapal ;

- Bahwa terkait kapal yang BLACK OUT dan tidak terkendali yang mengikuti situasi angin dan arus laut maka jelas itu adalah mengikuti faktor alam, masalah celaknya kapal karena ada 2 (dua) kemungkinan yaitu faktor alam dan faktor teknis, itu apa yang menyebabkan kapal ini tenggelam atau celaka, terhadap Kapal KM Mutia Ladjoni 7 ini tenggelam karena penyebab utamanya adalah minyak solar atau bahan bakarnya kotor yang menyebabkan mesin pada kapal tersebut padam (BLACK OUT) sampai terapung-apung belum ada kebocoran, tetapi terbawa arus sehingga terbentur karang, maka oleh karena itu celaknya kapal ini karena diawali dengan faktor teknis yaitu kualitas bahan bakar yang tidak baik sehingga menyebabkan kapal tersebut BLACK OUT, kapal tidak dapat dikuasai/dikendalikan diikuti dengan faktor alam sehingga hanyut terbawa arus dan angin sampai tubrukan/benturan dengan karang yang mengakibatkan kapal mengalami kebocoran, hilangnya daya apung dan tenggelam ;

- Bahwa untuk LKK (Laporan Kecelakaan Kapal) diterbitkan untuk satu kali kejadian kecuali ada perbaikan ;

- Bahwa terkait dengan aturan sertifikat yang diperpanjang sebelum masa berlaku akan habis tersebut tidak bersifat baku karena disitu dapat

*Halaman 74 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



diperpanjang bukanlah sebuah kewajiban atau keharusan sesuai tanggal matinya sertifikat, melainkan sudah bisa diperpanjang akan tetapi harus dilihat situasi dan tempat kapal itu bersandar atau berlabuh kalau memang tidak ada Kantor Syahbandar ataupun BKI (Badan Klasifikasi Indonesia) yang dapat menerbitkan sertifikasi kapal yang akan mati tersebut maka akan diterbitkan dimana nantinya kapal tersebut bersandar di Pelabuhan – pelabuhan yang Kantor Syahbandar atau BKI (Badan Klasifikasi Indonesia) yang dapat menerbitkan sertifikasi kapal tersebut biasanya hanya dipelabuhan – pelabuhan besar kelas utama, KSOP kelas I s/d V dan KUPP kelas I saja, karena akan dilakukan survey terhadap fisik kapal tersebut oleh inspector/surveyor, bukan hanya melihat dokumen kapalnya saja ;

- Bahwa terkait dengan penjualan bahan bakar pelabuhan (laut) tidak sama seperti yang didarat yang terpenting penjualan bahan bakar dilaut itu memiliki izin usaha bunker dan perizinan lainnya yang sudah disetujui oleh direktur jenderal perhubungan laut, itu sudah boleh menjual bahan bakar dan pemilik kapal ataupun nahkoda kapal tidak mengetahui secara pasti terkait dengan kualitas bahan bakar tersebut karena bukan menjadi wewenangnya ;

- Bahwa untuk kapal KM. Mutia Ladjoni 7 sudah diterbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) nya dan dikeluarkan secara resmi dan yang mengeluarkan Kantor Syahbandar pelabuhan Bade yaitu KUPP (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan) kelas III yaitu KUPP Bade ;

- Bahwa syarat-syarat permohonan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) sudah dipenuhi maka terbitlah SPB (Surat Persetujuan Berlayar), apabila syarat tidak terpenuhi maka pasti jelas SPB (Surat Persetujuan Berlayar) tidak akan dikeluarkan, dan apabila ada syarat-syarat permohonan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) tidak terpenuhi dan tetap diterbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu yang salah adalah pejabat yang menerbitkannya ;

- Bahwa terkait dengan kapal yang tiba-tiba dalam perjalanan mengalami kondisi BLACK OUT total dan didalam kapal itu ada orang ahli mesin kapal, jadi mereka ini lah yang bertanggung jawab atas kesiapan mesin kapal itu sendiri dan harus memperbaikinya sesuai kemampuan dan keahliannya, dan terhadap KM. Muita Ladjoni 7 ini BLACK OUT nya karena bahan bakarnya bukan karena perbuatan seseorang yang ada diatas kapal yang menyebabkan hal tersebut, tapi

*Halaman 75 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



kondisi bahan bakar yang diterima berkualitas tidak baik sehingga generator semua alat pembangkit listrik yang ada dikapal tidak berfungsi, maka dengan demikian tidak berfungsi juga mesin induk yang menggerakkan kapal tersebut;

- Bahwa untuk KM. Mutia Ladjoni 7 tenggelam karena berbenturan dengan benda lain yang menyebabkan kapal bocor sehingga kehilangan daya apungnya dimana faktor utamanya adalah karena kapal tersebut tidak dapat dikendalikan (BLACK OUT) sehingga terbawa arus membentur benda keras atau karang ;
- Bahwa dalam sebuah upaya penyelamatan Kapal, Muatan dan Awak Kapal setelah diperbaiki sementara dilihat dari kondisi kapal tersebut, apabila kondisi kapal baik dan dapat memungkinkan untuk dapat dibawa kembali berlayar ya seharusnya melanjutkan perjalanan, dalam upaya penyelamatan kalau ada pelabuhan terdekat yang dapat ditempuh maka dilayarkan kapal itu ke pelabuhan terdekat itu tetapi kondisi kapal yang jauh dari pelabuhan atau yang jaraknya jauh tengah lautan, maka dengan itu nahkoda mengambil kekuasaan penuh atau kewenangan penuh untuk mengambil sikap maupun tindakan untuk upaya penyelamatan ;
- Bahwa tidak ada jaminan bila SPB (Surat Persetujuan Berlayar) terbit kapal tidak akan terjadi masalah atau kecelakaan ditengah laut atau didalam pelayaran, maka terkait dengan adanya sertifikat mati dalam pelayaran juga tidak dapat menjamin kapal tersebut akan mengalami kecelakaan karena terhadap sertifikasi hanyalah bersifat administratif saja ;
- Bahwa kewajiban kepala kamar mesin memperbaiki mesin ketika rusak dan itu tidak salah tetapi keharusan maupun kewajiban, yang nantinya kondisi mesin kapal dilaporkan kepada nahkoda, serta itu juga dapat dikatakan berusaha menyelamatkan kapal itu, bila KKM (Kepala Kamar Mesin) sudah menyampaikan tidak dapat memperbaiki atau membetulkan mesin itu, maka nahkoda melakukan upaya untuk mencari bantuan dengan alat komunikasi yang ada, serta meninggalkan kapal itu merupakan pilihan atau upaya yang paling terakhir dilakukan ketika kapal sudah dianggap tidak akan dapat diselamatkan oleh nahkoda;
- Bahwa suatu SPB (Surat Persetujuan Berlayar) yang telah terbit tidak ada massa berlakunya namun tetap berlaku sampai dipelabuhan tujuannya, artinya SPB (Surat Persetujuan Berlayar) terbit maka masa

Halaman 76 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



berlakunya itu sampai dengan pelabuhan yang ditujunya tapi sejak diterbitkannya dalam waktu 1 x 24 jam harus segera meninggalkan pelabuhan asal dimana terbitnya SPB (Surat Persetujuan Berlayar) itu tersebut ;

- Bahwa ada 2 (dua) pihak yang dapat melaporkan kecelakaan kapal yaitu nahkoda dan/atau pemilik kapal yang apabila ada disuatu tempat/pelabuhan yang dimana kapal itu sandar/berlabuh dan ada agen yang merupakan kepanjangan tangan dari pemilik kapal dapat melakukan pembuatan LKK (Laporan Kecelakaan Kapal) juga mengurus kepentingan kapal serta kepentingan muatan, jadi bisa kedua-keduanya mengurus untuk kepentingan kapal ;

- Bahwa terkait dengan upaya penyelamatan diperbolehkan untuk kepelabuhan terdekat, maka itu nahkoda boleh mengambil tindakan dengan leluasa dalam rangka penyelamatan dan tidak boleh seseorang atau siapa pun yang menghalangi kewenangan nahkoda dalam hal penyelamatan ;

- Bahwa terhadap kapal-kapal tertentu yaitu kapal perang, kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak digunakan untuk kegiatan niaga, kapal yang digunakan untuk kepentingan negara, kapal niaga yang berlayar untuk memberikan bantuan SAR, kapal niaga yang singgah di pelabuhan darurat dan kapal yang sedang melakukan percobaan berlayar diberlakukan pembebasan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) ;

- Bahwa didalam Mahkamah Pelayaran setiap persidangan adalah meneliti penyebab terjadinya kecelakaan kapal, kemudian panel ahli mahkamah pelayaran menentukan apakah terjadinya penyebab kecelakaan ini adalah hasil atau perbuatan yang dilakukan nahkoda dan/atau perwira kapal, dan apabila terkait dengan Kapal yang kecelakaan tersebut dikarenakan kualitas bahan bakarnya tidak baik (kotor) berarti jelas bukan merupakan kesalahan dari nahkoda dan/atau perwira atau bukan perbuatan pemilik kapal;

- Bahwa untuk melaporkan LKK (Laporan Kecelakaan Kapal) yang kapal nya tiba dipelabuhan pada kesempatan pertama maksimum 3 (tiga) hari ini normal, dan bisa lebih sampai 7 (tujuh) hari apabila terjadi keterlambatan karena adanya upaya penyelamatan atau kerusakan dilaut sehingga ada alasannya yang dapat dipertanggung jawabkan, sebagaimana Peraturan Pemerintah No. 9 tahun 2019 Tentang Pemeriksa Kecelakaan Kapal, apabila kapal tidak dapat tiba dipelabuhan

*Halaman 77 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

tidak ada aturan yang mengatur untuk batas waktu untuk membuat LKK (Laporan Kecelakaan Kapal), LKK tersebut khusus dalam hal ini untuk kapal yang tenggelam ;

Menimbang, bahwa Para Tergugat, untuk membuktikan dalil Jawaban telah mengajukan bukti surat berupa:

1. Fotocopy MARINE HULL & MACHINERY INSURANCE Nomor Polis P15206101598-000, bertanggung PT Pelayaran Surya Bintang Timur dan/atau Pemilik Kapal dan/atau Manager Kapal dan/atau Angkutan Laut dan/atau Ekspedisi, periode asuransi 12 bulan terhitung sejak 17 Januari 2022 hingga 17 Januari 2023, Kapal MUTIA LADJONI 7 eks GREEN PINE, nilai pertanggungan Rp. 14.000.000.000,00., diberi tanda Bukti T-1;
2. Fotocopy Terjemahan MARINE HULL & MACHINERY INSURANCE Nomor Polis P15206101598-000, diberi tanda Bukti T-2;
3. Fotocopy LAPORAN SURVEY KERUSAKAN Km. "MUTIA LADJONI 7" PT Asuka bahari Nusantara (ABN) Independent Marine Surveyor & Consultants No.178/DS/ABN/XII/2022 tanggal 03 Agustus 2023, diberi tanda Bukti T-3;
4. Fotocopy LAPORAN SURVEY KERUSAKAN Km. "MUTIA LADJONI 7" PT Global Internusa Adjusting (GIA) Marine Claims Consultants, Adjuster and Surveyors tanggal 24 Agustus 2023, diberi tanda Bukti T-4;
5. Fotocopy Putusan Perkara Perdata Nomor : 314/Pdt.G/2014/PN.JKT.PST, diberi tanda Bukti T-5;
6. Fotocopy Putusan Perkara Perdata Nomor : 399/Pdt.G/2015/PN.JKT.BRT, diberi tanda Bukti T-6;
7. Fotocopy Putusan Perkara Perdata Nomor : 31/Pdt.G/2016/PN.JKT.PST, diberi tanda Bukti T-7;
8. Fotocopy Tanda Terima Pick Up Berkas Melalui PT. NUSANTARA CARD SEMESTA dari PT ASURANSI BINTANG TBK No. Resi 152994404, diberi tanda Bukti T-8;
9. Fotocopy Surat Pengantar dari PT. Asuransi Bintang Tbk kepada Agen, PT. Pemenang Konsultan Asuransi no. Regis : 40519/SP/HO/II/2022 tanggal 09 Februari 2022, diberi tanda Bukti T-9;
10. Fotocopy Bukti Tanda Terima Dari PT NUSANTARA CARD SEMESTA (Vendor Kurir) Ke Penerima: Agen, PT. PEMENANG KONSULTAN ASURANSI, diberi tanda Bukti T-10;

Halaman 78 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

11. Fotocopy STANDARD OPERATING PROCEDURE CETAK DAN KIRIM POLIS PT ASURANSI BINTANG TBK Nomor : SOP-ITG-PSV-04-REV01, diberi tanda Bukti T-11;

12. Fotocopy STANDARD OPERATING PROCEDURE PENGIRIMAN BARANG ATAU DOKUMEN PT ASURANSI BINTANG TBK Nomor: SOP-HRG-GAF-12, diberi tanda Bukti T-12;

Menimbang, bahwa bukti surat yang berupa fotocopy T-1 s/d T-12 tersebut telah disesuaikan dengan aslinya dan dapat di pertimbangkan sebagai alat bukti dalam perkara a quo ;

Menimbang, bahwa selain mengajukan bukti surat, Para Tergugat juga telah mengajukan saksi sebagai berikut:

1. Saksi **Capt. BOBBY R. MAMAHIT** dibawah sumpah menurut cara agama yang dianutnya telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa Saksi bekerja pada PT ASUKA BAHARI NUSANTARA (ABN) sebagai Independent Surveyor;
- Bahwa PT ASUKA BAHARI NUSANTARA sebagai surveyor asuransi memiliki tugas untuk melakukan survey, menyusun, mencatat dan menggali segala informasi dilapangan, mengumpulkan bukti foto serta menyiapkan laporan survey secara rinci atas objek pertanggungans berdasarkan penunjukan dari PT Asuransi Bintang Tbk. mengenai KM MUTIA LADJONI 7 yang dilaporkan mengalami kecelakaan pertama pada tanggal 6 November 2022 dan kecelakaan kedua pada tanggal 26 November 2022;
- Bahwa Saksi mengetahui mengenai Laporan Survey Kerusakan KM Mutia Ladjoni 7 tanggal 03 Agustus 2023;
- Bahwa Saksi mengetahui Polis Asuransi dan klausul tentang warranty;
- Bahwa Saksi mengetahui Sertifikat Pencegahan Pencemaran Nasional telah berakhir masa berlakunya pada saat kejadian pada tanggal 6 November 2022;
- Bahwa Masa berlaku Sertifikat Kontruksi Keselamatan Kapal Kargo, Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Kargo, Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo, Dokumen Kepatuhan, Sertifiat Klasifikasi Lambung Kapal, Sertifikat Klasifikasi Mesin telah berakhir masa berlakunya (sudah tidak valid) pada saat terjadinya kecelakaan kapal;

Halaman 79 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



- Bahwa KM. MUTIA LADJONI 7 berangkat dari Pelabuhan Keberangkatan telah dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada tanggal 3 November 2022 dari Syahbandar Pelabuhan Asike dengan tujuan Bontang;
- Bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) berlaku satu kali 24 (dua puluh empat) jam;
- Bahwa dalam keadaan normal waktu tempuh KM. MUTIA LADJONI 7 melakukan pelayaran dari pelabuhan keberangkatan (Pelabuhan Asike, Papua) sampai dengan pelabuhan tujuan (Bontang, Kalimantan Timur) memerlukan waktu 10 (sepuluh) hari;
- Bahwa Saksi mengetahui adanya Laporan Kecelakaan Kapal (LKK), dan berdasarkan survey yang dilakukan saksi ada 2 (dua) LKK dengan tanggal bulan dan tahun yang sama namun isinya berbeda, oleh karena itu saksi mengajukan permohonan surat klarifikasi kepada Syahbandar terkait dengan adanya 2 (dua) LKK tersebut;
- Bahwa berdasarkan survey yang telah dilakukan surveyor menyimpulkan bahwa dugaan kejadian yang dinyatakan/dilaporkan tersebut karena : Kejadian Pertama Matinya mesin bantu disebabkan kualitas bahan bakar minyak pada saat terakhir yang "tidak teridentifikasi", Kejadian Kedua Surveyor belum bisa memastikan bahwa banjir di ruang mesin sebagaimana pernyataan Nakhoda disebabkan karena kapal membentur benda keras dan Catatan Surveyor bahwa dalam survey ini saksi menyimpulkan bahwa sampai dengan saat ini saksi belum dapat memperkirakan penyebab kecelakaan, kecuali jika ada bukti pendukung yang dapat memperjelas penyebab kecelakaan tersebut;
- Bahwa Laporan Survey Kerusakan KM. MUTIA LADJONI 7 saksi buat secara Professional, Independent dan Impartial sesuai kode etik profesi;

2. Saksi **Capt. Dikarioso, ICAP** dibawah sumpah menurut cara agama yang dianutnya telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa Saksi bekerja pada Perusahaan Jasa Penilai Kerugian Asuransi PT GLOBAL INTERNUSA ADJUSTING (GIA) sebagai Direktur;
- Bahwa Perusahaan Jasa Penilai Kerugian Asuransi PT GLOBAL INTERNUSA ADJUSTING (GIA) ditunjuk oleh PT ASURANSI BINTANG Tbk untuk melakukan penilaian klaim asuransi dari PT PELAYARAN

Halaman 80 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

SURYA BINTANG TIMUR sebagai salah satu nominasi Adjuster sebagaimana tersebut dalam MARINE HULL & MACHINERY INSURANCE Nomor Polis: P15206101598-000;

- Bahwa Tugas Adjuster adalah menaksir jumlah kerugian yang benar-benar diderita oleh tertanggung sesuai dengan asas Indemnitas;
- Bahwa untuk menghitung jumlah kerugian yang benar-benar diderita oleh tertanggung itu tidaklah mudah untuk dilaksanakan oleh perusahaan asuransi sendiri, untuk itulah dibutuhkan perusahaan yang mempunyai orang-orang professional untuk menghitung jumlah kerugian tersebut dan orang tersebut adalah Adjuster;
- Bahwa selanjutnya Adjuster mempunyai tugas yang lebih luas dari pada itu, yaitu : Mengadakan penyelidikan tentang penyebab terjadinya peristiwa yang menimbulkan kerugian, Memperhatikan persoalan apakah kerugian tersebut dijamin dalam polis dan Memperhatikan persoalan adanya kemungkinan penolakan dari tertanggung dalam hal kerugian tidak dijamin dalam polis.
- Bahwa PT Global Internusa Adjusting melakukan Penilaian Kerugian Asuransi atas klaim asuransi KM. MUTIA LADJONI 7 yang dilaporkan mengalami kecelakaan pertama pada tanggal 6 November 2022 dan kecelakaan kedua pada tanggal 26 November 2022;
- Bahwa pada tanggal 6 November 2022 tersebut kapal mengalami kerusakan mesin (Black Out) dan dapat diperbaiki pada tanggal 16 November 2022 dan kemudian kapal melanjutkan pelayaran, selanjutnya pada tanggal 26 November 2022 kapal dilaporkan terbentur benda keras, rangkaian kecelakaan pertama tanggal 6 November 2022 telah putus pada saat terjadinya kecelakaan kedua tanggal 26 November 2022 karena itu kecelakaan pertama dan kecelakaan kedua tidak ada sangkut pautnya. Kecelakaan kedua merupakan suatu tindakan intervensi baru yang terjadi secara independent dan terpisah dari kecelakaan kedua;
- Bahwa dasar hukum Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi/Loss Adjuster diatur dalam ketentuan Pasal 1 ayat (13) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, menyebutkan: "Usaha Penilai Kerugian Asuransi adalah usaha jasa penilaian klaim dan/atau jasa konsultasi atas objek asuransi". Pasal 1 ayat (14) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, menyebutkan: Perusahaan Perasuransian adalah perusahaan asuransi, perusahaan asuransi syariah, perusahaan reasuransi, perusahaan reasuransi syariah,

Halaman 81 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



perusahaan pialang asuransi, perusahaan pialang reasuransi, dan perusahaan penilai kerugian asuransi. Pasal 4 ayat (3) Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, menyebutkan : "Perusahaan penilai kerugian asuransi hanya dapat menyelenggarakan Usaha Penilai Kerugian Asuransi". Ketentuan Pasal 7 ayat (2) huruf b POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan : "(2) Penentuan nilai pembayaran klaim atau manfaat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan:

a. ...

b. hasil penilaian Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi.

Pasal 14 ayat (1) POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan :

Perusahaan Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi dalam melaksanakan kegiatan usahanya wajib memiliki Tenaga Ahli yang sesuai dengan bidang usaha dan kompetensinya.

Selanjutnya ketentuan Pasal 21 ayat (1) POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan :

Tenaga Ahli pada Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) wajib memenuhi tugas paling sedikit sebagai berikut : Mengkoordinasikan pengumpulan data dan informasi untuk menilai ganti rugi asuransi; Mengevaluasi rancangan laporan penilaian ganti rugi asuransi; dan Memverifikasi laporan penilaian ganti rugi asuransi;

Kemudian, ketentuan Pasal 23 POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan : Tenaga Ahli pada Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) memiliki wewenang: Menyimpulkan tanggung jawab Polis Asuransi atas kerugian asuransi; Menyimpulkan nilai ganti rugi asuransi; Menandatangani laporan penilaian ganti rugi asuransi; Memberikan saran dalam melakukan manajemen terhadap risiko objek asuransi; Memberikan saran kepada pemegang polis, tertanggung, atau peserta mengenai langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk meminimalisasi kerugian. Selain itu dalam hal ini, Perusahaan Asuransi dilarang mengabaikan penilai kerugian

*Halaman 82 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



asuransi tanpa didasari dasar yang kuat, hal ini berdasarkan ketentuan Pasal 37 ayat (2) dan (3) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 69/POJK.05/2016 Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, Perusahaan Reasuransi, dan Perusahaan Reasuransi Syariah (“POJK 69/2016”). Ketentuan Pasal 37 ayat (2) dan (3) POJK 69/2016:“(2) Perusahaan atau Unit Syariah dapat menunjuk perusahaan penilai kerugian asuransi untuk melakukan penilaian terhadap klaim yang diajukan.” “(3) Dalam hal Perusahaan atau Unit Syariah menggunakan perusahaan penilai kerugian asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Perusahaan atau Unit Syariah dilarang mengabaikan hasil penilaian kerugian tanpa didasari argumen yang kuat.”;

- Bahwa Saksi mengetahui tentang Laporan Penilaian Tanggal 24 Agustus 2023 KM. MUTIA LADJONI 7 yang diterbitkan oleh PT Global Internusa Adjusting;

- Bahwa dalam melakukan penilaian kerugian klaim kecelakaan KM. MUTIA LADJONI 7 saksi menggunakan semua dokumen yang relevan diantaranya Polis Asuransi, surat-atau sertifikat kapal dan Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) sebagaimana dilampirkan dalam Laporan Penilaian Tanggal 24 Agustus 2023 KM. MUTIA LADJONI 7;

- Bahwa dalam Polis Asuransi tersebut terdapat klausul tentang warranty;

- Bahwa Saksi mengetahui Sertifikat Pencegahan Pencemaran Nasional telah berakhir masa berlakunya pada saat kejadian pada tanggal 6 November 2022;

- Bahwa masa berlaku Sertifikat Kontruksi Keselamatan Kapal Kargo, Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Kargo, Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Kargo, Dokumen Kepatuhan, Sertifikat Klasifikasi Lambung Kapal, Sertifikat Klasifikasi Mesin telah berakhir masa berlakunya (sudah tidak valid) pada saat terjadinya kecelakaan kapal;

- Bahwa Klausul warranty MARINE HULL & MACHINERY INSURANCE Nomor Polis: P15206101598-000 tersebut tidak dipenuhi atau telah dilanggar oleh Tertanggung PT Pelayaran Surya Bintang Timur karena sertifikat-sertifikat kapal sudah berakhir masa berlakunya (sudah tidak valid) pada saat terjadi kecelakaan kapal;

- Bahwa KM. MUTIA LADJONI 7 berangkat dari Pelabuhan Keberangkatan telah dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar

*Halaman 83 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



(SPB) yang diterbitkan pada tanggal 3 November 2022 dari Syahbandar Pelabuhan Asike dengan tujuan Bontang;

- Bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) berlaku satu kali 24 (dua puluh empat) jam;
- Bahwa dalam keadaan normal waktu tempuh KM. MUTIA LADJONI 7 melakukan pelayaran dari pelabuhan keberangkatan (Pelabuhan Asike, Papua) sampai dengan pelabuhan tujuan (Bontang, Kalimantan Timur) memerlukan waktu 10 (sepuluh) hari;
- Bahwa Saksi mengetahui adanya Laporan Kecelakaan Kapal (LKK), dan berdasarkan survey yang dilakukan saksi ada 2 (dua) LKK dengan tanggal bulan dan tahun yang sama namun isinya berbeda;
- Bahwa kesimpulan saksi dalam Laporan Penilaian Kerugian Asuransi PT Global Internusa Adjusting tersebut pada Halaman 16, Halaman 17 dan Halaman 19 ;
- Bahwa Laporan Penilaian Kerugian Asuransi atas klaim KM. MUTIA LADJONI 7 ini saksi buat secara Professional, Independent dan Impartial dan dapat dipertanggung jawabkan secara hukum sebagaimana amanat dari undang-undang Perasuransian No. 40 Tahun 2014;

Atas keterangan saksi – saksi tersebut, Kuasa Para Tergugat menanggapi dalam Kesimpulan;

Menimbang, bahwa selain saksi Para Tergugat Juga mengajukan Ahli sebagai berikut:

**1. Ahli Prof. DR. Nindyo Pramono, S.H., M.S.** dibawah sumpah menurut cara agama yang dianutnya telah memberikan keterangan yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa Saksi adalah Guru Besar dibidang Hukum Bisnis (dahulu Hukum Dagang) pada Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada karena itu memiliki keahlian atau kompetensi dalam Hukum Perjanjian Asuransi;
- Bahwa mengenai perjanjian, yaitu menurut ketentuan Pasal 1313 KUHPerdara, perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Dalam perkembangannya menurut Ahli, Perjanjian adalah hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum. Dengan demikian perjanjian itu menimbulkan dan berisi ketentuan-ketentuan hak dan kewajiban antara dua pihak, atau dengan kata lain perjanjian itu berisi perikatan;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa dari pengertian Perjanjian tersebut, Asuransi atau Pertanggungan juga sebagai suatu Perjanjian, di Indonesia saat ini asuransi di atur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan juga diatur secara khusus di atur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian;
- Bahwa Asuransi merupakan perjanjian sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 246 KUHD, yang mengatakan : Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak pasti;
- Bahwa asuransi ditemukan dalam rumusannya pada Pasal 1 butir 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, yang menyatakan : Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:
  - a. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung, atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti, atau
  - b. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.
- Bahwa Perjanjian asuransi/pertanggungan merupakan perjanjian khusus yang diatur dalam KUHD, sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sahnya suatu perjanjian dalam KUHPerdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi. Karena perjanjian asuransi merupakan perjanjian khusus, maka disamping syarat umum dalam KUHPerdata berlaku juga berbagai syarat khusus yang diatur dalam KUHD. Syarat-syarat umum sahnya perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata, sedangkan syarat khusus diatur dalam Pasal 250 dan 251 KUHD;
- Bahwa Ketentuan tersebut berdasarkan asas *lex specialis derogat legi generali*, bahwa apabila ketentuan khusus (KUHD) tidak mengatur tentang perjanjian, maka akan berlaku ketentuan umum (KUHPerdata).

Halaman 85 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



Dalam KUHPPerdata tidak diatur secara khusus mengenai asuransi, dan perjanjian tidak diatur dalam KUHD, maka dalam perjanjian asuransi akan berlaku ketentuan KUHPPerdata berdasarkan Pasal 1 KUHD bahwa ketentuan umum perjanjian dalam KUHPPerdata dapat berlaku pada perjanjian asuransi. Pasal 1 KUHD tersebut merupakan cerminan atas asas *lex specialis derogate legi generali*. Dengan demikian, berdasarkan Pasal 1320 KUHPPerdata dan Pasal 250 dan 251 KUHD terdapat 6 (enam) syarat sahnya perjanjian asuransi, yaitu:

1. Kesepakatan;
2. Kecakapan (kewenangan);
3. Objek tertentu;
4. Sebab yang halal;
5. Ada kepentingan yang dapat diasuransikan dan;
6. Pemberitahuan.

- Bahwa Polis Asuransi adalah istilah untuk menyebut kontrak perjanjian kerjasama secara tertulis antara Perusahaan Penyedia Asuransi (Penanggung Asuransi) dengan nasabah Pemegang Polis. Semua kontrak Asuransi, apakah itu Asuransi Jiwa, Asuransi Kesehatan hingga Asuransi Kerugian, disebut dengan nama Polis Asuransi. Dengan demikian, Polis asuransi adalah sebuah bukti kontrak perjanjian yang tertulis antara kedua pihak dalam asuransi yaitu pihak penanggung dengan pihak tertanggung, yang berisi segala hak dan kewajiban antara masing-masing pihak tersebut.

- Bahwa Menurut ketentuan Pasal 255 KUHD perjanjian asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis yang memuat kesepakatan, syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus yang menjadi dasar pemenuhan hak dan kewajiban para pihak (penanggung dan tertanggung) dalam mencapai tujuan asuransi. Dengan demikian polis merupakan alat bukti tertulis tentang telah terjadinya perjanjian asuransi antara tertanggung dengan penanggung.

- Bahwa menurut ketentuan Pasal 256 KUHD, setiap polis kecuali mengenai asuransi jiwa, harus memuat syarat-syarat khusus sebagai berikut:

1. Hari dan tanggal pembuatan perjanjian asuransi.
2. Nama tertanggung untuk diri sendiri atau untuk pihak ketiga.
3. Uraian yang jelas mengenai objek yang diasuransikan.
4. Jumlah yang diasuransikan (nilai pertanggungan).

*Halaman 86 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



5. Bahaya-bahaya (evenemen) yang ditanggung oleh penanggung.
6. Saat bahaya (evenemen) mulai berjalan dan berakhir yang menjadi tanggungan penanggung.
7. Premi asuransi.
8. Umumnya semua keadaan yang perlu diketahui oleh penanggung dan segala janji-janji khusus yang diadakan diantara pihak.
9. Pengecualian-pengecualian.

- Bahwa dalam setiap polis dengan kondisi apapun selalu terdapat bagian yang mengandung pasal-pasal mengenai pengecualian. Dengan tegas polis ini menentukan hal-hal yang terdapat dalam pengecualian; kemungkinan adanya bencana atau bahaya yang ditimbulkan atau kerugian-kerugian tertentu yang dikecualikan dari perjanjian pertanggungan yang dimaksud. Untuk tu seorang tertanggung harus mengetahui persis semua yang dikecualikan dari penutupan polis tersebut.

- Bahwa apabila penanggung terdiri dari beberapa penanggung (dalam bentuk panel ko-asuransi) yang dalam hal ini merupakan satu kelompok/satu persekutuan perusahaan asuransi untuk bersama-sama mengikatkan diri (saling menanggung) untuk memikul kerugian yang timbul karena bahaya yang sama dan jika terjadi peristiwa (evenemen) yang menimbulkan sejumlah kerugian dibebankan kepada semua anggota/kelompok sebagai suatu bentuk penyebaran/pembagian risiko (vide Pasal 278 KUHD Jo. Pasal 286 KUHD) dengan "metode proporsional" yang masing-masing bertanggung jawab menurut imbalan jumlah pertanggungan yang telah disepakatinya, dengan komposisi kepesertaan (shares) masing-masing.

- Bahwa oleh karena itu jika dikaitkan dengan sebuah gugatan, maka dalil-dalil gugatan Penggugat harus disusun dengan sistematika sesuai prinsip ko-asuransi (co-insurer), sehingga posita dan petitum gugatan Penggugat juga harus sesuai dengan share nya masing-masing penanggung. Jika gugatan diajukan tidak sesuai dengan prinsip ko-asuransi sesuai dengan sharenya masing-masing, maka gugatan dapat dikatakan cacat formil.

- Bahwa sebab pada prinsip ko-asuransi (co-insurer) yang pada pokoknya adalah setiap perusahaan asuransi masing-masing untuk dirinya sendiri (bukan yang satu untuk yang lainnya) secara terpisah dan



mandiri mempunyai hak dan memikul kewajibannya secara proporsinya serta tidak tergantung kepada ko-asuransi lainnya.

- Bahwa dalam industri perasuransian, bila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian dan untuk menghitung jumlah kerugian yang benar-benar diderita oleh tertanggung itu, membutuhkan keahlian yang disebut Adjuster, ketentuan mengenai Adjuster disinggung dalam Pasal 94 dan Pasal 275 KUHDagang dan dipertegas dalam ketentuan Pasal 14 ayat (1) POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan : (1). Perusahaan Pialang Asuransi, Perusahaan Pialang Reasuransi, dan Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi dalam melaksanakan kegiatan usahanya wajib memiliki Tenaga Ahli yang sesuai dengan bidang usaha dan kompetensinya.

- Bahwa demikian pula ketentuan Pasal 21 ayat (1) dan ayat (2) POJK No. 70/POJK.05/2016 sebagaimana telah diubah dengan POJK No. 28 Tahun 2022, menyebutkan : (1), Tenaga Ahli pada Perusahaan Penilai Kerugian Asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) wajib memenuhi tugas paling sedikit;

- Bahwa dalam Perjanjian Asuransi, tertanggung wajib memenuhi janji-janji tertentu yang disebut warranty agar Perjanjian Asuransi berlaku dan tidak batal atau dibatalkan. Sekali warranty ini tidak dipenuhi oleh tertanggung, maka batallah Perjanjian Asuransi/Pertanggung. Warranty sangat perlu bagi penanggung untuk melindungi dari kewajiban atau beban ganti rugi yang tidak sepatasnya dibebankan kepadanya;

- Bahwa dalam Pasal 33 Marine Insurance Act (MIA) 1906 sebagaimana diubah dengan Marine Insurance Act (MIA) 2015 dijelaskan bahwa warranty merupakan suatu janji dari tertanggung untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu tindakan, atau selalu memenuhi suatu ketentuan;

- Bahwa jika misalnya pada waktu penutupan asuransi kapal ditegaskan warranted seaworthiness (kelayakan laut), maka selama pertanggung berlaku pemilik kapal harus mengusahakan agar kapal selalu layak laut. Sekali warranty ini tidak dipenuhi oleh pemilik kapal (tertanggung), atau sekali tidak layak laut, maka batallah Perjanjian Asuransi/Pertanggung. Walaupun kemudian pemilik kapal mengembalikan kapal menjadi layak laut, Perjanjian



Asuransi/Pertanggungan tetap batal sejak pertama kali warranty tidak dipenuhi oleh pemilik kapal;

- Bahwa demikian pula jika misalnya pada waktu penutupan asuransi barang ditegaskan warranted professionalism packed, maka pemilik barang (tertanggung) harus mengusahakan agar barang-barang yang ditanggung dikemas secara khusus oleh ahli pengemasan. Jika ternyata pemilik barang tidak memenuhi warranty ini, batallah Perjanjian Asuransi/Pertanggungan. Agar Perjanjian Asuransi/Pertanggungan tidak batal, maka tertanggung harus memenuhi warranty;

- Bahwa apabila dalam suatu polis terdapat klausul warranty a, b, c dst. Kemudian salah satu saja klausul warranty tersebut dilanggar atau tidak dipenuhi oleh Tertanggung, maka Penanggung tidak berkewajiban membayar klaim asuransi kepada Tertanggung, karena syarat-syarat warranty tidak perlu kumulatif;

- Bahwa apabila Tertanggung tidak memenuhi warranty sebagaimana yang dipersyaratkan dalam polis, maka jelas hal itu adalah merupakan kesalahan/kelalaian mutlak dari Tertanggung sendiri, maka konsekwensi yuridisnya Tertanggung tidak berhak mengajukan klaim asuransi kepada Penanggung dan Penanggung tidak berkewajiban untuk memberikan ganti rugi kepada Tertanggung;

- Bahwa hal ini ditegaskan dalam ketentuan Pasal 276 KUHD Jo. Pasal 294 KUHD;

Menimbang, bahwa para pihak telah mengajukan kesimpulannya pada tanggal 15 Mei 2024;

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

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

## TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

### Dalam Konvensi

### Dalam Eksepsi

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat adalah sebagaimana diuraikan tersebut di atas;

Menimbang, bahwa bersamaan dengan jawabannya, pihak Tergugat I dan Tergugat II Konvensi telah mengajukan eksepsi sebagai berikut :

*Halaman 89 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



- Eksepsi tentang Kewenangan mengadili secara absolut ;
- Eksepsi tentang Gugatan Penggugat Tidak Jelas dan Kabur (*Obscur Libel*);
- Eksepsi tentang Gugatan Penggugat Kurang Pihak (*Plurium Litis Consortium*) karena tidak menarik PT. Global Internusa Adjusting (GIA) dan PT Asuka Bahari Nusantara (ABN) sebagai pihak dalam perkara a quo;

## **Ad. 1. Eksepsi tentang Kewenangan mengadili secara Absolut.**

Menimbang, bahwa mengenai eksepsi tentang kewenangan mengadili secara absolut tersebut telah diputus dengan putusan sela dan amarnya menolak eksepsi tentang kewenangan mengadili tersebut dan menyatakan bahwa Pengadilan Negeri di Indonesia in casu Pengadilan Negeri Jakarta Barat berwenang mengadili perkara a quo ;

## **Ad.2. Eksepsi Tentang Gugatan Penggugat Tidak Jelas dan Kabur (Obscur Libel)**

Menimbang, bahwa Tergugat I dan Tergugat II Konvensi dalam eksepsinya mendalilkan bahwa posita dan petitum Penggugat yang langsung menuntut agar Tergugat I dan Tergugat II membayar kerugian sebesar Rp.14.000.000.000,- (Empat belas milyar rupiah) kepada Penggugat adalah tidak benar, tidak jelas dan kabur, dikarenakan tidak dengan secara jelas dan tegas dituntut agar :

- Tergugat I dihukum untuk membayar kerugian kepada Penggugat sebesar Rp 14.000.000.000,- x 60% = Rp 8.400.000.000,- (delapan milyar empat ratus juta rupiah).
- Tergugat II dihukum untuk membayar kerugian kepada Penggugat sebesar Rp 14.000.000.000,- x 40% = Rp 5.600.000.000,- (lima milyar enam ratus juta rupiah).

Sebab pada prinsip ko asuransi (*co-insurance*) yang pada pokoknya adalah setiap perusahaan asuransi masing-masing untuk dirinya sendiri (bukan yang satu untuk yang lainnya) secara terpisah dan mandiri mempunyai hak dan memikul kewajibannya secara proporsinya serta tidak tergantung kepada ko-asuransi lainnya, karena itu PT ASURANSI BINTANG Tbk sebagai leader bertugas hanya sebatas fungsi untuk mengorganisasi mengelola pelaksanaan pertanggungangan, melakukan penagihan premi serta koordinasi klaim dan bukan membuat keputusan member (i.c. PT ASURANSI CENTRAL ASIA) sedangkan hak dan kewajiban leader dan member baik didalam maupun diluar pengadilan adalah masing-masing berdiri sendiri-sendiri dan masing-masing dapat digugat



maupun menggugat secara mandiri. Bahwa oleh karena itu gugatan Penggugat yang demikian haruslah ditolak setidaknya-didaknya dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelijck Verklaard*);

Menimbang, bahwa terhadap dalil eksepsi Tergugat I dan Tergugat II Konvensi tersebut, Penggugat membantahnya dengan menyatakan bahwa di dalam Polis Asuransi No. 15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022, terkait dengan pembagian kewajiban sesuai dengan presentase sudah jelas dan diatur dalam polis asuransi tersebut;

Menimbang, bahwa setelah mencermati dalil eksepsi Tergugat I dan Tergugat II Konvensi diatas, Majelis menilai bahwa materi eksepsi Tergugat I dan Tergugat II Konvensi sudah masuk ke dalam pokok perkara yang mana harus dibuktikan bersamaan dengan bukti-bukti yang diajukan dalam perkara a quo;

Menimbang, bahwa oleh karena dalil eksepsi Tergugat I dan Tergugat II Konvensi telah masuk ke dalam pokok perkara, oleh karenanya eksepsi Tergugat I dan Tergugat II Konvensi haruslah dinyatakan untuk ditolak;

### **Ad.3. Eksepsi tentang Gugatan Penggugat Kurang Pihak (Plurium Litis Consortium)**

Menimbang, bahwa Tergugat I dan Tergugat II Konvensi mendalilkan pada pokoknya bahwa gugatan Penggugat kurang pihak karena tidak menarik PT. Global Internusa Adjusting (GIA) dan PT. Asuka Bahari Nusantara (ABN) sebagai pihak dalam perkara a quo;

Menimbang, bahwa atas dalil tersebut, Penggugat menyatakan bahwa berdasarkan Pasal 246 KUHD "*asuransi adalah perjanjian antara dua belah pihak yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis*", maka oleh karenanya sudah jelas dalam asuransi hanya mengikat untuk para pihak yaitu antara Penanggung dan Tertanggung saja;

Menimbang, bahwa menurut Yahya Harahap (Hukum Acara Perdata. 2016. Tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian dan Putusan Pengadilan. Halaman 112) mendefinisikan gugatan kurang pihak (*plurium litis consortium*) yakni pihak yang bertindak sebagai Penggugat atau yang ditarik sebagai Tergugat tidak lengkap, masih ada orang yang harus bertindak sebagai Penggugat atau ditarik Tergugat;

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD") menyatakan bahwa : "*asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, dimana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

suatu kehilangan, kerusakan atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena suatu peristiwa yang tidak pasti..”;

Menimbang, bahwa berdasarkan pasal 246 KUHD tersebut, Majelis berpendapat bahwa para pihak dalam asuransi ialah antara Penanggung dan Tertanggung saja;

Menimbang, bahwa dalam perkara a quo setelah Majelis mencermati bukti perjanjian asuransi atau *Marine Hull and Machinery Insurance Policy* Nomor : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 (Vide: Bukti P-3A dan T-1), yang menjadi pihak penanggung ialah PT. Asuransi Bintang Tbk selaku Tergugat I dan PT .Asuransi Central Asia selaku Tergugat II, sementara yang menjadi tertanggung ialah PT. Pelayaran Surya Bintang Timur dan/atau Pemilik kapal dan/atau Manager kapal dan/atau angkutan laut dan/atau ekspedisi (Penggugat);

Menimbang, oleh karena dalam perjanjian asuransi Nomor P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 tersebut hanya terdapat Pihak Tergugat I dan Tergugat II sebagai Penanggung, dan Penggugat sebagai Tertanggung, maka Majelis berpendapat gugatan yang diajukan oleh Penggugat tidaklah kurang pihak, sehingga eksepsi Tergugat I dan Tergugat II mengenai gugatan kurang pihak (plurium litis consortium) sudah sepatutnya dinyatakan untuk ditolak;

## Dalam Pokok Perkara

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat Konvensi/ Tergugat Rekonvensi pada pokoknya sebagaimana telah diuraikan tersebut di atas;

Menimbang, bahwa adapun yang menjadi persengketaan antara kedua belah pihak sebagaimana terurai dalam posita gugatan adalah mengenai klaim asuransi kapal KM Mutia Ladjoni 7 yang mana menurut Penggugat, pihak para Tergugat telah melakukan Wanprestasi atas perjanjian asuransi kapal tersebut sedangkan menurut para Tergugat dalam gugatan rekonvensinya bahwa pihak Penggugat lah yang telah melakukan wanprestasi kepada Para Tergugat konvensi sehingga oleh karena itu menurut para Tergugat konvensi klaim asuransi/ uang pertanggungan yang telah diperjanjikan tersebut tidak akan di bayar sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati antara para pihak sebagaimana tertuang dalam perjanjian asuransi Nomor: P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 (Vide: Bukti P-3A dan T-1) ;

Menimbang bahwa berdasarkan acara jawab jinawab di antara para

*Halaman 92 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



pihak yang berperkara, maka setelah majelis hakim mencermati dalil-dalil yang di kemukakan oleh pihak Penggugat maupun oleh pihak para Tergugat, maka telah terdapat hal-hal yang di akui oleh para pihak atau setidaknya tidaknya para pihak tidak membantah sebahagian dalil-dalil dari pihak lawan sehingga menurut majelis telah menjadi fakta hukum dalam perkara a quo yang tidak perlu dibuktikan lagi lebih lanjut yaitu :

1. Bahwa antara Penggugat dengan Para Tergugat telah terikat suatu kesepakatan berupa perjanjian asuransi kapal yang mana pihak Penggugat adalah sebagai pihak Tertanggung sedangkan para Tergugat adalah sebagai pihak Penanggung sebagaimana tertuang dalam perjanjian asuransi Nomor P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 (Vide: Bukti P-3A dan T-1) ;
2. Bahwa objek asuransi antara para pihak adalah terhadap kapal barang bernama KM. MUTIA LADJONI 7 milik Penggugat dan nilai pertanggungannya adalah sejumlah Rp.14.000.000.000 (empat belas milyar rupiah) ;
3. Bahwa pada tanggal 3 Nopember KM.Mutia Ladjoni berlayar dari pelabuhan Bade Asike menuju pelabuhan Bontang dengan mengangkut muatan karnel, tetapi terlebih dahulu berlayar menuju pelabuhan Dobo dengan tujuan untuk mengisi bahan bakar dan pada saat berlayar dari pelabuhan Bade Asike, kapal KM. MUTIA LADJONI 7 telah mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syah Bandar pelabuhan setempat untuk melanjutkan berlayar kepelabuhan tujuan di Bontang ;
4. Bahwa setelah berlayar dari pelabuhan Bade Asike menuju pelabuhan Dobo, maka pada tanggal 5 November 2022 telah terjadi kerusakan mati mesin dikarenakan minyak bahan bakar kotor, sehingga mesin kapal mati total atau Black Out sehingga kapal tidak dapat dikendalikan serta semua alat untuk berkomunikasi ke darat untuk meminta bantuan juga tidak berfungsi sama sekali dan mengakibatkan kapal tersebut terombang ambing tanpa kendali dalam beberapa hari. Kemudian di upayakan meminta bantuan kepada kapal yang ada di sekitar posisi kapal terombang ambing dan pada akhirnya KM. MUTIA LADJONI 7 di temukan oleh Tim Basarnas pada tanggal 16 November 2022 ;
5. Bahwa ketika KM. MUTIA LADJONI 7 ditemukan oleh Basarnas dalam keadaan terombang ambing di lautan lepas, maka basarnas telah memberikan bantuan yang diperlukan oleh awak kapal sehingga telah sempat berhasil dilakukan perbaikan dan kapal telah berhasil berfungsi

*Halaman 93 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



untuk berlayar untuk melanjutkan berlayar pada tanggal 18 November 2022 tujuan ke pelabuhan terdekat di dobo, namun sekitar 3 (tiga) jam berlayar ternyata kemudian di hari yang sama telah terjadi kembali permasalahan yang sama dengan problem sebelumnya yaitu mesin kapal kembali mati (tidak berfungsi) sehingga terjadi (Black out) dan semua alat operasional kapal menjadi tidak berfungsi sehingga kapal kembali terombang ambing di lautan lepas dan oleh masinis terus berupaya melakukan perbaikan dalam keadaan kapal tidak terkendali dan cuaca yang tidak bagus sehingga setelah berhari hari terombang ambing akibat bahan bakar tidak berkualitas maka tetap tidak berhasil di perbaiki oleh masinis kapal dan pada akhirnya kapal mengalami benturan keras dengan benda keras dibagian lambung yang mengakibatkan bagian lambung kapal bocor dan air laut masuk kebagian lambung kapal dan pada akhirnya nakhoda kapal memutuskan untuk meninggalkan kapal yang sudah dalam posisi miring dan awak kapal mendapatkan bantuan dari kapal yang kebetulan melintas dekat posisi kapal yang hendak karam dan akhirnya pada tanggal 29 November 2022 seluruh awak kapal berhasil di evakuasi oleh kapal yang kebetulan melintas disekitar posisi kapal untuk memberikan bantuan/ melakukan upaya penyelamatan dan akhirnya kapal KM. MUTIA LADJONI 7 tidak diketahui lagi keberadaannya karena tenggelam di lautan lepas ;

6. Bahwa kapal KM. MUTIA LADJONI 7 telah berangkat dari pelabuhan Probolinggo dan tiba/ berlabuh sandar di pelabuhan Bade - Asike pada tanggal 14 Agustus 2022 ;

Menimbang bahwa selanjutnya majelis hakim akan mempertimbangkan apakah peristiwa tenggelamnya Kapal KM. MUTIA LADJONI 7 yang nota bene sebagai objek perjanjian Pertanggungans asuransi antara Penggugat dengan para Tergugat, maka apakah pihak Penggugat selaku Tertanggung berhak mengklaim uang pertanggungans dari pihak Penanggung atau tidak atau dengan perkataan lain apakah kondisi administrasi kapal (berbagai sertifikat yang wajib ada) pada saat melakukan pelayaran di hubungkan dengan penyebab tenggelam nya kapal , berhak atau tidak pihak Tertanggung untuk mendapatkan klaim uang pertanggungans sebagai mana yang diperjanjikan atau tidak ;

Menimbang, bahwa berdasarkan hal tersebut diatas, maka Majelis Hakim perlu mempertimbangkan terlebih dahulu mengenai hubungan hukum antara Penggugat dengan Tergugat I dan Tergugat II apakah telah secara sah mengikat di antara para pihak atau tidak ;

Halaman 94 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



Menimbang, bahwa berdasarkan bukti perjanjian asuransi atau *Marine Hull and Machinery Insurance Policy* Nomor : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022 (Vide: Bukti P-3A, P-4B dan T-1), Majelis menilai hubungan hukum antara Penggugat dengan Tergugat I dan Tergugat II ialah sebagai pihak Tertanggung dan Penanggung dalam asuransi kapal dan karena telah diakui/ tidak dibantah oleh para pihak terhadap perjanjian pertanggungan tersebut maka menurut majelis telah nyata menurut hukum bahwa antara para pihak telah terikat secara sah dalam perjanjian pertanggungan asuransi kapal yaitu pihak Penggugat sebagai pihak Tertanggung dan para Tergugat sebagai pihak Penanggung ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis akan mempertimbangkan berdasarkan bukti-bukti yang di ajukan oleh para pihak apakah Tergugat I dan Tergugat II telah melakukan perbuatan wanprestasi atau tidak sebagaimana yang didalilkan Penggugat dalam posita gugatannya ;

Menimbang bahwa berdasarkan dalil pokok posita surat gugatan Penggugat telah mendalilkan bahwa yang menjadi objek pertanggungan asuransi di antara para pihak yaitu berupa sebuah kapal barang dengan nama kapal KM. MUTIA LADJONI 7 telah dinyatakan Tenggelam di lautan lepas sesuai surat laporan kecelakaan kapal (LKK) dan berdasarkan adanya peristiwa tenggelamnya kapal tersebut maka Penggugat telah mengajukan klaim kepada para Tergugat berdasarkan perjanjian asuransi Nomor : P15206101598-000 tanggal 26 Januari 2022, namun oleh para Tergugat telah memberitahukan kepada Penggugat/ Tertanggung berdasarkan surat: tanggal 1 september 2023 vide bukti P-14 bahwa klaim uang pertanggungan tidak dikabulkan/di tolak dengan alasan :

1. Bahwa Peristiwa kerusakan pertama pada tanggal 06 November 2022 adalah bukan merupakan rangkaian peristiwa yang sama dengan peristiwa terjadinya kapal Tenggelam pada tanggal 26 November 2022 ;
2. Bahwa objek pertanggungan kapal yaitu KM. MUTIA LADJONI 7 pada saat berlayar dari pelabuhan Bade menuju Pelabuhan Bontang terdapat dokumen sertifikat warannty yang telah jatuh tempo yaitu sertifikat pencegahan polusi minyak nasional yang mencakup jangka waktu dan menurut para Tergugat semua sertifikat warannty telah mati pada saat terjadinya kecelakaan tenggelam kapal yaitu pada tanggal 29 November 2022 ;

Menimbang bahwa selanjutnya majelis akan menilai berdasarkan bukti-bukti yang di ajukan oleh para pihak, apakah kedua alasan yang di kemukakan



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

oleh para Tergugat untuk menolak membayar klaim asuransi kecelakaan kapal yang di alami oleh objek pertanggungangan milik Tertanggung yaitu KM. MUTIA LADJONI 7 beralasan yang sah secara hukum dan keadilan atau tidak ;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta persidangan, maka bermula kapal KM. Mutia Ladjoni 7 yang merupakan milik Penggugat (Vide : Bukti P-2A) pada tanggal 3 November 2022 telah berangkat dari pelabuhan Bade menuju pelabuhan Bontang dengan muatan Palm Kernel dan terhadap kapal telah terbit Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar di pelabuhan Bade pada tanggal 3 November 2022 sehingga kapal berlayar telah nyata dalam keadaan Laik berlayar ;

Menimbang, bahwa untuk keperluan mengisi bahan bakar, karena di pelabuhan Bade tidak tersedia Bahan bakar yang dibutuhkan oleh kapal , maka kapal rencana berlayar terlebih dahulu menuju pelabuhan terdekat yaitu pelabuhan Dobo untuk mengisi bahan bakar untuk selanjutnya akan berlayar menuju pelabuhan Bontang. Namun sebelum tiba di pelabuhan Dobo ternyata pada tanggal 5 November Kapal mengalami kerusakan pada mesin kapal/ mesin bantu dikarenakan bahan bakar yang kotor/ buruk sehingga mengakibatkan mesin kapal KM Mutia Ladjoni 7 mengalami mati total (blackout) dan dinyatakan hilang kontak sejak tanggal 6 November 2022, fakta hukum tersebut telah terbukti dalam persidangan berdasarkan bukti surat Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Nomor AL.817/23/16/UPP.AGT-2022, 15 Juni 2023 dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Agats (Vide : Bukti P-13A);

Menimbang, bahwa pada tanggal 15 November 2022, pihak Basarnas Dobo menemukan KM. Mutia Ladjoni 7 setelah 9 (sembilan) hari terapung, dan selanjutnya dilakukan upaya perbaikan mesin pada tanggal 16 November 2022, sehingga pada tanggal 18 November 2022 KM. Mutia Ladjoni 7 dapat kembali berlayar menuju pelabuhan Dobo untuk mengisi bahan Bakar dan kapal berlayar sekitar jam 12.00 waktu setempat, namun baru kurang lebih berlayar selama 3 Jam, maka pada pukul 15.55 waktu setempat kapal KM. Mutia Ladjoni 7 kembali mengalami kerusakan dan terapung-apung dalam keadaan cuaca buruk/ ombak besar dan keadaan kapal adalah Black out dan setelah sehari hari belum dapat di atasi kerusakan mesin karena bosh pom mesin yang bermasalah akibat bahan bakar yang buruk, maka kemudian kapal mengalami benturan benda keras yang mengakibatkan lunas bagian kamar mesin kapal bocor dan setelah di upayakan mengatasi nya dalam waktu sehari hari maka akhirnya kapten kapal menyatakan awak kapal harus mencari pertolongan

Halaman 96 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kepada kapal yang melintas disekitar posisi kapal karena kapal KM. Mutia Ladjoni 7 akan tenggelam;

Menimbang, bahwa adanya kecelakaan kapal KM.Ladjoni 7 milik Penggugat tersebut telah berkeseuaian antara bukti surat laporan kecelakaan kapal (Vide : Bukti P-13A) dengan alat bukti lainnya berdasarkan Pasal 164 HIR yakni keterangan saksi STEFANUS SALABIA dan keterangan saksi ARIFIN dibawah sumpah yang pada pokoknya menerangkan bahwa telah mengetahui adanya kecelakaan kapal KM. Mutia Ladjoni 7 milik Penggugat;

Menimbang, bahwa atas peristiwa tersebut Penggugat melalui konsultan asuransi pelayarannya melaporkan kepada Tergugat I untuk dapat memproses klaim asuransi yang ditanggungkan kepada Tergugat I dan kepada Tergugat II selaku anggota member asuransi Tergugat I;

Menimbang, bahwa akan tetapi klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat tersebut ditolak oleh Para Tergugat hal ini berdasarkan bukti surat jawaban klaim Marine Hull atas nama PT. Pelayaran Surya Bintang Timur, tanggal 01 September 2023 dari PT. Asuransi Bintang, Tbk (Vide : Bukti P-14);

Menimbang, bahwa fakta penolakan klaim asuransi tersebut pun telah diakui dan tidak dibantah oleh Tergugat I dan Tergugat II, yang mana alasan Tergugat I dan Tergugat II menolak klaim asuransi kapal milik Penggugat salah satu yang dijadikan sebagai alasan adalah dikarenakan Para Tergugat menganggap bahwa pada saat terjadinya kecelakaan kapal kedua yaitu tanggal 26 November 2022 (kapal dilaporkan membentur benda keras yang mengakibatkan ruang mesin kebanjiran dan kemungkinan tenggelam) ;

Menimbang bahwa setelah majelis mencermati kronologis tentang keberangkatan kapal untuk berlayar dari pelabuhan Bade pada tanggal 3 November 2022 hingga peristiwa tenggelamnya kapal KM. Mutia Ladjoni 7, maka kapal telah mengalami masalah mesin yang mati total pada tanggal 5 November 2022 dan dinyatakan hilang sejak tanggal 6 November 2022 karena kapal mengalami kondisi Blackout dan selama kurang lebih 9 hari terombang ambing di lautan lepas karena semua peralatan berlayar menjadi tidak berfungsi akibat blackout tersebut ;

Menimbang bahwa berdasarkan keterangan dari nakhoda kapal, penyebab kerusakan mesin kapal adalah akibat dari kualitas bahan bakar kapal yang tidak bagus/ buruk ;

Menimbang bahwa karena kapal telah dinyatakan hilang sejak tanggal 6 November 2022, maka Basarnas terdekat dari pelabuhan Bade telah berupaya mencari keberadaan kapal KM. Mutia Ladjoni 7 dan akhirnya pada tanggal 15

*Halaman 97 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*

#### 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

November 2022 pihak Basarnas telah berhasil menemukan KM. Mutia Ladjoni 7 yang terombang ambing di lautan lepas dalam keadaan blackout ;

Menimbang bahwa setelah ditemukan keberadaan kapal, maka kapal tersebut telah berhasil diperbaiki dan dapat melanjutkan kembali berlayar menuju pelabuhan terdekat yaitu pelabuhan Dobo, namun baru beberapa jam berlayar ternyata mesin kembali bermasalah dan terjadi lagi kondisi kapal yang blackout dan penyebab kerusakan mesin menjadi mati total adalah karena kualitas bahan bakar yang buruk sehingga kapal mengalami kembali kondisi terombang ambing tanpa kendali di lautan lepas dan karena cuaca yang buruk kemudian terbentur dengan benda keras yang mengakibatkan kapal mengalami kebocoran yang parah di bagian sekitar mesin dan akhirnya tidak mampu lagi di atasi oleh awak kapal sehingga secara perlahan lahan tenggelam ;

Menimbang bahwa berdasarkan kronologis peristiwa penyebab kerusakan kapal yang pertama dan kerusakan yang kedua paska diperbaiki yang kemudian terjadinya benturan dengan benda keras yang mengakibatkan kapal menjadi bocor yang parah dan akhirnya tenggelam, telah nyata bahwa kerusakan yang pertama dengan yang kedua tersebut adalah sebagai akibat kualitas bahan bakar yang buruk sehingga kapal mengalami kondisi blackout ;

Menimbang bahwa dalam kondisi kapal yang blackout tersebut kapal tidak lagi dapat dikendalikan untuk menghindari/ mencegah terjadinya suatu kecelakaan dan penyebab terjadinya kondisi blackout yang pertama maupun yang kedua atas kapal tersebut adalah sama yaitu akibat kualitas bahan bakar yang buruk dan setelah selesai perbaikan yang pertama, kapal belum juga dapat mencapai tujuan di pelabuhan terdekat untuk mengambil langkah-langkah pencegahan agar tidak terjadi lagi penyebab kerusakan yang sama dan setelah dilakukan perbaikan yang pertama dengan kerusakan yang kedua hanya mampu berlayar kurang lebih selama 3 (tiga) jam saja ;

Menimbang bahwa oleh karena penyebab kerusakan yang pertama dengan penyebab kerusakan yang kedua adalah hal yang sama yaitu akibat kualitas bahan bakar yang buruk dan bahan bakar yang buruk tersebut belum teratasi juga pada saat kerusakan yang kedua, maka oleh karena itu menurut majelis hakim tidak terdapat alasan yang sah untuk menyatakan bahwa peristiwa kerusakan kapal yang pertama dengan kerusakan kapal yang kedua tidak dapat di pisahkan karena rangkaian penyebabnya adalah sama sehingga sebab dan akibatnya tidak tepat untuk dipisahkan dan pada saat setelah dilakukan perbaikan atas kerusakan yang pertama, ternyata setelah kapal melanjutkan berlayar pada kenyataannya kapal belum sempat mencapai

*Halaman 98 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*

#### 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

pelabuhan terdekat untuk sandar sehingga belum ada kesempatan untuk melakukan upaya maksimal untuk mengatasi penyebab utama mogoknya mesin dari kapal, misalnya jika kapal telah berhasil tiba di pelabuhan terdekat maka dapat dilakukan upaya menguras tanki bahan bakar guna mengeluarkan bahan bakar yang kotor/buruk ;

Menimbang bahwa jika kualitas bahan bakar dari kapal tidak buruk maka tidak akan sehari-hari mengalami mati mesin yang menyebabkan kapal dalam keadaan Blackout. Oleh karena kapal blackout maka secara otomatis semua fungsi peralatan di kapal menjadi tidak berfungsi sehingga kapal tidak dapat di kendalikan untuk menghindari timbulnya bahaya kecelakaan termasuk untuk menghindari benturan dengan karang yang ada di jalur yang di lalui oleh kapal ;

Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas maka menurut majelis alasan yang di kemukakan oleh pihak Tergugat untuk menolak melakukan pembayaran klaim uang pertanggungan kepada tertanggung dengan alasan peristiwa kerusakan yang pertama dengan peristiwa kerusakan yang kedua atas kapal KM Mutia Ladjoni 7 tidak ada sangkut pautnya, kecelakaan kedua merupakan suatu intervensi baru yang terjadi secara independent dan terpisah dengan kejadian kerusakan yang pertama adalah patut untuk dinyatakan tidak beralasan hukum yang sah ;

Menimbang bahwa selanjutnya majelis hakim akan mempertimbangkan apakah alasan penolakan pembayaran klaim atas dasar sertifikat yang telah jatuh tempo pada saat terjadinya kecelakaan dan ada yang telah jatuh tempo pada saat SPB diterbitkan, maka akan dipertimbangkan sebagai berikut di bawah ini ;

Menimbang bahwa menurut para Tergugat kelas kapal ditangguhkan dan surat keterangan resmi lainnya belum diperpanjang/ divalidasi ulang pada saat kecelakaan. Oleh karena itu Para Tergugat menganggap bahwa pemilik kapal telah melanggar jaminan polis sesuai dengan pasal 10 ayat (2) dan pasal 10 ayat (4) Undang-Undang Asuransi sehingga atas dasar hal tersebut klaim uang pertanggungan tidak dapat di bayarkan kepada pihak Tertanggung;

Menimbang bahwa berdasarkan data-data yang termuat dalam SPB tertanggal 3 November 2022 vide bukti P-5 maka telah nyata tercatat bahwa Kapal KM Mutia Ladjoni 7 tiba dari di pelabuhan Bade dari pelabuhan Probolinggo adalah pada tanggal 14 Agustus 2022 dengan tujuan mengangkut muatan jenis palm karnel sebagaimana tertuang dalam surat Laporan kedatangan dan keberangkatan kapal pelabuhan Bade Asike yang diterbitkan oleh PT Pelayaran Korindo Cabang Bade-Asike ;

*Halaman 99 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa berdasarkan kelaikannya lautan kapal itu harus memenuhi persyaratan dari pada sertifikat –sertifikat yang tertuang pada pasal 117 ayat 2 No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”) yang mana terdapat 8 (delapan) sertifikat supaya Kapal dapat dinyatakan laik laut, yakni dibuktikan dengan sertifikat-sertifikat yang masih berlaku terdiri dari sertifikat keselamatan kapal, sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal, sertifikat pengawakan kapal, Sertifikat garis muat kapal dan pemuatan, sertifikat kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang bagi kapal penumpang, sertifikat status hukum kapal / status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan sertifikat manajemen keamanan kapal;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti P-5 yaitu Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor BB.14/KM.26/01/XI/2022 atas Nama Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 tanggal 03 November 2022 yang diterbitkan oleh kantor syahbandar agats bade untuk menyatakan bahwa kapal tersebut laik laut dihubungkan dengan bukti-bukti surat sertifikasi kapal yang diajukan oleh pihak Penggugat (Vide : Bukti P-6 s/d P-9, P-11, P-16 s/d P-20) telah sesuai dengan ketentuan yang di atur dalam Pasal 117 ayat (2) UU Pelayaran ;

Menimbang bahwa setelah majelis hakim mencermati seluruh sertifikat kelengkapan kapal maka sebanyak 7 sertifikat akan jatuh tempo pada tanggal 8 November 2022 sedangkan satu sertifikat yaitu sertifikat pencegahan polusi Minyak nasional yang mencakup jangka waktu dari 27 January 2020 s/d 3 November 2022 ;

Menimbang bahwa berdasarkan keterangan saksi dari Penggugat maupun saksi ahli, maka untuk memperpanjang seluruh sertifikat tersebut oleh PT.Biro klasifikasi Indonesia, wajib dilakukan pemeriksaan fisik Kapal dan sertifikasi-sertifikasi tersebut hanya dapat diterbitkan oleh pelabuhan tertentu di Indonesia atau dengan perkataan lain pelabuhan dibawah Type A yang ada di daerah terpencil tidak berwenang menerbitkan sertifikat tersebut termasuk type pelabuhan yang di Bade -Asike tidak mempunyai wewenang untuk itu ;

Menimbang bahwa tentang adanya 7 jenis sertifikat kelengkapan kapal yang jatuh tempo pada tanggal 8 November 2022 di hubungkan dengan keberadaan kapal di pelabuhan Bade-Asike telah sandar sejak tanggal 14 Agustus 2022 dan tidak ada Type pelabuhan yang terdekat yang berwenang untuk menerbitkan sertifikat -sertifikat tersebut serta juga tidak ada aturan dalam Undang-Undang Pelayaran yang mengatur bahwa kapal tidak boleh berlayar beberapa hari sebelum jatuh temponya sertifikat kelengkapan kapal, maka menurut majelis tidak terdapat kelalaian dari Tertanggung yang berkaitan

Halaman 100 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dengan sertifikat kelengkapan kapal tersebut, karena telah nyata bahwa oleh syahbandar setempat telah menerbitkan SPB untuk kapal KM Mutia Ladjoni 7 pada tanggal 3 November 2022 ;

Menimbang bahwa tentang salah satu sertifikat yang telah jatuh tempo pada tanggal 3 November 2022 bersamaan dengan terbitnya SPB atas kapal tersebut, maka berdasarkan bukti P-12A dan P-12B maka pada tanggal 1 November 2022 pihak Tertanggung telah mengajukan permohonan perpanjangan dan pada tanggal 2 November 2022 oleh PT.BKI telah menanggapi yang pada intinya perpanjangan sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal harus di sampaikan kepada PT BKI tempat kapal tersebut berada/berlabuh ;

Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta tentang keberadaan kapal yang telah sandar sejak tanggal 14 Agustus 2022 di pelabuhan Bade-Asike dan dihubungkan dengan ketentuan bahwa hanya pelabuhan tertentu saja yang mempunyai izin untuk menerbitkan sertifikat kelengkapan kapal dan ternyata Kapal Tertanggung telah memperoleh Surat Persetujuan Berlayar dari Pelabuhan Bade menuju Pelabuhan Bontang, maka menurut majelis hakim situasi dan kondisi dalam perjalanan berlayar yang mengakibatkan suatu kapal menjadi terlambat untuk tiba di pelabuhan tujuan in casu di pelabuhan Bontang adalah suatu keadaan yang tidak dapat diprediksi timbul berbagai permasalahan akibat cuaca atau kondisi kapal ;

Menimbang bahwa menurut majelis jika perjalanan berlayar dari KM Mutia Ladjoni 7 berjalan normal tanpa hambatan, maka jauh hari sebelum jatuh tempo dari sertifikat kelengkapan kapal telah dapat diperpanjang di pelabuhan Bontang dan oleh Tertanggung telah dengan itikat baik mengajukan perpanjangan sertifikat yang akan jatuh tempo pada tanggal 3 November 2022, namun karena keberadaan kapal masih di pelabuhan pedalaman ,maka perpanjangan tersebut tidak dapat diproses karena secara phisik kapal yang akan diperpanjang sertifikatnya wajib ada di pelabuhan tempat penerbitan Sertifikat dimaksud ;

Menimbang bahwa oleh karena kapal KM Mutia Ladjoni 7 telah mengalami masalah blackout di lautan lepas dalam waktu yang lama, maka dalam kondisi yang demikian sudah pasti tidak akan dapat diajukan permohonan perpanjangan sertifikat kelengkapan berlayar yang telah jatuh tempo pada tanggal 8 November 2022, karena keadaan kapal telah dinyatakan hilang sejak tanggal 6 November 2022 ;

Menimbang bahwa oleh karena kemungkinan permasalahan yang timbul

*Halaman 101 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pada saat kapal berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya sangat besar potensi timbulnya kecelakaan, maka pada umumnya pemilik kapal akan mengasuransikan kapal miliknya untuk menghindari risiko kerugian yang timbul ;

Menimbang bahwa tentang dalil yang dikemukakan oleh pihak Tergugat/ Penanggung bahwa pada saat terjadinya Kecelakaan kapal pada tanggal 29 November 2022 semua sertifikat dari kapal tersebut telah daluarsa/ tidak valid, maka hal tersebut di luar kehendak dari Tertanggung/Penggugat ;

Menimbang bahwa menurut ketentuan Undang-Undang Pelayaran, peristiwa tenggelamnya kapal adalah termasuk kedalam kualifikasi kecelakaan kapal dan pihak Penanggung tidak mampu membuktikan bahwa terjadinya sebab kapal black out sebagai akibat dari kelalaian Tertanggung karena buruknya kualitas Bahan Bakar kapal pada saat di isi di stasiun pengisian bahan bakar adalah di luar tanggung jawab dari Tertanggung ;

Menimbang, bahwa oleh karena Penggugat telah berhasil membuktikan bahwa Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 milik Penggugat telah memenuhi syarat-syarat kelaiklautan sebagaimana diatur dalam Pasal 117 ayat (2) UU Pelayaran, yang berupa Surat Persetujuan Berlayar (Vide : Bukti P-5) dan sertifikasi-sertifikasi lainnya (Vide : Bukti P-6 s/d P-9, P-11, dan P 17 s/d P-20) demikian maka seharusnya tidak ada alasan bagi Tergugat I dan Tergugat II untuk menolak klaim asuransi yang telah diajukan oleh Penggugat, dikarenakan Kapal milik Penggugat yang berlayar sebelumnya sudah memenuhi persyaratan kelaiklautan untuk berlayar;

Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan tersebut di atas , maka menurut majelis alasan penolakan pembayaran klaim pertanggung jawaban asuransi kecelakaan kapal milik Tertanggung/ Penggugat, harus dinyatakan tidak sah secara hukum ;

Menimbang bahwa menurut majelis bila peristiwa timbulnya kecelakaan atas kapal milik Penggugat di anggap oleh pihak Tergugat/Penanggung adalah sebagai akibat kelalaian atau kesalahan dari Penggugat, maka seharusnya masalah tersebut diajukan ke mahkamah pelayaran untuk di nilai agar alasan untuk tidak membayar klaim pertanggung jawaban asuransi kecelakaan kapal Penggugat mendapatkan kepastian hukum ;

Menimbang bahwa oleh karena alasan penolakan pembayaran klaim asuransi kapal yang di kemukakan oleh pihak para Tergugat telah dinyatakan tidak beralasan hukum yang sah, maka karena perjanjian asuransi kapal diantara para pihak telah dinyatakan sah dan mengikat, maka kepada para Tergugat harus lah di hukum untuk melaksanakan isi perjanjian berupa

*Halaman 102 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pembayaran uang pertanggungan karena telah terbukti bahwa objek pertanggungan berupa kapal KM Mutia Ladjoni 7 telah mengalami kecelakaan yang berakibat tenggelam di lautan lepas sekitar arafuru ;

Menimbang, bahwa berdasarkan Surat Polis Asuransi Kapal Nomor P-15206101598000 yang diterbitkan oleh PT. Asuransi Bintang tanggal 26 Januari 2022 (Vide : Bukti P-3A dan P-3B) , terdapat klausula bahwa Tergugat I dan Tergugat II sebagai Penanggung berkewajiban untuk mengakomodir biaya asuransi atas kecelakaan kapal yang dialami Kapal Penggugat selaku Tertanggung;

Menimbang, bahwa wanprestasi ialah keadaan dimana debitur tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan, baik perikatan yang timbul karena perjanjian maupun perikatan yang timbul karena undang-undang;

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 1243 KUH Perdata setidaknya terdapat 3 (tiga) unsur wanprestasi yaitu : adanya perjanjian, ada pihak yang ingkar janji atau melanggar perjanjian, dan telah dinyatakan lalai, namun tetap tidak melaksanakan isi perjanjian;

Menimbang, bahwa dengan ditolaknya klaim asuransi yang telah diajukan Penggugat tersebut, dan berdasarkan pertimbangan hukum di atas, maka Majelis berpendapat bahwa Tergugat I dan Tergugat II telah melakukan perbuatan wanprestasi dalam bentuk tidak melaksanakan isi perjanjian terhadap Penggugat, dan sudah sepatutnya Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II dinyatakan sebagai wanprestasi kepada penggugat;

Menimbang, bahwa oleh karena yang menjadi pokok perkara dalam gugatan Penggugat telah mampu dibuktikan oleh pihak Penggugat, maka majelis akan mempertimbangkan petitum-petitum gugatan lainnya apakah beralasan atau tidak untuk di kabulkan ;

Menimbang, bahwa selanjutnya majelis akan mempertimbangkan petitum gugatan tentang kerugian materil sebagai berikut di bawah ini ;

Menimbang, bahwa Penggugat mendalilkan dalam gugatannya telah mengalami kerugian sebesar 14.000.000.000,- (empat belas milyar rupiah) sebagaimana uang pertanggungan yang telah diperjanjikan antara Penggugat dan para Tergugat I dan Tergugat II dalam polis asuransi nomor P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022;

Menimbang, bahwa terhadap tuntutan ganti rugi materil tersebut, menurut Majelis cukup beralasan untuk dikabulkan mengingat ketentuan tersebut telah diatur dan disepakati oleh para pihak yang membuat nya

*Halaman 103 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

sebagaimana bunyi ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang menyatakan : *“semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya”*;

Menimbang, bahwa oleh karena perjanjian pertanggungan asuransi antara para pihak adalah sah menurut hukum , maka oleh karena objek yang dipertanggungkan berupa sebuah kapal telah secara nyata dinyatakan mengalami kecelakaan dan telah tenggelam, maka telah sepatutnya pihak Tertanggung in casu pihak Penggugat berhak atas uang pertanggungan sejumlah Rp. 14.000.000.000 (empat belas milyar rupiah) dari para Penanggung in casu dari para Tergugat ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis akan mempertimbangkan mengenai petitum ganti kerugian immateriil yang dimohonkan oleh Penggugat;

Menimbang, bahwa Penggugat dalam gugatannya menyatakan bahwa apabila Tergugat I dan Tergugat II segera membayarkan klaim asuransi maka Penggugat pasti bisa membeli kapal lagi yang bisa menghasilkan sebesar ± Rp. 800.000.000,- (Delapan ratus juta rupiah) perbulannya dimana terhitung 30 hari setelah Penggugat mengajukan klaim asuransi kepada Tergugat I dan Tergugat II sampai dengan gugatan ini berkekuatan hukum tetap ;

Menimbang, bahwa selain itu Penggugat mendalilkan sebagai perusahaan yang tidak dapat menikmati keuntungan dan merasa dipermainkan oleh Tergugat I dan Tergugat II yang mana apabila Tergugat I dan Tergugat II membayarkan klaim asuransi yang diajukan oleh Penggugat terhadap asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7, maka akan dapat dipergunakan sebagai modal usaha oleh Penggugat dan pastinya menguntungkan, dan karena Tergugat I dan Tergugat II tidak segera meyelesaikan/membayarkan klaim asuransi dari KM. Mutia Ladjoni 7, maka jika dihitung dengan uang, kerugian immateriil Penggugat setara dengan kurang lebih Rp. 5.000.000.000,- (Lima Milyar rupiah), dan Penggugat menyatakan akibat dari permasalahan a quo, Penggugat juga menyewa jasa hukum dengan honorarium advokat sebesar Rp.100.000.000,- (serratus juta rupiah);

Menimbang, bahwa terhadap ganti kerugian immateriil tersebut, Majelis akan mengacu kepada Yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Nomor 650/PK/Pdt/1994 yang menyatakan : *“bahwa ganti kerugian immateriil hanya terbatas pada aspek kematian, luka berat dan penghinaan”*;

Menimbang bahwa berdasarkan Yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Nomor 3557 K/Pdt/2015 menyatakan : *“biaya advokat adalah tanggung*

Halaman 104 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

*jawab dan kewajiban yang sudah disepakati Penggugat sendiri, sehingga tidak tepat bila dibebankan kepada Para Tergugat”;*

Menimbang bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 77/PUU-XVIII/2020 menyatakan bahwa : *“kerugian dalam Pasal 1365 KUH Perdata yakni berupa jasa advokat dimaknai tidak termasuk sebagai kerugian dalam Pasal 1365 KUH Perdata”;*

Menimbang, bahwa berdasarkan yurisprudensi tersebut diatas, maka petitum Penggugat mengenai ganti kerugian immaterill yang termasuk didalamnya biaya honorarium advokat tidak lah relevan untuk dikabulkan dan oleh karenanya sudah sepatutnya untuk dinyatakan ditolak ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan mengenai tuntutan Sita Jaminan (*Conservatoir Beslag*) yang diajukan Penggugat;

Menimbang, bahwa Penggugat dalam dalil gugatannya tidak menjelaskan secara rinci mengenai bukti kepemilikan yang sah apakah barang tersebut benar-benar milik Tergugat I dan Tergugat II atau tidak;

Menimbang, bahwa berdasarkan Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 5 Tahun 1975 tentang Sita Jaminan, menyatakan bahwa : *“ agar para hakim berhati-hati sekali dalam menerapkan atau menggunakan lembaga sita jaminan (conservatoir beslag) dan jangan sekali-kali mengabaikan syarat-syarat yang diberikan oleh Undang-Undang (Pasal 227 HIR/ 261 RBg)”*

Menimbang, bahwa terhadap permohonan Penggugat mengenai Sita Jaminan tersebut, dikarenakan tidak didukung bukti kepemilikan yang sah apakah barang tersebut benar milik Tergugat I dan Tergugat II, maka menurut Majelis Hakim petitum tentang sita jaminan sudah sepatutnya untuk dinyatakan ditolak;

Menimbang, bahwa mengenai petitum Penggugat yang memohon agar Majelis Hakim menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) kepada Penggugat sebesar Rp.1.000.000.- (satu juta rupiah) per hari, apabila Tergugat I dan Tergugat II lalai dan tidak memenuhi kewajiban untuk melaksanakan isi putusan yang telah berkekuatan hukum tetap (*inkracht van gewijsde*), menurut Majelis karena telah ternyata Tergugat I dan Tergugat II telah dinyatakan melakukan Perbuatan Wanprestasi, dan menurut Majelis dikarenakan pokok perkara ini mengenai pembayaran sejumlah uang, maka tuntutan ini tidak patut dan tidak layak dikabulkan dan dinyatakan untuk ditolak;

Halaman 105 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt



Menimbang, bahwa mengenai petitum Penggugat yang memohon agar Majelis Hakim menyatakan putusan ini dapat dijalankan terlebih dahulu (*uit voerbaar bij voorraad*), menurut Majelis dikarenakan tidak di dukung dengan bukti-bukti yang memenuhi ketentuan pasal 180 HIR, maka petitum ini harus dinyatakan untuk ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena seluruh petitum gugatan Penggugat telah dipertimbangkan oleh majelis hakim dan telah nyata terdapat sebahagian dari petitum yang dinyatakan tidak beralasan hukum dan ditolak, maka haruslah dinyatakan bahwa gugatan pihak Penggugat di kabulkan untuk sebahagian dan untuk selain dan selebihnya dinyatakan untuk di tolak ;

### **Dalam Rekonvensi**

Menimbang, bahwa bersamaan dengan surat gugatannya, pihak para Tergugat Konvensi telah mengajukan gugatan balik/ gugatan Rekonvensi terhadap pihak Penggugat konvensi ;

Menimbang, bahwa dalam gugatan rekonvensi ini, semula sebagai para Tergugat konvensi di sebut sebagai para Penggugat Rekonvensi sedangkan semula dalam konvensi disebut sebagai pihak Penggugat, maka dalam rekonvensi ini di sebut sebagai pihak para Tergugat Rekonvensi ;

Menimbang bahwa isi dan maksud gugatan Rekonvensi dari Para Penggugat Rekonvensi/ Para Tergugat Konvensi adalah sebagaimana tersebut di atas;

Menimbang, bahwa setelah majelis hakim mencermati uraian posita surat gugatan rekonvensi dari para Penggugat Rekonvensi, maka yang menjadi pokok perkara dalam gugatan rekonvensi adalah tentang tuduhan adanya perbuatan ingkar janji / wanprestasi yang dilakukan oleh pihak Tergugat rekonvensi semula Penggugat Konvensi terhadap Para Penggugat Rekonvensi semula para Tergugat Konvensi yang berkaitan dengan perjanjian pertanggungan asuransi kecelakaan kapal KM. Mutia Ladjoni 7 ;

Menimbang, bahwa dalil-dalil yang dikemukakan oleh para Penggugat dalam Rekonvensi tentang perbuatan wanprestasi pada pokoknya adalah karena terdapat seluruh sertifikat waranty kelengkapan kapal yang telah jatuh tempo atau tidak valid pada saat terjadinya kecelakaan atas kapal KM.Mutia Ladjoni 7 tersebut ;

Menimbang, bahwa oleh karena telah dipertimbangkan dalam konvensi bahwa masalah sertifikat waranty/ sertifikat jaminan untuk kelengkapan kapal KM.Mutia Ladjoni 7 tidak dapat di ajukan permohonan perpanjangan di setiap pelabuhan, karena hanya di type pelabuhan kelas tertentu saja yang

*Halaman 106 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

berwenang menerbitkan sertifikat jaminan tersebut sedangkan kapal KM.Mutia Ladjoni 7 terhitung sejak tanggal 14 Agustus 2022 masih berada di pelabuhan terpencil yang mana klasifikasi pelabuhannya tidak memungkinkan untuk memproses sertifikat jaminan kelengkapan dari kapal KM.Mutia Ladjoni 7 tersebut sedangkan untuk proses perpanjangan sertifikat jaminan tersebut oleh Biro Klasifikasi Indonesia wajib mengecek secara langsung fisik dari kapal yang di mohonkan sertifikat jaminannya sehingga kapal wajib berada /sandar di pelabuhan di tempat untuk pengecekan langsung oleh Biro Klasifikasi Indonesia;

Menimbang, bahwa oleh karena telah menjadi fakta hukum dalam perkara a quo bahwa kapal KM.Mutia Ladjoni 7 telah mengalami Black Out atau kapal dalam keadaan tidak dapat di kendalikan di lautan lepas sejak tanggal 5 September s/d 29 September 2022 (kapal dinyatakan tenggelam), maka menurut majelis pihak Tergugat dalam reconvensi dalam hal ini nakhoda kapal yang sepenuhnya bertanggung jawab untuk mengendalikan kapal di lautan tidak dapat di persalahkan telah melakukan perbuatan wanprestasi yang berkaitan dengan perpanjangan sertifikat warranty/jaminan kelengkapan kapal karena pada kenyataannya kapal dalam keadaan black out atau tidak bisa dikendalikan dan kapal tidak bisa berlayar secara normal menuju suatu pelabuhan yang dapat memproses sertifikat warranty/jaminan ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut di atas, maka tidak terdapat alasan yang sah menurut hukum untuk menyatakan bahwa pihak Tergugat dalam reconvensi telah melakukan wanprestasi karena tidak memperpanjang sertifikat warranty/jaminan atas kelengkapan kapal yang telah jatuh tempo pada saat kecelakaan/ tenggelamnya kapal KM.Mutia Ladjoni 7 ;

Menimbang, bahwa oleh karena pokok gugatan dalam reconvensi telah di nyatakan tidak beralasan hukum yang sah, maka haruslah dinyatakan bahwa gugatan dalam reconvensi ditolak ;

Menimbang, bahwa oleh karena pokok gugatan dalam reconvensi dinyatakan untuk ditolak, maka petitum-petitum selebihnya dari gugatan dalam reconvensi yang mendasarkan kepada pokok perkara tersebut haruslah secara otomatis dinyatakan di tolak untuk seluruhnya ;

## **Dalam konvensi dan dalam reconvensi**

Menimbang, bahwa oleh karena pihak para Tergugat dalam konvensi/ para Penggugat dalam Reconvensi dinyatakan kalah dalam perkara a quo, maka semua biaya yang timbul dalam perkara a quo haruslah dihukum kepada para Tergugat dalam konvensi/ para Penggugat dalam Reconvensi untuk

*Halaman 107 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

membayar secara tanggung renteng yang jumlahnya Rp. 398.000,00,- (tiga ratus sembilan puluh delapan ribu rupiah);

Memperhatikan Pasal 1243 KUH Perdata, pasal 1338 KUHPerdata, pasal 1320 KUHPerdata, Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta ketentuan Perundang-undangan lainnya yang berlaku dan bersangkutan dengan perkara ini;

## MENGADILI:

### Dalam Konvensi

#### Dalam Eksepsi

- Menolak Eksepsi para Tergugat Konvensi/ para Penggugat Rekonvensi untuk seluruhnya;

#### Dalam Pokok Perkara

1. Mengabulkan Gugatan Penggugat Konvensi/ Tergugat Rekonvensi untuk sebagian;
2. Menyatakan sah dan mempunyai kekuatan hukum mengikat bagi para pihak terhadap Polis Asuransi No. P15206101598-000 tertanggal 26 Januari 2022;
3. Menyatakan Tergugat I dan Tergugat II Konvensi/ para Penggugat Rekonvensi telah melakukan perbuatan Wanprestasi/ Ingkar janji ;
4. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II Konvensi/ para Penggugat Rekonvensi untuk membayar kerugian materiil kepada Penggugat Konvensi/ Tergugat Rekonvensi atas pertanggung jawaban terhadap Kapal KM. Mutia Ladjoni 7 sejumlah Rp. 14.000.000.000,- (empat belas miliar rupiah);
5. Menyatakan gugatan Penggugat Konvensi / Tergugat dalam Rekonvensi di tolak untuk selain dan selebihnya ;

#### Dalam Rekonvensi

- Menolak Gugatan para Penggugat Rekonvensi/ para Tergugat Konvensi untuk seluruhnya;

#### Dalam Konvensi Dan Dalam Rekonvensi

- Menghukum para Tergugat Konvensi/ para Penggugat Rekonvensi untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam perkara a quo secara tanggung renteng sejumlah Rp. 398.000,00,- (tiga ratus sembilan puluh delapan ribu rupiah);

Demikian diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Barat, pada hari Rabu, tanggal 5 Juni 2024, oleh

*Halaman 108 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt*



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kami, Martin Ginting, S.H., M.H. sebagai Hakim Ketua, Toga Napitupulu, S.H., M.H. dan Parmatoni, S.H. masing-masing sebagai Hakim Anggota, yang ditunjuk berdasarkan Surat Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Barat Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt tanggal 26 Oktober 2023, putusan tersebut pada hari Senin, tanggal 1 Juli 2024 telah diucapkan dalam persidangan dengan prosedur E- Litigasi oleh majelis Hakim tersebut, dibantu oleh Hartanto, S.H., M.H. Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri tersebut dihadiri oleh Kuasa Penggugat, Kuasa Para Tergugat secara prosedur E-Litigasi;

Hakim Anggota,

Hakim Ketua,

Toga Napitupulu, S.H., M.H.

Martin Ginting, S.H., M.H.

Parmatoni, S.H.

Panitera Pengganti,

Hartanto, S.H., M.H.

## Perincian Biaya Perkara :

1	Pnbp Pendaftaran.....	Rp. 30.000,00,-
2	Pnbp Pertama.....	Rp. 30.000,00,-
3	Proses Perkara.....	Rp.150.000,00,-
4	Panggilan.....	Rp.128.000,00,-
5	Sita/Ps.....	Rp. -
6	Biaya Penggandaan.....	Rp. 40.000,00,-
7	Redaksi.....	Rp. 10.000,00,-
8	Materai .....	Rp. 10.000,00,- +
	<b>Jumlah.....</b>	<b>Rp. 398.000,00,-</b>

**(tiga ratus sembilan puluh delapan ribu rupiah)**

Halaman 109 dari 109 Putusan Nomor 951/Pdt.G/2023/PN Jkt.Brt

### 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)

Halaman 109