



PUTUSAN

Nomor 521 PK/Pdt/2015

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

MAHKAMAH AGUNG

memeriksa perkara perdata pada tingkat kasasi telah memutus sebagai berikut dalam perkara:

PT ASURANSI JASA INDONESIA (PERSERO), berkedudukan di Gedung Krakatau Steel, Lantai II, Jalan Jenderal Gatot Subroto Kav. 54, Jakarta Selatan, dalam hal ini diwakili oleh Budi Tjahjono selaku Direktur Utama PT. Asuransi Jasa Indonesia (Persero), yang selanjutnya memberi kuasa kepada Dr. Ricardo Simanjuntak, S.H., LL.M ANZIIF, dan kawan-kawan, Para Advokat dan Konsultan Hukum pada *Law Firm* Ricardo Simanjuntak & *Partners*, beralamat di Gedung Wirausaha Lantai 2, Jalan H.R. Rasuna Said Kavling C-5, Kuningan, Jakarta Selatan 12940, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 22 April 2015; Pemohon Peninjauan Kembali dahulu Pemohon Kasasi/Tergugat/Terbanding;

L a w a n

PT BARUNA SHIPPING LINE, berkedudukan di Jalan R. E. Martadinata Blok B Nomor 1 (Komplek Grand Ancol) Jakarta Utara, diwakili oleh Hendra Jeo Direktur Utama PT. Baruna Shipping Line, dalam hal ini memberi kuasa kepada Rudyantho, S.H., dan kawan, Para Advokat dan Kansultan Hukum pada Firma Hukum Rudyantho & *Partners* berkedudukan di Tamara Center, Suite 603, Jalan Jenderal Sudirman Kavling 24, Jakarta 12920, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 22 Juni 2015; Termohon Peninjauan Kembali dahulu Termohon Kasasi/Penggugat/Pembanding;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, dari surat-surat tersebut ternyata bahwa Pemohon Peninjauan Kembali dahulu Pemohon Kasasi/Tergugat/Terbanding telah mengajukan permohonan peninjauan kembali terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 1007 K/Pdt/2014 tanggal 9 September 2014 yang telah berkekuatan hukum tetap, dalam perkaranya melawan Termohon Peninjauan



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Kembali dahulu Termohon Kasasi/Penggugat/Pembanding dengan posita pada pokoknya sebagai berikut;

1. Bahwa Penggugat adalah sebuah Perseroan Terbatas yang didirikan berdasarkan hukum yang berlaku di Negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta, mempunyai maksud dan tujuan di bidang Pelayaran Dalam Negeri dan Luar Negeri sebagaimana ternyata dalam Anggaran Dasar PT. Baruna Shipping Line Nomor 47 tanggal 22 Februari 2008. (Bukti P-1)
2. Bahwa Penggugat adalah pemilik kapal KM. Baruna Mega, berbendera Indonesia dengan berdasarkan Grosse Akta Pendaftaran Kapal Nomor 1891 tertanggal 08 Juni 2010 dengan ukuran-ukuran sebagai berikut:
 - Panjang : 141,8 meter;
 - Lebar : 25,00 meter;
 - Dalam : 13,00 meter;
 - Tonase Kotor (GT) : 12954;
 - Tonase Bersih (NT) : 7276;
 - Tanda Selar : GT. 12954 Nomor 2865/BA;(untuk selanjutnya disebut, "Kapal") (Bukti P-2)
3. Bahwa Penggugat pada tanggal 05 Maret 2010 telah mengasuransikan kapal miliknya, kepada Tergugat, yang selanjutnya Tergugat telah menerbitkan perjanjian polis asuransi berupa *Marine Hull Time Policy Schedule* Nomor 203.501.300.10.00005 (untuk selanjutnya disebut, "Polis Asuransi"), dengan mengatur beberapa ketentuan antara lain:
 - Jangka Waktu Pertanggungan : 5 Maret 2010 sampai dengan 5 Maret 2011;
 - Nilai Pertanggungan : Rp28.000.000.000,00 (dua puluh delapan miliar rupiah);
 - Total Premi : Rp280.080.000,00 (dua ratus delapan puluh juta delapan puluh ribu rupiah);
 - Jangka Waktu Pembayaran Premi : 30 (tiga puluh) hari; (Bukti P-3)
4. Bahwa pada tanggal 05 April 2010, terhadap Polis Asuransi sebagaimana dimaksud, dilakukan perubahan dimana Tergugat menerbitkan *Endorsement* terkait dengan Penangguhan Pembayaran Premi (*Deferred Premium Payment Warranty Clause*) dengan pembayaran angsuran premi sebagai berikut:
 - Premi Angsuran Pertama : Rp70.080.000,00 (tujuh puluh juta delapan puluh ribu rupiah) dengan batas tanggal lunas 5 Mei 2010;

Halaman 2 dari 39 hal. Put. Nomor 521 PK/Pdt/2015

Disclaimer

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



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Premi Angsuran Kedua : Rp70.000.000,00 (tujuh puluh juta rupiah) dengan batas tanggal lunas 5 Juli 2010;
- Premi Angsuran Ketiga : Rp70.000.000,00 (tujuh puluh juta rupiah) dengan batas tanggal lunas 5 September 2010;
- Premi Angsuran Keempat : Rp70.000.000,00 (tujuh puluh juta rupiah) dengan batas tanggal lunas 5 November 2010; (Bukti P-4)

5. Bahwa pada tanggal 06 Oktober 2010, kapal milik Penggugat yang di Nakhodai oleh Nangkok Manurung dengan jumlah Anak Buah Kapal (ABK) sebanyak 27 orang, berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok dari Kade 213, sekitar pukul 23.30 WIB menuju Pelabuhan Belawan, Medan dan telah mendapat Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) Nomor II/APU/257/10/2010 yang diterbitkan oleh Syahbandar Pelabuhan Tanjung Priok tertanggal 06 Oktober 2010. (Bukti P-5);

6. Bahwa pada tanggal 07 Oktober 2010, pukul 23.00 WIB di posisi 05°.59,60 S/106°.54,86 E, Kru Kapal membentuk Dewan Kapal mengingat Nakhoda pada saat yaitu Nangkok Manurung berhalangan tetap dan memutuskan untuk turun dari kapal, sehingga tidak dapat melanjutkan perjalanan ke Belawan. Maka Dewan Kapal memutuskan dan menetapkan Mualim I yang bernama Demar Manurung sebagai orang yang tertinggi kedudukannya setelah Nakhoda menjadi untuk menjadi Nakhoda sementara untuk melanjutkan pelayaran 1 (satu) kali pelayaran sampai pelabuhan tujuan yaitu ke Pelabuhan Belawan. Pergantian Nakhoda oleh Dewan Kapal tersebut didasarkan pada Pasal 140 ayat (1), (2), (3), (4) dan (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ("Undang-Undang Pelayaran") yang berbunyi sebagai berikut:

Pasal 140

- 1) Dalam hal Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih yang bertugas di kapal sedang berlayar untuk sementara atau seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, Mualim I menggantikannya pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda;
- 2) Apabila Mualim I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak mampu menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Mualim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai dengan sijil menggantikan

Halaman 3 dari 39 hal. Put. Nomor 521 PK/Pdt/2015



dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan pergantian Nakhoda;

- 3) Dalam hal pergantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) disebabkan halangan sementara, penggantian tidak mengalihkan kewenangan dan tanggung jawab Nakhoda kepada pengganti sementara;
- 4) Apabila seluruh Muallim dalam kapal berhalangan menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pengganti Nakhoda ditunjuk oleh Dewan Kapal;
- 5) Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disebabkan halangan tetap, Nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 137 ayat (1) dan ayat (3);

Pergantian Nakhoda tersebut dituangkan dalam Berita Acara Pergantian Nakhoda tertanggal 07 Oktober 2010. (Bukti P-6)

7. Bahwa pada tanggal 09 Oktober 2010, kapal milik Penggugat yang berlayar dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Belawan telah kandas pada posisi 00-47-35 LS/104-27-98 BT di perairan Pulau Berhala Karang Pallox, Dabosingkep, karena cuaca buruk dimana angin dan arus yang kuat di sisi lambung kanan kapal dan jarak pandang terbatas karena adanya kabut sehingga mengakibatkan kapal menabrak karang dan mengalami kebocoran. Dengan adanya kecelakaan tersebut, Penggugat pada tanggal 10 Oktober 2010 membuat laporan kecelakaan kapal pada Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor GN. 740/1/02/KPL-DBS-2010. (Bukti P-7)
8. Bahwa pada tanggal 02 November 2010, Penggugat mengajukan surat "Notice of Abandonment" kepada Tergugat sehubungan dengan adanya kecelakaan kapal tersebut. (BUKTI P-8);
9. Bahwa pada tanggal 03 November 2010, Tergugat membalas surat Penggugat dengan menyampaikan bahwa surat "Notice of Abandonment" akan ditolak jika ternyata biaya pengapungan (*refloating*) dan biaya lainnya lebih besar dari nilai kapal yang dipertanggungkan. (Bukti P-9)
10. Bahwa pada tanggal 13 Desember 2010, Tergugat telah menunjuk PT. Asuka Bahari Nusantara berdasarkan Polis Asuransi untuk melakukan survey atas adanya kecelakaan yang dialami Kapal Penggugat, dan setelah melakukan survey, PT. Asuka Bahari Nusantara menerbitkan *Damage Survey Report* Nomor 116/DS/ABN/X/2010 tertanggal 13



Desember 2010 ("Laporan Hasil Survey") (Bukti P-10), yang pada intinya menyampaikan antara lain mengenai temuan-temuan atas kerusakan kapal akibat kandasnya kapal yaitu sebagai berikut:

- Kapal yang kandas di karang "pollux" melengkung secara terus menerus, sisi kapal dan dek utama mengalami keretakan. Lambung kapal retak di muatan kargo nomor 3;
- Pelat bawah kapal mengalami keretakan mendalam;
- Sisi kanan dan kiri kapal mengalami keretakan mendalam;
- Dek utama mengalami keretakan sebesar 200 x 1000 mm;
- Tutup tangki kargo dan sayap tangki mengalami kerusakan;
- Mesin-mesin kapal terendam dalam air;
- Pipa dan listrik terendam dalam air.

Dan perkiraan biaya untuk perbaikan dan pengapungan atas kapal yaitu:

- *Salvage and Sue Labor* : total US\$11.000,00
- *Permanent Repairs (2A)* : total US\$320.000,00
- *Permanent Repairs (2B)* : total US\$2.250.000,00

Sehingga total biaya penyelamatan dan perbaikan (*salvage and repair*) yang seharusnya ditanggung oleh Tergugat adalah sebesar US\$ 2.581.000,00 (dua juta lima ratus delapan puluh satu ribu Dolar Amerika Serikat);

11. Bahwa pada tanggal 20 Juni 2011, Tergugat menyampaikan kepada Penggugat bahwa proses penanganan klaim atas kapal masih dalam penelitian lebih lanjut oleh PT. Radita Utama Internusa selaku *Adjuster & Marine Surveyor* yang ditunjuk berdasarkan Polis Asuransi. (Bukti P-11);
12. Bahwa pada tanggal 3 November 2011, Tergugat melalui Fax. 1839/203-1/XI/2010 menyampaikan kepada PT. Global Insurance Broker, yang pada intinya klaim atas kecelakaan kapal tidak dapat diterima karena Penggugat sebagai pihak bertanggung telah melakukan pelanggaran terhadap Polis Asuransi (*breach of warranty*) yang tercantum dalam polis:
 - a. Terkait dengan pelanggaran *seaworthiness warranty*, yaitu melanggar Pasal 138 Undang-Undang Pelayaran mengenai keberadaan Nakhoda selama kapal berlayar;
 - b. Terkait dengan *deffered premium warranty clauses*, yaitu pada saat kapal kandas pada tanggal 09 Oktober 2010, Penggugat sebagai pihak bertanggung belum melunasi angsuran ke-2 dan ke-3; (Bukti P-12);



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

13. Bahwa pada tanggal 21 Desember 2011, Penggugat mengajukan surat kepada Tergugat menanggapi penjelasan Tergugat atas penolakan klaim asuransi (Bukti P-13) yang pada intinya menyampaikan antara lain:
- Pelanggaran terhadap *warranty seaworthiness* dengan mengkaitkan pada Pasal 138 Pelayaran adalah tidak tepat, karena pada prinsipnya Kapal Penggugat telah mempunyai 2 Nakhoda yang kompeten. Bila Nakhoda pertama meninggalkan kapal, maka akan ada cadangan Nakhoda yang sama kompetensinya, dimana pada saat Nakhoda pertama meninggalkan kapal (Bapak Nangkok Manurung) telah digantikan oleh Nakhoda kedua (Bapak Demar Manurung) yang telah mempunyai *certificate of competency deck officer* yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Direktur Perkapalan dan Kepelautan tertanggal 21 September 2005 (Bukti P-14);
 - Pihak Penggugat telah membayar angsuran premi asuransi sebanyak 4 (empat) kali kepada Tergugat melalui PT. Global Insurance Broker dengan jadwal pembayaran sebagai berikut:
 - Angsuran I, dibayarkan tanggal 1 Juni 2010;
 - Angsuran II, dibayarkan tanggal 13 Juli 2010;
 - Angsuran III, dibayarkan tanggal 5 Oktober 2010;
 - Angsuran IV, dibayarkan tanggal 2 November 2010.Sehingga Penggugat telah melaksanakan kewajibannya sebagai pihak tertanggung dalam Polis Asuransi (Bukti P-15);
14. Bahwa pada tanggal 05 Januari 2012, Tergugat menyampaikan *Facsimile Transmission* kepada Penggugat dengan Nomor Fax. 027/203-4/1/2012, Perihal Klaim Asuransi Marine Hull a/n. PT. Baruna Shipping Lines, yang pada intinya menyampaikan penolakan klaim asuransi dengan alasan:
- Terkait pelanggaran *seaworthiness warranty*, yaitu melanggar Pasal 138 Undang-Undang Pelayaran;
 - Terkait dengan *deferred premium warranty clauses*, yaitu dalam hal adanya angsuran yang tidak dibayar atau setelah jatuh tempo, penanggung dibebaskan dari semua kewajiban (tanggung jawab) daripadanya sejak periode angsuran dan penanggung akan tetap berhak untuk premi yang masih terhutang (*outstanding*). (Bukti P-16)
15. Bahwa pada tanggal 17 Januari 2012, PT. Global Insurance Brokers mengirimkan Surat Nomor 007/GIB-DIR/1/2012 kepada Penggugat, perihal Klaim Asuransi Rangka Kapal – KM Baruna Mega, Dol: 9/10/2010., yang

Halaman 6 dari 39 hal. Put. Nomor 521 PK/Pdt/2015



pada intinya menyampaikan bahwa Tergugat tidak selayaknya menolak klaim asuransi dengan alasan adanya pelanggaran *deferred premium warranty clauses*. (Bukti P-17)

16. Bahwa pada tanggal 27 Januari 2012, Tergugat menyampaikan Surat Nomor 177/203-4/I/2012 kepada Penggugat yang pada intinya meminta konfirmasi kepada Penggugat terkait dengan penolakan klaim, dan apabila dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja sejak tanggal surat ini Tergugat belum menerima konfirmasi dari Penggugat, maka Tergugat akan melakukan penutupan berkas klaim (*close file/no claim*). (Bukti P-18)
17. Bahwa Penggugat melalui Kuasa Hukumnya, pada tanggal 07 Februari 2012 telah memberikan surat konfirmasi kepada Tergugat (Bukti P-19), dan selanjutnya pada tanggal 09 Februari 2012, Kuasa Hukum Penggugat telah menyampaikan surat untuk penyelesaian klaim asuransi an. PT. Baruna Shipping Line, dan meminta agar segera memberikan hasil penelitian dari PT. Radita Utama Internusa selaku Adjuster & Marine Surveyor selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sejak ditandatanganinya surat tersebut. (Bukti P-20)
18. Bahwa sampai dengan diajukannya gugatan ini, Tergugat tidak juga melaksanakan kewajibannya bahkan telah mengabaikan surat konfirmasi yang diajukan dengan tidak membalas atau memberikan surat tanggapan kepada Penggugat;
19. Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, terbukti bahwa Tergugat telah cidera janji (*wanprestasi*) atas apa yang telah disepakati dalam Polis Asuransi yaitu dengan tidak melaksanakan kewajibannya sebagai pihak penanggung dalam Polis Asuransi, sehingga sesuai dengan ketentuan Pasal 1243 KUHPerdara, Tergugat berkewajiban mengganti biaya, kerugian dan bunga karena tidak dipenuhinya perikatan tersebut;
 - a. Bahwa adapun kerugian-kerugian Penggugat akibat perbuatan Tergugat adalah sebagai berikut:

Kerugian Materil:

 - (i) Uang pertanggungan akibat kecelakaan berdasarkan Polis Asuransi senilai Rp28.000.000.000,00 (dua puluh delapan miliar rupiah);
 - (ii) Bunga sebesar 12% (dua belas persen) per tahun terhitung sejak Penggugat mengajukan Klaim kepada Tergugat yaitu sejak tanggal 02 November 2010, sampai dengan diajukannya gugatan



ini yaitu sebesar Rp6.720.000.000,00 (enam miliar tujuh ratus duapuluh juta rupiah);

(iii) Kehilangan keuntungan dari pengangkutan yang seharusnya dapat dilaksanakan oleh Kapal dengan perhitungan: 700 (tujuh ratus) kontainer (minimal daya angkut container di dalam kapal) dikalikan Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah) (untuk biaya angkut per 1 (satu) unit kontainer) dikalikan 3 (tiga) kali perjalanan dalam 1 (satu) bulan, dikalikan 12 (dua belas) bulan, dikalikan 30% (tiga puluh persen) (keuntungan bersih) sehingga total kehilangan keuntungan yaitu sebesar Rp30.240.000.000,00 (tiga puluh miliar dua ratus empat puluh juta rupiah);

(iv) Biaya-biaya jaga kapal yang dikeluarkan (logistik para kru kapal, dan lain-lain) yaitu:

Periode pertama dari tanggal 18 November 2010 – 2 Desember 2010: 15 (lima belas) hari kalender dikalikan Rp7.050.000,00 (tujuh juta lima puluh ribu rupiah) yaitu sebesar Rp105.750.000,00 (seratus lima juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah);

Periode kedua dari tanggal 3 Desember 2010 sampai dengan saat gugatan ini diajukan: (dengan asumsi) 548 (lima ratus empat puluh delapan) hari kalender dikalikan Rp3.500.000,00 (tiga juta lima ratus ribu rupiah) yaitu sebesar Rp1.918.000.000,00 (satu miliar sembilan ratus delapan belas juta rupiah);

Sehingga total biaya penjagaan kapal yaitu sebesar Rp2.023.750.000,00 (dua miliar dua puluh tiga juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah);

Sehingga total kerugian materil Penggugat adalah sebesar Rp66.983.750.000,00 (enam puluh enam miliar sembilan ratus delapan puluh tiga juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah);

b. Kerugian Immateril:

(i) Bahwa karena perbuatan Tergugat tidak melaksanakan kewajiban sesuai dengan kesepakatan yang dimaksud, maka jelas sangat mengganggu Tergugat baik fikiran dan bathin, serta menyita waktu untuk mengurus klaim yang diajukan Penggugat dengan meninggalkan usahanya, kerugian mana tidak dapat dinilai dengan uang, akan tetapi patut dan wajar apabila Penggugat menuntut ganti kerugian immateriil sebesar Rp21.600.000.000,00 (dua puluh satu miliar enam ratus juta rupiah);



(ii) Bahwa karena tindakan Tergugat yang melakukan tuduhan tidak laik laut (*un-seaworthiness*) terhadap kapal, maka tuduhan tersebut sangat mengganggu Penggugat dan berakibat menurunnya kepercayaan pelanggan (*customer*) sehingga Penggugat kehilangan kepercayaan yang kerugiannya dapat diperkirakan yaitu sebesar Rp7.200.000.000,00 (tujuh miliar dua ratus juta rupiah);

Sehingga total kerugian immaterill Penggugat adalah sebesar Rp28.800.000.000,00 (dua puluh delapan miliar delapan ratus juta rupiah);

20. Bahwa untuk menjamin pelaksanaan putusan di kemudian hari tidak menjadi sia-sia (*illusioir*), maka sangatlah beralasan apabila terhadap harta benda milik Tergugat baik benda tetap maupun benda tidak tetap, terlebih dahulu diletakkan sita jaminan (*conservatoir beslag*), yaitu: Alat-alat perlengkapan kantor berupa komputer-komputer, meja-meja, alat-alat tulis kantor, kendaraan bermotor dan semua benda-benda bergerak yang berada di lingkungan tetapi tidak terbatas pada benda yang berada di Gedung Krakatau Steel Lantai II, Jalan Jenderal Gatot Subroto Kav. 54, Jakarta Selatan;

21. Bahwa karena gugatan ini diajukan dan didukung oleh bukti-bukti otentik yang cukup dan dapat dipertanggung jawabkan keabsahannya, maka Penggugat mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini untuk dapat memberikan putusan yang dapat dijalankan terlebih dahulu, meskipun ada *verzet*, banding, kasasi maupun upaya-upaya hukum lainnya (*uit veortbaar bij voorraad*);

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Selatan supaya memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa Polis Asuransi adalah sah dan mengikat menurut hukum;
3. Menyatakan Tergugat telah cidera janji (*wanprestasi*) untuk melaksanakan kewajiban sesuai yang tercantum dalam Polis Asuransi;
4. Menghukum Tergugat untuk membayar kerugian Penggugat yaitu Kerugian materil:

(i) Uang pertanggungan akibat kecelakaan berdasarkan Polis Asuransi senilai Rp28.000.000.000,00 (dua puluh delapan miliar rupiah);

(ii) Bunga sebesar 12% (dua belas persen) per tahun dihitung sejak Penggugat mengajukan Klaim kepada Tergugat yaitu sejak tanggal 02



November 2010, sampai dengan diajukannya gugatan ini yaitu sebesar Rp6.720.000.000,00 (enam miliar tujuh ratus dua puluh juta rupiah);

(iii) Kehilangan keuntungan dari pengangkutan yang seharusnya dapat dilaksanakan oleh kapal dengan perhitungan: 700 (tujuh ratus) kontainer (minimal daya angkut container di dalam kapal) dikalikan Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah) (untuk biaya angkut per 1 (satu) unit kontainer) dikalikan 3 (tiga) kali perjalanan dalam 1 (satu) bulan, dikalikan 12 (dua belas) bulan, dikalikan 30% (tiga puluh persen) (keuntungan bersih) sehingga total kehilangan keuntungan yaitu sebesar Rp30.240.000.000,00 (tiga puluh miliar dua ratus empat puluh juta rupiah);

(iv) Biaya-biaya jaga kapal yang dikeluarkan (logistik para kru kapal, dan lain-lain) yaitu:

Periode pertama dari tanggal 18 November 2010 - 2 Desember 2010:

15 (lima belas) hari kalender dikalikan Rp7.050.000,00 (tujuh juta lima puluh ribu rupiah) yaitu sebesar Rp105.750.000,00 (seratus lima juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah);

Periode kedua dari tanggal 3 Desember 2010 sampai dengan saat gugatan ini diajukan: (dengan asumsi) 548 (lima ratus empat puluh delapan) hari kalender dikalikan Rp3.500.000,00 (tiga juta lima ratus ribu rupiah) yaitu sebesar Rp1.918.000.000,00 (satu miliar sembilan ratus delapan belas juta rupiah);

Sehingga total biaya penjagaan kapal yaitu sebesar Rp2.023.750.000,00 (dua miliar dua puluh tiga juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah);

Total kerugian materil Penggugat adalah sebesar Rp66.983.750.000,00 (enam puluh enam miliar sembilan ratus delapan puluh tiga juta tujuh ratus lima puluh ribu rupiah);

Kerugian immateril:

(i) Bahwa karena perbuatan Tergugat tidak melaksanakan kewajiban sesuai dengan kesepakatan yang dimaksud, maka jelas sangat mengganggu Tergugat baik fikiran dan bathin, serta menyita waktu untuk mengurus Klaim yang diajukan Penggugat dengan meninggalkan usahanya, kerugian mana tidak dapat dinilai dengan uang, akan tetapi patut dan wajar apabila Penggugat menuntut ganti kerugian immateril sebesar Rp21.600.000.000,00 (dua puluh satu miliar enam ratus juta rupiah);



(ii) Bahwa karena tindakan Tergugat yang melakukan tuduhan tidak laik laut (*un-seaworthiness*) terhadap kapal, maka tuduhan tersebut sangat mengganggu Penggugat dan berakibat menurunnya kepercayaan pelanggan (*customer*) sehingga Penggugat kehilangan kepercayaan yang kerugiannya dapat diperkirakan yaitu sebesar Rp7.200.000.000,00 (tujuh miliar dua ratus juta rupiah);

Sehingga total kerugian immaterill Penggugat adalah sebesar Rp28.800.000.000,00 (dua puluh delapan miliar delapan ratus juta rupiah);

5. Menghukum Tergugat untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) sebesar Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) per hari, setiap kali Tergugat lalai melaksanakan Putusan ini;
6. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan (*conserveitoir beslag*) yang telah diletakkan di atas harta benda dan milik Tergugat berupa: Alat-alat perlengkapan kantor berupa komputer-komputer, meja-meja, alat-alat tulis kantor, kendaraan bermotor dan semua benda-benda bergerak lainnya yang berada di lingkungan tetapi tidak terbatas pada benda yang berada di Gedung Krakatau Steel Lantai II, Jalan Jenderal Gatot Subroto Kav 54, Jakarta Selatan;
7. Menyatakan putusan perkara ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum *verzet*, banding maupun kasasi (*uit voerbaar bij voorraad*);
8. Menghukum Tergugat untuk membayar segala biaya yang timbul dalam perkara ini;

Namun demikian:

Apabila Pengadilan Negeri Jakarta Selatan berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa (*ex aequo et bono*);

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

Dalam Eksepsi:

- I. Gugatan Penggugat Salah Pihak (*exceptio error in persona*):
 - A. PT. Global Insurance Brokers melakukan kelalaian dalam menyerahkan premi yang telah diterimanya dari klien-nya/tertanggung (Penggugat) kepada perusahaan asuransi (Tergugat):
 1. Bahwa dalam perjanjian asuransi antara Penggugat dan Tergugat sebagaimana Polis Asuransi Nomor 203.501.300.10.00005, Penggugat telah menggunakan jasa broker atau pialang asuransi



yaitu PT. Global Insurance Brokers yang bertindak mewakili kepentingan Penggugat (selaku Tertanggung) dalam rangka penutupan asuransi rangka kapalnya kepada Tergugat (selaku Penanggung);

2. Bahwa PT. Global Insurance Brokers pada tanggal 5 April 2010 telah menerima *Endorsement* 01 dari Tergugat, dimana dalam *Endorsement* tersebut telah disetujui untuk pembayaran premi sekaligus persetujuannya atas berlakunya *Deferred Premium Payment Warranty Clause* dan menentukan tanggal jatuh tempo pembayaran premi angsuran beserta besaran pembayaran preminya, yaitu sebagai berikut:

- Angsuran pertama 5 Mei 2010 sebesar Rp70.080.000,00
- Angsuran kedua 5 Juli 2010 sebesar Rp70.000.000,00
- Angsuran ketiga 5 September 2010 sebesar Rp70.000.000,00
- Angsuran keempat 5 November 2010 sebesar Rp70.000.000,00

3. Bahwa dalam kenyataan dan pelaksanaannya, mengenai pembayaran premi oleh PT. Global Insurance Brokers kepada Tergugat yang terjadi adalah sebagai berikut:

- Premi Angsuran Pertama sebesar Rp70.080.000,00 dilaksanakan pada tanggal 19 Juli 2010 dari seharusnya tanggal 05 Mei 2010;
- Premi Angsuran Kedua dengan jatuh tempo tanggal 05 Juli 2010 dan Angsuran Ketiga dengan jatuh tempo tanggal 05 September 2010, belumlah dilaksanakan sampai dengan tanggal terjadinya klaim tanggal 09 Oktober 2010;
- PT. Global Insurance Brokers baru melaksanakan pembayaran premi Angsuran Kedua dan Angsuran Ketiga sekaligus pada tanggal 11 Oktober 2010, bersamaan dengan mengirimkan *Facsimile Transmittal Sheet* tertanggal 11 Oktober 2010 dengan Perihal: Pemberitahuan Klaim;

Bahwa terkait tindakan PT. Global Insurance Brokers yang melakukan tindakan seperti tersebut di atas, telah diatur dalam ketentuan/peraturan yang sangat terang dan jelas, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian, Bab V: Penyelenggaraan Usaha;

Pasal 22 ayat (2):

"Dalam hal premi asuransi dibayarkan melalui perusahaan pialang asuransi, perusahaan pialang asuransi wajib menyerahkan premi



tersebut kepada perusahaan asuransi sebelum berakhirnya tenggang waktu pembayaran premi yang ditetapkan dalam polis asuransi yang bersangkutan”;

Pasal 22 ayat (3):

“Dalam hal penyerahan premi oleh perusahaan pialang asuransi dilakukan setelah berakhirnya tenggang waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), perusahaan pialang asuransi yang bersangkutan wajib bertanggung jawab atas pembayaran klaim yang timbul dari kerugian yang terjadi dalam jangka waktu antara habisnya tenggang waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), sampai diserahkan premi kepada perusahaan asuransi .”

B. Nangkok Manurung (Nakhoda KM. Baruna Mega) bersalah, karena meninggalkan Kapal KM. Baruna Mega:

1. Bahwa sebagaimana dalil gugatan Penggugat pada point 6, jelas menyatakan bahwa Nakhoda KM. Baruna Mega; Nangkok Manurung turun dari kapal, serta sebagaimana yang terinformasikan pada Jurnal Deck KM. Baruna Mega bahwa pada tanggal 07 Oktober 2010, pukul 18.00 WIB, Nakhoda Nangkok Manurung turun (*Sign-off*) dari KM. Baruna Mega;
2. Bahwa terkait tindakan Nakhoda KM. Baruna Mega, Nangkok Manurung, yang turun dari KM. Baruna Mega, telah ada ketentuan/peraturan yang sangat terang dan jelas, yaitu:
 - Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Buku Kedua; Tentang Hak-Hak dan Kewajiban-Kewajiban Yang Timbul Dari Pelayaran, Bab Ketiga; tentang Nakhoda, Anak Kapal dan Penumpang; Bagian Kedua; tentang Nakhoda, Pasal 345: “Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam, kecuali bila ketidakhadirannya mutlak perlu atau dipaksa untuk itu oleh ikhtiar penyelamatan diri. (KUHD 341 d; KUHP 468.)”
 - Bahwa larangan sebagaimana Pasal 345 di atas, juga dipertegas di dalam Undang-Undang R.I. Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Bab IX; Kelaiklautan Kapal, Bagian Ketiga; Pengawakan Kapal, Pasal 138 ayat (1): “Nakhoda wajib berada di kapal selama berlayar”;
 - Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Buku Kedua; Kejahatan, Bab XXIX; Kejahatan Pelayaran, Pasal 468: “Seorang Nakhoda



Kapal Indonesia yang di luar keharusan atau bertentangan dengan hukum yang berlaku baginya, meninggalkan kapalnya di tengah perjalanan, dan juga menyuruh atau memberi izin kepada anak buahnya untuk berbuat demikian, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun enam bulan”;

Bahwa berdasarkan dalil-dalil sebagaimana tersebut di atas terang dan jelaslah bahwa seharusnya yang digugat oleh Penggugat adalah PT. Global Insurance Brokers dan Nangkok Manurung, Nakhoda KM. Baruna Mega, bukan Tergugat sebagaimana gugatan *a quo*. Sehingga, dengan demikian gugatan Penggugat telah salah pihak (*error in persona*). Untuk itu Tergugat mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa perkara *a quo* agar menyatakan demi hukum bahwa gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verkland*);

II. Gugatan Penggugat Kurang Pihak (*exceptio plurium litis consortium*):

Quod Non, bilamana terhadap eksepsi sebagaimana dalil tersebut di atas dikesampingkan oleh Majelis Hakim, maka untuk menggali lebih mendalam fakta-fakta tentang duduk benarnya gugatan *a quo*, tidaklah berlebihan kiranya apabila Tergugat juga mengajukan Eksepsi kedua ini;

Bahwa dalam gugatan *a quo* Tergugat menilai sudah seharusnya Penggugat juga menarik pihak-pihak lain untuk menjadi pihak dalam gugatan *a quo*, yaitu:

1. PT. Global Insurance Brokers;
2. Nangkok Manurung, Nakhoda KM. Baruna Mega;

Bahwa adapun kesalahan-kesalahan dari kedua pihak tersebut di atas telah terang dan jelas Tergugat uraikan pada point di atas;

Bahwa dengan tidak ditariknya PT. Global Insurance Brokers dan Nangkok Manurung, Nakhoda KM. Baruna Mega, sebagai pihak dalam gugatan *a quo*, maka dengan demikian gugatan Penggugat menjadi kurang pihak;

Bahwa berdasarkan dalil-dalil Tergugat sebagaimana tersebut di atas, maka sudah seharusnya gugatan *a quo* dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verkland*) sebagaimana telah menjadi Yurisprudensi tetap Mahkamah Agung Republik Indonesia, yaitu:

- Nomor 568 K/Pdt/1982 tanggal 12 September 1983 dan,
- Nomor 564 K/Pdt/1984 tanggal 31 Agustus 1985.

yang pada garis besarnya menyatakan bahwa gugatan tidak dapat diterima karena tidak semua pihak masuk sebagai pihak dalam perkara;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Jakarta Selatan telah memberikan Putusan Nomor 155/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Sel., tanggal 18 Oktober 2012, yang amarnya sebagai berikut:

Dalam Eksepsi:

1. Mengabulkan eksepsi Tergugat;
2. Menyatakan gugatan Penggugat kurang pihak;

Dalam Pokok Perkara:

1. Menyatakan gugatan gugatan Penggugat tidak dapat diterima;
2. Menghukum Penggugat membayar biaya perkara sebesar Rp416.000,00 (empat ratus enam belas ribu rupiah);

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan Penggugat putusan Pengadilan Negeri tersebut telah dibatalkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta dengan Putusan Nomor 119/PDT/2013/PT.DKI tanggal 22 Agustus 2013, yang amarnya sebagai berikut:

- Menerima permohonan banding dari Pembanding semula Penggugat;
- Membatalkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor 155/Pdt.G/2012/PN Jkt.Sel. tanggal 18 Oktober 2012 yang dimohonkan banding;

MENGADILI SENDIRI:

DALAM EKSEPSI:

- Menolak eksepsi dari Terbanding semula Tergugat;

DALAM POKOK PERKARA:

- Mengabulkan gugatan Pembanding semula Penggugat untuk sebagian;
- Menyatakan bahwa Polis Asuransi adalah sah dan mengikat menurut hukum;
- Menyatakan Terbanding semula Tergugat telah cidera janji (wanprestasi) untuk melaksanakan kewajiban sesuai yang tercantum dalam Polis Asuransi;
- Menghukum Terbanding semula Tergugat untuk membayar uang pertanggungan kepada Pembanding semula Penggugat sebesar Rp28.000.000.000,00 (dua puluh delapan miliar rupiah);
- Menghukum Terbanding semula Tergugat untuk membayar biaya perkara dalam kedua tingkat pengadilan, yang dalam tingkat banding ditetapkan sebesar Rp150.000,00 (seratus lima puluh ribu rupiah);
- Menolak gugatan yang selebihnya;

Halaman 15 dari 39 hal. Put. Nomor 521 PK/Pdt/2015



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa amar Putusan Mahkamah Agung RI Nomor 1007/K/PDT/2014 tanggal 9 September 2014 yang telah berkekuatan hukum tetap tersebut adalah sebagai berikut:

1. Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi: PT. ASURANSI JASA INDONESIA (PERSERO) tersebut;
2. Menghukum Pemohon Kasasi/Tergugat untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini sejumlah Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Menimbang, bahwa sesudah Putusan Mahkamah Agung RI Nomor 1007/K/PDT/2014 tanggal 09 September 2014 yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap tersebut, diberitahukan kepada Pemohon Kasasi/Tergugat/Terbanding pada tanggal 29 Januari 2015, kemudian terhadapnya oleh Pemohon Kasasi/Tergugat/Terbanding melalui perantaraan kuasanya berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 22 April 2015, diajukan permohonan peninjauan kembali pada tanggal 11 Mei 2015 sebagaimana ternyata dari Surat Permohonan Pernyataan Peninjauan Kembali Nomor 155/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Sel., yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, permohonan tersebut disertai dengan memori peninjauan kembali yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada hari dan tanggal itu juga;

Bahwa memori peninjauan kembali dari Pemohon Kasasi/Tergugat/ Terbanding tersebut telah diberitahukan kepada Termohon Kasasi/Penggugat/ Pembanding pada tanggal 18 Juni 2015;

Bahwa kemudian Termohon Kasasi/Penggugat/Pembanding mengajukan jawaban memori peninjauan kembali yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 06 Juli 2015;

Menimbang, bahwa permohonan peninjauan kembali *a quo* beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan saksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, maka oleh karena itu permohonan peninjauan kembali tersebut secara formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Peninjauan Kembali dahulu Pemohon Kasasi/Tergugat/Terbanding dalam memori peninjauan kembali tersebut pada pokoknya ialah:

1. Bahwa mohon segala apa yang disampaikan oleh Pemohon Peninjauan Kembali dalam jawaban, replik, bukti-bukti, kesimpulan, kontra memori banding pada tingkat *Judex Facti*, serta memori kasasi pada tingkat *Judex*



Juris dianggap merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam memori Peninjauan Kembali untuk menghindari pengulangan yang tidak perlu;

2. Bahwa Pemohon Peninjauan Kembali menolak dengan tegas Gugatan, Replik, Kesimpulan, Memori Banding, serta Kontra Memori Kasasi yang disampaikan oleh Termohon Peninjauan Kembali, kecuali yang secara tegas diakui oleh Pemohon Peninjauan Kembali;

Dalam Eksepsi:

Majelis Hakim Kasasi Putusan Nomor 1007 K/Pdt/2014 telah melakukan kekhilafan dan kesalahan yang nyata dalam penerapan hukum, karena menolak pertimbangan hukum dari Majelis *Judex Facti* Pengadilan Negeri dalam Putusan Nomor 155/Pdt.G/2012/PN.Jkt.Sel yang menyatakan gugatan kurang pihak;

1. Bahwa Pemohon Peninjauan Kembali sependapat dengan pertimbangan hukum Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada halaman 39-40 yang menyatakan sebagai berikut:

“Menimbang, bahwa dari fakta tersebut di atas, ternyata bahwa Penggugat dalam melaksanakan pembayaran angsuran premi kepada Tergugat telah menggunakan pihak ketiga yaitu PT. Global Insurance Brokers, yang terdapat perbedaan waktu pelaksanaan pembayaran premi, baik oleh Penggugat kepada PT. Global Insurance Brokers, PT. Global Insurance Brokers kepada Tergugat maupun waktu pelaksanaan pembayaran angsuran premi yang seharusnya ditentukan dalam P-4/T-2 (*endorsement*); Menimbang bahwa dengan demikian walaupun perjanjian antara Penggugat dan Tergugat sebagaimana tertera dalam P-3/T-1 dan P-4/T-2 hanya berlaku bagi Penggugat dan Tergugat, akan tetapi oleh karena dalam pelaksanaannya melibatkan pihak ketiga yaitu PT. Global Insurance Brokers selaku pialang yang juga memiliki tanggung jawab, maka PT. Global Insurance Brokers harus dijadikan para pihak dalam perkara *a quo*.”

2. Bahwa memang benar hubungan hukum Pertanggungan dengan Polis Marine Hull Insurance Policy Nomor 203.501.300.10.00005 adalah antara Pemohon Peninjauan Kembali sebagai Penanggung dan Termohon Peninjauan Kembali sebagai Tertanggung dan kedudukan dari PT. Global Insurance Brokers adalah sebagai Pialang Asuransi (*intermediary party*) yang mewakili kepentingan dari Termohon Peninjauan Kembali;
3. Bahwa akan tetapi, yang menjadi permasalahan utama dalam perkara ini, adalah bahwa ternyata PT. Global Insurance Brokers telah melakukan penyelesaian kewajiban premi secara terlambat dari ketentuan yang



disepakati dalam *Endorsement* 1, dan bahkan pembayaran dilakukan setelah KM. Baruna Mega mengalami kecelakaan;

4. Bahwa pembayaran yang dilakukan secara terlambat, apalagi setelah terjadinya kecelakaan terhadap KM. Baruna Mega jelas-jelas bertentangan dengan Pengertian Asuransi yang diatur dalam Pasal 1 angka (1) Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian dan Pasal 246 dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD") yang hanya mengcover suatu resiko yang akan muncul pada suatu waktu dimasa yang akan datang. Sehingga pembayaran premi yang dilakukan setelah peristiwa kecelakaan KM. Baruna Mega terjadi adalah bertentangan dengan hukum;
5. Bahwa oleh karena PT. Global Insurance Brokers merupakan pihak yang terlibat dalam keterlambatan pembayaran angsuran premi tersebut, yang berdasarkan klausula *Defferred Premium Clause* akan mengakibatkan tidak dapatnya dimintakan pertanggungjawaban terhadap Pemohon Peninjauan Kembali, maka sepatutnyalah PT. Global Insurance Brokers, disertakan dalam gugatan yang diajukan oleh Termohon Peninjauan Kembali;
6. Bahwa oleh karena Majelis Hakim Kasasi telah melakukan kesalahan dan kekeliruan yang nyata dalam penerapan hukum, maka mohon kiranya yang terhormat Majelis Hakim Peninjauan Kembali untuk menyatakan gugatan Termohon Peninjauan Kembali adalah kurang pihak, sehingga tidak dapat diterima;

Dalam pokok perkara:

Majelis Hakim Kasasi dalam Putusan Nomor 1007 K/Pdt/2014 telah melakukan kekhilafan atau kekeliruan yang nyata dalam penerapan hukum yang dengan begitu saja mengambil alih pertimbangan hukum Majelis Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta Nomor 119/Pdt/2013/PT.DKI., yang juga didasarkan pada penerapan hukum yang salah dan keliru, karena tindakan Demar Manurung menakhodai KM. Baruna Mega bukanlah suatu tindakan kelalaian akan tetapi jelas-jelas merupakan suatu pelanggaran hukum, karena Demar Manurung tidak mempunyai ijin (*licence*) untuk menakhodai KM. Baruna Mega yang bertonase kotor 12.954 gt;

- A. Bahwa Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta ternyata telah salah dan keliru dalam memahami pengertian dari "*negligence of Master, officers, crew or Pilots*" dari Pasal 6.2.3 dari *Marine Hull Insurance Policy* Nomor 203.501.300.10.00005 tentang resiko kecelakaan kapal yang ditanggung sebagai akibat dari kelalaian Nakhoda, karena tindakan Demar Manurung yang menakhodai KM. Baruna Mega tanpa kualifikasi seorang



Nakhoda (*Master*) bukanlah suatu kelalaian, akan tetapi merupakan suatu pelanggaran hukum;

1. Bahwa berdasarkan Pasal 276 KUH. Dagang secara tegas diatur bahwa Penanggung tidak mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang dialami Tertanggung, apabila kerugian tersebut terjadi akibat dari kesalahan si Tertanggung, yang dikutip sebagai berikut:

“Tiada kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh karena kesalahan si tertanggung sendiri harus ditanggung oleh si penanggung. Bahkan berhaklah si penanggung itu memiliki premi ataupun menuntunya, apabila ia sudah mulai memikul suatu bahaya.”

2. Bahwa berdasarkan Pasal 145 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah diatur dengan jelas tentang larangan untuk mempekerjakan seseorang di kapal tanpa memiliki kompetensi dan ketrampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan, yang dikutip sebagai berikut:

“Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan ketrampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.”

3. Bahwa pada halaman 8 paragraph 4 dari putusannya Nomor 119/Pdt/2013/PT.DKI., Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta, memberikan pertimbangan sebagai berikut:

“Menimbang, bahwa meskipun kecelakaan KM. Baruna Mega terjadi karena kesalahan dari Mualim III, tetapi sesuai dengan Lampiran Polis Marine Hull PT. Baruna Shipping Lines Nomor Polis 203.501.300.10.00005 halaman 19 angka 6 tercantum *Perils* (Bahaya Laut) yang menentukan bahwa kelalaian dari Nakhoda, Perwira, Kru, ataupun Mualim termasuk dalam subjek asuransi;

Menimbang, bahwa Terbanding semula Tergugat juga telah mengajukan bantahan yang mendalilkan ada dua hal yang wajib diperhatikan dalam hubungan dengan pelaksanaan *implied warranty* yaitu mengenai *seaworthiness* (kelaiklautan) kapal dan pelayarannya dan mengenai legalitas daripada perjalanan kapal;

Menimbang, bahwa bantahan dari Terbanding semula Tergugat tersebut dibantah oleh Pemanding semula Penggugat dengan menyatakan bahwa KM. Baruna Mega memenuhi kelaiklautan kapal dan legalitas perjalanan sebagaimana terlihat dalam Bukti P.4,P.5, dan P.14 yang



membuktikan secara authentic bahwa Kapal Baruna Mega memenuhi persyaratan *seaworthiness* dan *legalitas* perjalanan kapal...;

Menimbang, bahwa terkait dengan ketidaklaiklautan kapal dan legalitas daripada perjalanan kapal, menurut Majelis Hakim Tingkat Banding dengan memperhatikan P.4.P.5 dan P.14, bukti-bukti tersebut telah membuktikan bahwa KM. Baruna Mega telah memenuhi *Seaworthiness* dan legalitas perjalanan kapal...”;

4. Bahwa yang dimaksud oleh Majelis *Judex Facti* dengan Bukti P.4, Bukti P.5 dan Bukti P.14 dalam pertimbangan hukumnya yang dikutip tersebut di atas adalah sebagai berikut:

1. Bukti P.4 tentang bukti pembayaran premi asuransi;
2. Bukti P.5 tentang bukti Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor II/APU/257/10/2010 yang diterbitkan oleh Syahbandar Pelabuhan Tanjung Priok tertanggal 06 Oktober 2010;
3. Bukti P.14 tentang bukti bahwa Demar Manurung telah memiliki *Certificate of Competency Deck Officer* yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Direktur Perkapalan dan Kelayaunan tanggal 21 September 2005;

5. Bahwa sehubungan dengan bukti P.14 yang dijadikan oleh Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta sebagai dasar pertimbangan untuk menyatakan bahwa Demar Manurung memiliki kualifikasi untuk menakhodai KM. Baruna Mega, yang juga menjadi dasar dari Majelis Hakim Kasasi Mahkamah Agung RI untuk menguatkan Putusan Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi tersebut, jelas merupakan suatu kekhilafan ataupun kekeliruan yang nyata dalam penerapan hukum, sehingga tidak benar dan tidak berdasar hukum dan oleh karenanya harus secara tegas ditolak, dengan alasan-alasan dan fakta-fakta sebagai berikut:

5.1. Bahwa berdasarkan Pasal 5 ayat (1) PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, secara tegas diatur bahwa salah satu persyaratan yang wajib dipenuhi untuk memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal adalah “Pengawakan Kapal”, seperti yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 5

(1) Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi:

- a. keselamatan kapal;



- b. pengawakan kapal;
- c. manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal;
- d. pemuatan; dan
- e. status hukum kapal

5.2. Bahwa “pengawakan” merupakan persyaratan yang wajib harus dipenuhi, sebagai dasar dari pemenuhan pengertian dari Kelaiklautan Kapal seperti yang diatur dalam Pasal 1 angka 33 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud Kelaiklautan Kapal, yang dikutip sebagai berikut:

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

5.3. Bahwa ketentuan tentang “Pengawakan Kapal Niaga” diatur dalam Pasal 2 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga, yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 2

(1) Pada setiap kapal niaga yang berlayar, harus diawaki dengan susunan yang terdiri dari:

- a. nahkoda
- b. sejumlah perwira
- c. sejumlah rating

(2) Susunan awak kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) didasarkan kepada:

- a. daerah pelayaran
- b. tonase kotor kapal (*gross tonnage*/GT)
- c. ukuran penggerak kapal (kilowatt/KW)

5.4. Bahwa selanjutnya, berdasarkan Pasal 8 ayat (1) huruf (a) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga, menyatakan sebagai berikut:

Pasal 8



Awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a) Bagi Nakhoda, Mualim, atau Masinis harus memiliki sertifikat keahlian pelaut yang jenis dan tingkat sertifikatnya sesuai dengan daerah pelayaran, tonase kotor dan ukuran tenaga penggerak kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan pelaut”

5.5. Bahwa kemudian, berdasarkan Pasal 11 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang “Pengawakan Kapal Niaga”, menyatakan sebagai berikut:

Pasal 11

Persyaratan minimal jumlah jabatan, sertifikat kepelautan, dan jumlah awak kapal bagian dek dan pelayan kapal niaga untuk daerah pelayaran semua lautan ditentukan sebagai berikut:

a. Untuk kapal tonase kotor GT. 10.000 atau lebih, jumlah awak kapal 12 (dua belas) orang dengan jumlah jabatan dan sertifikat sebagai berikut:

1. 1 (satu) orang Nakhoda (*Master*) yang memiliki Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I (ANT I), dan memperoleh pengukuhan sebagai Nakhoda dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a.2 sampai dengan 8;
2. 1 (satu) orang Mualim I (*Chief Mate*) yang memiliki Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I (ANT I), dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a 2 sampai dengan 8;
3. 2 (dua) orang Mualim yang memiliki Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III (ANT III) dan memiliki Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III (ANT III) memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf d 2 sampai dengan 7;
4.

5.6. Bahwa Berdasarkan Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang “Pengawakan Kapal Niaga” mengenai Persyaratan Minimal Sertifikat Perwira di Kapal-Kapal Niaga Pelayaran Kawasan Indonesia/*Near Coastal Voyage*, menyatakan sebagai berikut:

Lampiran II



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

SK. Nomor : KM 70 Tahun 1998;

Tanggal : 21 Oktober 1009;

Persyaratan Minimal Sertifikat

Perwira di Kapal-Kapal Niaga

Pelayaran Kawasan Indonesia

Near Coastal Voyage

No	Jabatan	GT 10.00 atau >		
		Jml	Coc	Cop
1	<i>Master</i>	1	ANT I	9a (2-8)
2	<i>Chief Office</i>	1	ANT I	
3	<i>2ND Officer</i>	1	ANT III	9a (2-8)
4	<i>3RD Office</i>	1	ANT III	
5	<i>Radio Officer</i>	1	ORU/REK	9d (2-7)
6	<i>Boatswain</i>	1	II	
7	<i>Quarter Master</i>	3		9d (2-7)
8	<i>Sailor</i>	1		
9	<i>Cook</i>	1		
10	<i>Mess Boy</i>	1		

5.7. Bahwa berdasarkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.70 Tahun 1998 tersebut di atas, Kantor Administrator Pelabuhan Utama Tanjung Priok telah menerbitkan Surat Keterangan Nomor B 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010 tentang Pengawakan Kapal KM. Baruna Mega yang menyatakan Susunan Perwira Dek dan Mesin KM. Baruna Mega, Tonase Kotor: GT 12569 ("Daftar Susunan Perwira"), sebagai berikut:

Bagian Dek:

1. Nakhoda Mangkok Manurung Ijazah ANT 1 Tahun 2010
2. Mualim 1 Demar Manurung Ijazah ANT II Tahun 2005
3. Mualim II Maruzar Ijazah ANT III Tahun 2002
4. Mulaim III Purmadonna Ijazah ANT III Tahun 2010

Bagian Mesin:

1. K.K.M Agus Sulistyو Ijazah ATT I Tahun 2002
2. Masinis II Nurthahjo Ijazah ATT II Tahun 2003
3. Masinis III Suhendra Ijazah ATT III Tahun 2009

Halaman 23 dari 39 hal. Put. Nomor 521 PK/Pdt/2015



5.8. Bahwa mengingat bahwa kelaiklautan kapal sangat berhubungan dengan “Pengawakan Kapal” dan keselamatan kapal maka secara tegas Surat Keterangan “Pengawakan Kapal” ataupun “Daftar Susunan Perwira” tersebut tidak memperbolehkan dilakukannya perubahan terhadap Daftar Susunan Perwira KM. Baruna Mega yang telah ditetapkan pada Surat Keterangan tersebut di atas, dengan konsekuensi bahwa Surat Keterangan tersebut menjadi tidak berlaku apabila terjadi perubahan atas nama-nama perwira yang telah dicantumkan dalam Surat Keterangan tersebut di atas, dimana ketentuan tersebut dikutip sebagai berikut:

“Surat Keterangan ini berlaku selama tidak terjadi perubahan nama susunan perwira/ijazah, dan berlayar di dalam batas daerah pelayaran yang telah ditetapkan.”

5.9. Bahwa sejalan dengan itu Pasal 138 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan sebagai berikut:

Pasal 138

(1) Nakhoda wajib berada di kapal selama berlayar.

5.10. Berdasarkan Pasal 9 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 01 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) mengatur sebagai berikut:

“Dalam keadaan tertentu, Nakhoda kapal tidak dapat meninggalkan pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, pemilik atau operator kapal atau badan usaha yang ditunjuk mengageni kapal wajib menyampaikan surat permohonan penundaan keberangkatan kapal kepada Syahbandar.”

Sejalan dengan itu, dalam Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) Nomor J.I/AP.U/257/10/2010 yang dikeluarkan oleh Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok, memberikan penekanan, dengan menggunakan kata “Perhatian” di bagian bahwa surat tersebut, yang dikutip sebagai berikut:

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan;
2. Apabila dalam 24 jam pemilik, Agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru;



3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.”
6. Bahwa dalil-dalil yang diajukan oleh Termohon PK dalam gugatannya yang menyatakan bahwa dasar dari kewenangan Dewan Kapal untuk menunjuk Demar Manurung sebagai pengganti Nangkok Manurung yang merupakan Nakhoda KM. Baruna Mega sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 adalah berdasarkan Pasal 140 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan dalil yang tidak benar dan tidak berdasar hukum karena bertentangan dengan sehingga harus secara tegas ditolak;
7. Bahwa jelas-jelas Pasal 140 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tersebut mengatur suatu keadaan yang bersifat memaksa “di kapal yang sedang berlayar” dimana Nakhoda, dalam keadaan sedang berlayar tersebut, tidak dapat melaksanakan tugasnya, maka keadaan memaksa tersebut memberikan kewenangan untuk Mualim 1, atau dalam hal tidak adanya Mualim yang mampu, memberikan kewenangan pada Dewan Kapal untuk menunjuk pengganti Nakhoda, dalam menyelesaikan paruh perjalanan yang tersisa. Dimana orang yang ditunjuk untuk menggantikan Nakhoda tersebut harus segera diganti dengan Nakhoda yang memiliki kualifikasi yang dipersyaratkan pada pelabuhan berikut yang akan disinggahinya;
8. Bahwa ternyata KM. Baruna Mega, ketika turunnya Nangkok Manurung, belum mulai melakukan aktivitas pelayaran atau tidak sedang dalam perjalanan berlayar menuju pelabuhan Belawan, karena ketika Nangkok Manurung turun dari KM. Baruna Mega pada tanggal 7 Oktober 2010 jam 18.00 KM. Baruna Mega masih berada dalam wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Priok pada koordinat 05° 59.6' s/ 106°54.86' Timur dalam keadaan Lego Jangkar. Jadi tidak ada peristiwa yang memaksa (*force majeure*) bagi Termohon Peninjauan Kembali untuk harus menugaskan Demar Manurung yang tidak memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda (*master*) untuk untuk menakhodai KM. Baruna Mega, karena KM. Baruna masih belum memulai pelayarannya, atau masih berada dalam wilayah Pelabuhan Tanjung Priok, dimana pergantian Nakhoda Nangkok Manurung dengan perwira lainnya yang memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda, dengan ijasah ANT I masih sangat memungkinkan;



9. Bahwa berdasarkan *Damage Survey Report* KM. Baruna Mega pada saat lego jangkar berada pada koordinat 05° 59.6' South/ 106°54.86' Timur masih dalam wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Priok (Vide Bukti T-9 dan T.14), sehingga membuktikan bahwa KM. Baruna Mega belum meninggalkan Pelabuhan Tanjung Priok walaupun telah melebihi batas waktu 24 jam setelah penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) yang dikeluarkan pada tanggal 6 Oktober 2010 jam 22.00 WIB, karena KM. Baruna Mega baru mulai melakukan pelayaran pada jam 00.45 WIB tanggal 8 Oktober 2010;
10. Bahwa ternyata terhadap fakta tersebut di atas, Termohon Peninjauan tidak melakukan langkah yang diwajibkan oleh hukum dalam persyaratan keberlakuan surat persetujuan berlayar (*port clearance*) yaitu melaporkan tentang adanya penundaan waktu berlayar karena KM. Baruna Mega ternyata masih lego jangkar dalam wilayah pelabuhan pada koordinat 05° 59.6' s/ 106°54.86' Timur walaupun telah melebihi batas waktu 24 jam dan juga fakta tentang turunnya Nangkok Manurung dari KM. Baruna Mega sebagai Nakhoda (*master*) yang disebut dalam Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 tersebut;
11. Bahwa tindakan dari Termohon Peninjauan Kembali yang tidak melaporkan penundaan berlayar dan juga tidak melaporkan turunnya Nakhoda Nangkok Manurung kepada Syahbandar, jelas-jelas melanggar ketentuan Pasal 9 ayat (1) dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 01 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) yang mengakibatkan tidak berlakunya lagi Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) tersebut, seperti yang dikutip sebagai berikut;

Pasal 9 (1):

“Dalam keadaan tertentu, Nakhoda kapal tidak dapat meninggalkan pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, pemilik atau operator kapal dan badan usaha yang ditunjuk mengageni kapal wajib menyampaikan surat permohonan penundaan keberangkatan kapal kepada Syahbandar.”

Pasal 9 (3):

“Penundaan keberangkatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melebihi 24 jam dari waktu tolak yang telah ditetapkan, pemilik atau operator kapal atau badan usaha yang ditunjuk menjadi agen kapal, wajib



mengajukan surat permohonan ulang penerbitan surat persetujuan berlayar (*port clearance*) kepada Syahbandar.”

12. Bahwa tidak benar Demar Manurung memiliki kualifikasi sertifikat Ahli Nautika Tingkat I seperti yang didalilkan oleh Termohon Peninjauan Kembali, karena berdasarkan Surat Keterangan Perwira Nomor B 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010 tentang Pengawakan Kapal KM. Baruna Mega seperti yang dikutip tersebut di atas, secara jelas menyebutkan bahwa Demar Manurung adalah Muallim I dengan Ijasah Ahli Nautika Tingkat II, bukan Ahli Nautika Tingkat I;
13. Bahwa sangat tidak beralasan dan sangat keliru bila Majelis Hakim Kasasi membenarkan pertimbangan hukum dari Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa “kapal Baruna Mega memenuhi persyaratan *seaworthiness* dan legalitas perjalanan kapal” Karena Faktanya pelayaran KM. Baruna Mega telah melanggar Pasal 9 ayat (1) dan Pasal 9 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 01 Tahun 2010 karena tidak dinakhodai oleh Perwira yang memiliki kualifikasi ataupun keahlian sebagai Nakhoda; Bahwa jika mengambil gambaran yang lebih mudah, bahwa kecelakaan yang dialami sebuah mobil yang diasuransikan, yang dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki SIM, akan mengakibatkan tidak dapatnya bertanggung mengajukan klaim asuransi terhadap kerugian akibat dari kerusakan kecelakaan mobil tersebut;
14. Bahwa prinsip *the utmost goodfaith* merupakan suatu prinsip yang sangat penting dan wajib menjadi dasar dari pelaksanaan suatu perjanjian asuransi, termasuk antara Pemohon Peninjauan Kembali (sebagai Penanggung) dan juga Termohon Peninjauan Kembali (sebagai Tertanggung);
Sehubungan dengan itu, jelas-jelas dasar dari Pemohon Peninjauan Kembali untuk menutup pertanggung terhadap KM. Baruna Mega adalah atas kepastian bahwa kapal milik Termohon Peninjauan Kembali tersebut berada dalam keadaan laiklaut (*seaworthiness*) yang dibuktikan dengan diterbitkannya surat persetujuan berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 yang mencantumkan Nangkok Manurung sebagai Nakhoda serta susunan perwira lainnya yang ditetapkan dalam Surat Keterangan Perwira Nomor B 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010 tentang Pengawakan KM. Baruna Mega;



Konsekuensinya, seluruh bentuk perubahan terhadap surat persetujuan berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010, apalagi tentang pergantian Nakhoda yang sangat bersifat material (menentukan) dalam memastikan keselamatan kapal dalam pelayaran, tidak dapat dilakukan oleh Termohon Peninjauan Kembali secara sepihak, tanpa terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari Pemohon Peninjauan Kembali, ataupun tanpa terlebih dahulu memastikan bahwa seluruh tindakan-tindakan tersebut telah memenuhi ketentuan hukum yang berlaku;

15. Bahwa sehubungan dengan itu, tindakan dari Termohon Peninjauan Kembali yang tidak melaporkan turunnya Nangkok Manurung dari KM. Baruna Mega kepada kantor Syahbandar serta tindakan penggantian Nangkok Manurung dengan Demar Manurung yang tidak memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda, merupakan suatu tindakan perubahan yang sangat material, yang berdasarkan Pasal 1338 Ayat (2) KUH. Perdata dan Pasal 251 KUH. Dagang, haruslah juga terlebih dahulu diberitahukan dan mendapat persetujuan dari Pemohon Peninjauan Kembali sebagai Penanggung, yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 1338 (2) KUH. Perdata:

“Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.”

Pasal 251 KUH. Dagang:

“Setiap keterangan yang keliru atau tidak benar, ataupun setiap tidak memberitahukan hal-hal yang diketahui oleh tertanggung, betapapun itikad baik ada padanya, yang demikian sifatnya, sehingga seandainya si penanggung telah mengetahui keadaan yang sebenarnya, perjanjian tersebut tidak akan ditutup atau tidak ditutup dengan syarat-syarat yang sama, mengakibatkan batalnya pertanggungan.”

16. Bahwa berdasarkan *Damage Survey Report* KM. Baruna Mega yang diterbitkan oleh independen surveyor, PT. Asuka Bahari Nusantara (ABN) Nomor 116/DS/ABN/X/2010 tanggal 13 Desember 2010 (Vide Bukti T-9), secara tegas disimpulkan bahwa penyebab dari kecelakaan kapal KM. Baruna Mega tersebut adalah karena melakukan pelayaran tanpa Nakhoda. (*Vessel sailing without Master*);
17. Bahwa, jelas-jelas apabila Pemohon Peninjauan Kembali mengetahui terjadinya pergantian Nakhoda Nangkok Manurung menjadi Demar Manurung masih dalam wilayah pelabuhan Tanjung Priok, padahal



Demar Manurung tidak memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda dengan mengacu pada Surat Keterangan Perwira Nomor B 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010 tentang Pengawakan Kapal KM. Baruna Mega, dengan cara-cara yang bertentangan dengan Pasal 9 ayat (1) dan Pasal 9 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.01 Tahun 2010 serta juga bertentangan dengan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 dan Surat Keterangan Perwira Nomor B 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010 tentang Pengawakan Kapal KM. Baruna Mega, yang jelas-jelas menyatakan konsekuensi pembatalan keberlakuan dua dokumen yaitu Surat Persetujuan Berlayar dan Surat Keterangan Perwira tersebut, maka sudah pasti Pemohon Peninjauan Kembali tidak akan bersedia menutup (*meng-cover*) pertanggungungan KM. Baruna Mega tersebut;

18. Bahwa oleh karena itu, pergantian Nakhoda Nangkok Manurung menjadi Demar Manurung yang jelas-jelas dinyatakan oleh Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok berdasarkan Surat Nomor 007/1/6/SYB.TPK.12 tanggal 29 Februari 2012 mengakibatkan tidak berlakunya lagi Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/APU/257/10/2010 merupakan bukti nyata pelanggaran hukum yang dilakukan Termohon Peninjauan Kembali terhadap :

- Pasal 145 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Pasal 9 Ayat (1) dan Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010;
- Ketentuan yang diatur dalam Surat Keterangan Perwira Nomor B.4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010;
- Ketentuan yang diatur dalam Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/APU/257/10/2010 tanggal 6 Oktober 2010;
- Pasal 1338 (2) *jo.* 1340 KUHPerdata;
- Pasal 251 KUHDagang;

Dimana terhadap pelanggaran tersebut, terbukti pula Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok berdasarkan Surat Nomor 007/1/6/SYB.TPK.12 tanggal 29 Februari 2012 telah menyatakan tidak berlakunya lagi Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/APU/257/10/2010 yang dikeluarkan pada tanggal 6 Oktober 2010 jam 22.00 tersebut;



19. Sehingga menjadi jelas bahwa, kecelakaan kapal tersebut tidaklah didasarkan oleh Kelalaian Master ataupun Kru, akan tetapi akibat dari Pelanggaran Hukum, dimana KM. Baruna Mega dinakhodai oleh perwira yang tidak memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda;

Demikian pula pertimbangan dari Majelis Hakim Kasasi yang menguatkan pertimbangan hukum dari Majelis Hakim *Judex Facti* DKI Jakarta yang menyatakan bahwa KM. Baruna Mega berada dalam keadaan laik laut (*seaworthiness*) dan memenuhi legalitas perjalanan kapal, sama sekali tidak berdasar hukum dan merupakan kekeliruan dan kesalahan yang nyata dalam penerapan hukum dan berdasarkan Pasal 276 KUH. Dagang mengakibatkan tidak dapat dibebankannya pertanggungjawaban ganti kerugian yang dialami oleh Termohon Peninjauan Kembali kepada Pemohon Peninjauan Kembali sebagai Penanggung;

Oleh karenanya, berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas, telah jelas dan terbukti bahwa Majelis Hakim Kasasi Mahkamah Agung Republik Indonesia Putusan Nomor 1007 K/Pdt/2014 telah melakukan kekhilafan ataupun melakukan kekeliruan yang nyata dalam menerapkan hukum sehingga oleh karenanya, mohon kiranya yang terhormat Majelis Hakim Peninjauan Kembali Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk membatalkan putusan tersebut;

B. Bahwa Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta telah nyata-nyata salah dan keliru dalam menerapkan hukum yang menyatakan bahwa KM. Baruna Mega telah memenuhi persyaratan *Seaworthiness* dan *legalitas* perjalanan kapal, karena Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 telah dinyatakan tidak berlaku lagi atas pelanggaran hukum yang dilakukan oleh Termohon Peninjauan Kembali;

1. Bahwa telah tegas disepakati dalam Polis *Marine Hull Insurance Policy* Nomor 203 50I 300 10 00005 dalam *Other Conditions & Warranties*, bahwa KM. Baruna Mega sebagai objek pertanggungan memenuhi seluruh ketentuan perundang-undangan yang berlaku, yang dikutip sebagai berikut:

"Warranted that all statutory or regulatory requirement during the period covered by this insurance shall be complied with insofar as they relate to seaworthiness of the vessel";

Yang terjemahan tersumpahnya sebagai berikut:



“Dijamin bahwa semua persyaratan yang diwajibkan oleh perundangan selama periode tersebut yang dilindungi oleh asuransi ini dipatuhi sejauh persyaratan tersebut berkaitan dengan kelayakan laut kapal.”

2. Bahwa seperti yang telah diuraikan tersebut di atas, memang benar bahwa Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok telah mengeluarkan Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 terhadap KM. Baruna Mega pada tanggal 6 Oktober 2010 Jam 22.00 WIB, dengan mencantumkan Nangkok Manurung sebagai Nakhoda KM. Baruna Mega, dan susunan Perwira sesuai dengan nama-nama dan kualifikasi/ijazah yang tercantum dalam Surat Keterangan Perwira Nomor B 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010;
3. Bahwa ternyata Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/APU/257/10/2010 yang mewajibkan KM. Baruna Mega meninggalkan Pelabuhan Tanjung Priok dalam waktu 24 jam sejak *port clearance* tersebut dikeluarkan, serta melarang dilakukannya perubahan terhadap Surat Persetujuan Berlayar tersebut tanpa ijin Syahbandar Pelabuhan Tanjung Priok, ternyata dilanggar oleh Termohon Peninjauan Kembali, karena faktanya, KM. Baruna Mega masih lego jangkar pada koordinat 05° 59.6' s/ 106°54,86' Timur, yaitu dalam wilayah Pelabuhan Tanjung Priok selama lebih dari 24 jam sejak Surat Persetujuan Berlayar tersebut dikeluarkan, akan tetapi tidak melaporkan keadaan tersebut kepada Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok, seperti yang diwajibkan dalam Pasal 9 ayat (1) dan Pasal 9 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 1 Tahun 2010;
4. Bahwa secara jelas telah dinyatakan oleh Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok Nomor 007/1/6/SYB.TPK.12 tanggal 29 Februari 2012 bahwa Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/AP.U/257/10/2010 terhadap KM. Baruna Mega tidak berlaku lagi untuk pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Belawan, yang antara lain pada angka 4 dan angka 5 serta angka 9 dari surat tersebut dikutip sebagai berikut:

Angka 4 dan 5:

- “4). Bahwa berdasarkan fotocopy Jurnal Deck yang saudara lampirkan, KM. Baruna Mega telah meninggalkan dermaga pada tanggal 07 Oktober 2010 pukul 02.12 WIB. Kemudian pada pukul 04.40 WIB. KM. Baruna Mega lego jangkar pada koordinat 05° 59.6' s/



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

106°54..86' Timur, dan pada pukul 18.00 WIB Nakhoda Nangkok Manurung turun dan meninggalkan KM. Baruna Mega;

- 5). Bahwa perlu diketahui posisi KM. Baruna Mega pada koordinat 05° 59.6' s/ 106°54..86' Timur masih berada pada Wilayah Kerja Pelabuhan Tanjung Priok."

Angka 9:

"Bahwa merujuk pada butir 7 dan butir 8 tersebut di atas, kami menyimpulkan terhitung tanggal 07 Oktober 2010 pukul 22.21 WIB SK. Perwira Nomor 4407/PK.683/27/AD.TPK-2010 dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor J.I/AP/U/257/10/2010 KM. Baruna Mega tidak berlaku lagi untuk pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Belawan.";

5. Demikian pula tindakan penggantian Nangkok Manurung menjadi Demar Manurung yang tidak memiliki kualifikasi Nakhoda berdasarkan Surat Keterangan Perwira Nomor B. 4407/PK. 683/27/AD.TPK-2010 tanggal 4 Oktober 2010 sebagai dasar dari dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/AP.U/257/10/2010 tersebut di atas yang oleh Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok juga menjadi alasan dari pembatalan keberlakuan Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/AP.U/257/10/2010, yang juga sejalan dengan hasil dari *Survey Report* yang menyatakan bahwa penyebab dari kecelakaan KM. Baruna Mega adalah disebabkan karena pelayaran KM. Baruna Mega dilakukan tanpa Nakhoda;
6. Bahwa fakta-fakta tersebut di atas membuktikan secara kuat bahwa Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta telah melakukan kekhilafan ataupun melakukan kekeliruan yang nyata ketika menyatakan bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor J.I/AP/U/257/10/2010 KM. Baruna Mega, sebagai Bukti P.5, telah memenuhi *Seaworthiness* dan legalitas perjalanan kapal, karena selain dari ketentuan yang menjadi dasar dari dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) tersebut telah dilanggar, Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok Nomor HK.007/1/6/Syb.Tpk.12 tanggal 29 Februari 2012, Perihal Jawaban atas Surat Kantor Hukum IS & Rekan Nomor 001/KL.CL/IS.JI/II/2012, secara tegas telah menyatakan bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nomor J.I/AP/U/257/10/2010 KM. Baruna Mega sudah tidak berlaku lagi;

Halaman 32 dari 39 hal. Put. Nomor 521 PK/Pdt/2015



7. Bahwa oleh karena itu, berdasarkan bukti-bukti dan fakta-fakta tersebut di atas, pertimbangan hukum dari Majelis Hakim Kasasi Mahkamah Agung Republik Indonesia yang menguatkan pertimbangan hukum Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa KM. Baruna Mega telah memenuhi persyaratan *seaworthiness* dan legalitas perjalanan kapal, terbukti tidak berdasar hukum dan sangat bertentangan dengan Undang-Undang Pelayaran, Undang-Undang Perasuransian dan juga Peraturan-Peraturan Pelayaran yang berlaku, serta juga secara tegas bahwa Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/AP.U/257/10/2010 tanggal 6 Oktober 2010 yang pelaksanaannya bertentangan dengan Pasal 9 ayat (1) dan Pasal 9 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 1 Tahun 2010 tersebut telah dinyatakan tidak berlaku oleh Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok berdasarkan Suratnya Nomor HK.007/1/6/Syb.Tpk.12 tanggal 29 Februari 2012, sebagai pihak yang sebelumnya mengeluarkan ijin berlayar tersebut;
 8. Sehingga oleh karenanya, berdasarkan bukti-bukti tersebut di atas, Putusan Majelis Hakim Kasasi Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1007 K/Pdt/2014 yang menguatkan Putusan Majelis *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI. Jakarta Nomor 119/Pdt/2013/PT.DKI merupakan suatu putusan yang didasarkan pada kekhilafan ataupun kekeliruan yang nyata dalam penerapan hukum. Sehingga demi keadilan dan kepastian hukum, mohon kiranya yang terhormat Majelis Hakim Peninjauan Kembali Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk secara tegas membatalkannya;
- C. Majelis Hakim Kasasi Nomor 1007 K/Pdt/2014 telah melakukan kekhilafan yang nyata ataupun kesalahan yang nyata dalam penerapan hukum karena telah secara salah dalam memahami pembayaran premi yang dilakukan oleh Termohon Peninjauan Kembali, sehingga telah salah dalam menguatkan putusan Pengadilan Tinggi DKI Jakarta Nomor 119/Pdt/2013/PT.DKI.;
1. Bahwa telah jelas dan tidak terbantahkan bahwa pembayaran premi sebagai pelaksanaan prestasi dari Termohon Peninjauan Kembali sebagai Tertanggung dalam Perjanjian Asuransi (*Marine Hull Insurance Policy*) Nomor 203 501 300 10 00005 dan *Endorsement* Nomor 1 telah dilakukan secara terlambat dan bahkan Premi Asuransi yang kedua yang berdasarkan *Endorsement* 1 harus telah jatuh tempo tanggal 05 Juli 2010, dan Angsuran Premi Asuransi yang ketiga yang seharusnya jatuh



tempo pada tanggal 05 September 2010 baru secara sekaligus dibayarkan pada tanggal 11 Oktober 2010, padahal KM. Baruna Mega telah mengalami kecelakaan kandas pada tanggal 9 Oktober 2010. Artinya pembayaran premi baru dilakukan setelah kecelakaan kapal terjadi;

2. Bahwa bukti pembayaran yang diajukan oleh Termohon Peninjauan Kembali berdasarkan Bukti P.4 tidaklah dengan begitu saja dapat digunakan Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta, sebagai dasar pertimbangan bahwa klaim asuransi yang diajukan Termohon Peninjauan Kembali menjadi harus dibayar, karena selain ketentuan *Deferred Premium Clause* yang secara tegas menyepakati bahwa Penanggung tidak bertanggungjawab terhadap kecelakaan yang terjadi pada objek pertanggungan (*in casu*: KM. Baruna Mega) dalam hal pembayaran angsuran premi dilakukan secara terlambat, apalagi dalam hal ini, setelah kapal mengalami kecelakaan, fakta bahwa pembayaran premi secara terlambat tersebut belum dikembalikan oleh Pemohon Peninjauan Kembali tidak dengan begitu saja menjadi dasar dari Majelis Hakim *Judex Facti* untuk menerima gugatan dari Termohon Peninjauan Kembali, karena seperti yang diuraikan di atas, ternyata kecelakaan tersebut terjadi akibat dari pelayaran tersebut dilakukan tanpa Nakhoda, seperti yang dilaporkan dalam *Damage Survey Report* yang diterbitkan oleh PT. Asuka Bahari Nusantara (ABN);
3. Bahwa pelayaran KM. Baruna Mega tanpa Nakhoda disebabkan karena turunya Nakhoda Nangkok Manurung, yang merupakan Nakhoda KM. Baruna Mega berdasarkan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/AP.U/257/10/2010, dimana pergantiannya menjadi Demar Manurung ternyata dilakukan tanpa pemberitahuan kepada Kantor Syahbandar Tanjung Priok sebagaimana yang diwajibkan dalam Pasal 9 ayat (1) dan Pasal 9 ayat (3) Peraturan Menteri Nomor KM. 01 Tahun 2010 dan juga diwajibkan dalam ketentuan yang dicantumkan bagian bawah Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*). Dalil Termohon yang menyatakan bahwa pengangkatan Demar Manurung untuk menakhodai KM. Baruna Mega merupakan kewenangan Dewan Kapal adalah tidak berdasar hukum, karena KM. Baruna Mega tidak sedang dalam perjalanan berlayar menuju pelabuhan Belawan, akan tetapi sedang berada dalam keadaan lego jangkar dalam wilayah pelabuhan Tanjung Priok, sehingga turunya Nakhoda Nangkok Manurung serta langkah



pengantiannya dengan perwira yang memiliki kualifikasi Nakhoda haruslah dilaporkan kepada Syahbandar berdasarkan Pasal 9 ayat (1) dan Pasal 9 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan tersebut;

4. Bahwa berdasarkan Pasal 276 KUH. Dagang pada intinya menyatakan bahwa pertanggungjawaban perusahaan asuransi (Penanggung) tidak dapat dituntut, apabila kerugian yang terjadi pada objek pertanggungan tersebut disebabkan oleh kesalahan dari Tertanggung, seperti yang kembali Pemohon Peninjauan Kembali kutip, sebagai berikut:

“Tiada kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh karena kesalahan si tertanggung sendiri harus ditanggung oleh si penanggung. Bahkan berhaklah si penanggung itu memiliki premi ataupun menuntutnya, apabila ia sudah mulai memikul suatu bahaya.”;

Ketentuan terhadap hak untuk tetap menerima preminya, juga diatur dalam Pasal 282 KUH. Dagang yang antara lain dikutip sebagai berikut:

“Apabila batalnya perjanjian itu disebabkan karena suatu akalan cerdik, penipuan atau kecurangan si tertanggung, maka tetaplah Penanggung menerima preminya,...”;

5. Dari kedua ketentuan tersebut di atas, bila dihubungkan dengan fakta penerimaan angsuran premi yang telah dilakukan oleh Pemohon Peninjauan Kembali, maka menjadi jelas terbukti sebagai berikut:
 - a. Bahwa jelas, *Deffered Premium Clause* yang disepakati dalam *Endorsement 1* menegaskan bahwa dalam hal angsuran tidak dibayar sesuai dengan tanggal waktu pembayaran yang disepakati, maka Penanggung akan dibebaskan dari pertanggungjawaban apabila terjadi resiko terhadap objek pertanggungan;
 - b. Bahwa nyata-nyata, premi tersebut dibayarkan secara terlambat, yaitu angsuran premi kedua yang seharusnya jatuh tempo pada tanggal 5 Juli 2010 dan angsuran premi ketiga yang seharusnya jatuh tempo pada tanggal 5 September 2010, barulah dibayarkan secara sekaligus pada tanggal 11 Oktober 2010, padahal KM. Baruna Mega telah mengalami kecelakaan pada tanggal 9 Oktober 2010;
 - c. Bahwa pembayaran angsuran premi yang dibayarkan setelah kecelakaan terhadap KM. Baruna Mega terjadi merupakan suatu tindakan yang tidak didasarkan pada niat baik (*bad faith*), oleh Termohon PK, ataupun brokernya PT. Global Insurance Brokers;
 - d. Bahwa andapun demikian, penerimaan angsuran premi oleh Pemohon Peninjauan Kembali tidak dengan serta merta memberikan



konsekuensi bahwa Pemohon Peninjauan Kembali harus bertanggungjawab terhadap klaim asuransi yang diajukan oleh Termohon Peninjauan Kembali, karena faktanya, Termohon Peninjauan Kembali telah melakukan pelanggaran hukum dengan membiarkan KM. Baruna Mega dinakhodai oleh Demar Manurung, yang tidak memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda, dan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Nomor J.I/Ap.U/257/10/2010 telah dinyatakan oleh Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok tidak berlaku lagi untuk pelayaran KM. Baruna Mega dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Belawan, sehingga KM. Baruna Mega tidak dalam keadaan laiklaut (*Seaworthy*) dan tidak memiliki legalitas kapal, ketika dijalankan oleh Demar Manurung;

Dan kesalahan Termohon Peninjauan Kembali (sebagai Tertanggung) yang membiarkan KM. Baruna Mega dijalankan oleh Demar Manurung tersebut, dengan keadaan legalitas perjalanan kapal yang telah tidak lagi berlaku, merupakan dasar yang kuat bagi Pemohon Peninjauan Kembali berdasarkan Pasal 276 KUH. Dagang untuk tidak dapat dibebankan pertanggungjawaban terhadap kerugian yang terjadi terhadap KM. Baruna Mega yang terjadi akibat dari kesalahan tersebut, dan bahkan terhadap kesalahan Tertanggung tersebut, Pemohon Peninjauan Kembali selaku Penanggung tetap berhak untuk memiliki ataupun menuntut pembayaran preminya, seperti juga yang telah ditegaskan dalam Pasal 276 KUH. Dagang dan Pasal 282 KUH. Dagang tersebut di atas;

6. Sehingga berdasarkan fakta-fakta dan bukti-bukti tersebut di atas, pertimbangan hukum Majelis Hakim Kasasi Mahkamah Agung RI yang menguatkan pertimbangan hukum Majelis Hakim *Judex Facti* Pengadilan tinggi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa telah dilakukannya pembayaran premi, sebagai dasar dari menyatakan Pemohon Peninjauan Kembali bertanggungjawab untuk membayar klaim asuransi yang diajukan oleh Termohon Peninjauan Kembali, merupakan suatu kesalahan dan kekeliruan yang nyata, karena terbukti dengan jelas bahwa pelayaran KM. Baruna Mega dari pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Belawan dengan dijalankan oleh Demar Manurung yang tidak memiliki kualifikasi sebagai Nakhoda dan merupakan pelanggaran terhadap Pasal 145 Undang-Undang Nomo 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta pelanggaran terhadap Pasal 9 ayat (1) dan



Pasal 9 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 01 Tahun 2010, mengakibatkan Surat Persetujuan Berlayar Nomor J.I/AP.U/257/10/2010 dinyatakan tidak berlaku lagi;

Oleh karenanya Pelanggaran tersebut Pemohon Peninjauan Kembali berdasarkan Pasal 276 tidak dapat diminta pertanggungjawabannya, walaupun pembayaran dua angsuran premi yang nyata-nyata dilakukan setelah KM. Baruna Mega mengalami kecelakaan belum dikembalikan oleh Pemohon Peninjauan Kembali, karena berdasarkan Pasal 276 KUH. Dagang dan Pasal 282 KUH. Dagang, bahwa Pemohon Peninjauan Kembali bahkan berhak memilikinya;

Sehingga berdasarkan fakta-fakta dan bukti-bukti tersebut di atas, pertimbangan hukum Majelis Hakim Kasasi Mahkamah Agung Republik Indonesia yang menguatkan Pertimbangan Hukum Majelis hakim *Judex Facti* Pengadilan Tinggi DKI Jakarta yang menyatakan bahwa dengan diterima angsuran premi, maka otomatis Pemohon Peninjauan Kembali harus bertanggungjawab untuk membayar klaim asuransi yang diajukan oleh Termohon Peninjauan Kembali, merupakan suatu kekhilafan yang nyata dalam penerapan hukum, sehingga mohon kiranya yang terhormat Majelis Hakim Peninjauan Kembali Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk secara tegas menolaknya;

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

1. Bahwa alasan-alasan peninjauan kembali dari Pemohon Peninjauan Kembali tidak dapat dibenarkan. *Judex Facti*/Pengadilan Tinggi Jakarta dan *Judex Juris* sudah tepat dan benar dalam pertimbangan hukumnya dan tidak terdapat kekhilafan Hakim atau suatu kekeliruan yang nyata dalam memutus perkara *a quo* dengan alasan:

- Termohon Peninjauan Kembali dapat membuktikan telah membayar premi asuransi kepada Pemohon Peninjauan Kembali melalui pialang, namun pihak Pemohon Peninjauan Kembali selaku Penanggung tidak membayar nilai pertanggungan atas KM. Baruna Mega milik Termohon Peninjauan Kembali setelah terjadi *evenement*/kecelakaan;
- Oleh karena pihak Pemohon Peninjauan Kembali selaku pihak Penanggung dan pihak Termohon Peninjauan Kembali selaku pihak Tertanggung dalam perjanjian asuransi terbukti pihak Penanggung tidak membayar nilai pertanggungan atas Tertanggung sehingga



oleh karenanya terbukti pihak Pemohon Peninjauan Kembali selaku pihak Penanggung tidak memenuhi prestasi yang telah diperjanjikan atau telah ingkar janji, yang mengakibatkan kerugian pada pihak Tertanggung;

2. Bahwa selain itu, alasan Peninjauan Kembali Pemohon tidak termasuk salah satu alasan untuk mengajukan Peninjauan Kembali sebagaimana dimaksud oleh Pasal 67 huruf (a) sampai huruf (f) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, maka permohonan peninjauan kembali yang diajukan oleh Pemohon Peninjauan Kembali PT. Asuransi Jasa Indonesia (Persero) tersebut harus ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan peninjauan kembali dari Pemohon Peninjauan Kembali ditolak, maka Pemohon Peninjauan Kembali dihukum untuk membayar biaya perkara dalam pemeriksaan peninjauan kembali ini;

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

MENGADILI:

1. Menolak permohonan peninjauan kembali dari Pemohon Peninjauan Kembali **PT. ASURANSI JASA INDONESIA (PERSERO)** tersebut;
2. Menghukum Pemohon Peninjauan Kembali dahulu Pemohon Kasasi/Tergugat/Terbanding untuk membayar biaya perkara dalam pemeriksaan peninjauan kembali ini sejumlah Rp2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim pada hari Selasa, tanggal 12 April 2016 oleh H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.Hum., Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Dr. H. Sunarto, S.H., M.H., dan I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H., Hakim-hakim Agung sebagai anggota dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis dengan dihadiri Para



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Anggota tersebut dan Didik Tri Sulistya, S.H., Panitera Pengganti, dengan tidak dihadiri oleh para pihak.

Hakim-Hakim Anggota: Ketua Majelis,
ttd./Dr. H. Sunarto, S.H., M.H. ttd./H. Mahdi Soroinda Nasution, S.H., M.Hum.
ttd./I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,
ttd./Didik Tri Sulistya, S.H.

Biaya-biaya kasasi:

1. Meterai	Rp	6.000,00
2. Redaksi	Rp	5.000,00
3. Administrasi PK	<u>Rp</u>	<u>2.489.000,00</u>
Jumlah	Rp	2.500.000,00

Untuk Salinan
Mahkamah Agung RI.
a.n. Panitera
Panitera Muda Perdata

Dr. PRI PAMBUDI TEGUH, S.H., M.H.
NIP. 19610313 198803 1 003