



PUTUSAN

Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

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

P.T. Pelayaran Nasional Bahtera Bestari, S.H.ipping, berkedudukan di

Jl. Pos, Komp. Bintan Indah Mall, Blok C, Nomor: 12A-14, Kelurahan Tanjungpinang Kota, Kecamatan Tanjung Pinang Kota, Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau, Tanjung Pinang Kota, Tanjung Pinang Kota, Kota Tanjung Pinang, Kepulauan Riau dalam hal ini memberikan kuasa kepada Boy Antonious Pratama Afdhal, S.H. beralamat di Pejaten Town House, Nomor 4A, Jalan Swadaya 1, Kelurahan Pejaten Timur, Kecamatan Pasar Minggu, Kota Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 23 Agustus 2023 sebagai **Penggugat** ;

Lawan:

- P.T. Ketrosden Triasmitra**, bertempat tinggal di Meta Epsi Building 2nd Floor, Jl. Mayjen D.I. Panjaitan, Kav.2, RT.1/RW.11, Kelurahan Rawabunga, Kecamatan Jatinegara, Kota Administrasi Jakarta Timur, Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, Rawa Bunga, Jatinegara, Kota Administrasi Jakarta Timur, DKI Jakarta , sebagai **Tergugat I**;
- P.T. Palapa Ring Barat**, bertempat tinggal di Graha 9, Jl. Penataran, Nomor: 9, RT.10/RW.2, Kelurahan Pegangsaan, Kecamatan Menteng, Kota Jakarta Pusat, Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, Pegangsaan, Menteng, Kota Administrasi Jakarta Pusat, DKI Jakarta , sebagai **Tergugat II**;

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara;

Halaman 1 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



TENTANG DUDUK PERKARA

Menimbang bahwa Penggugat dengan surat gugatan tanggal 5 September 2023 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Timur pada tanggal 6 September 2023 dalam Register Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM, telah mengajukan gugatan sebagai berikut:

A. Latar Belakang, Hubungan Hukum, Dan Pokok Permasalahan Dalam Gugatan *aquo*;

1. Bahwa sekiranya pada bulan September 2022 yang lalu, Kapal milik Penggugat yang berjenis Tugboat (TB) Dabo 103 beserta dengan Tongkang BG Marine Power 2321 (selanjutnya cukup disebut dengan "Kapal Penggugat"), berangkat dan/atau melakukan perjalanan dari Integra Jetty Terminal Kuala Tungkal Jambi yang berlokasi di Kecamatan Tungkal Ulu, dengan tujuan Pelabuhan Merak, Kota Cilegon, guna mengangkut muatan Batu Bara seberat \pm 4.539 ton;

2. Bahwa di dalam perjalanannya menuju Pelabuhan Merak tersebut, diketahui jika posisi mesin sebelah kanan Kapal Penggugat yang dimaksud mengalami kerusakan pada bagian *gearbox*-nya. Yang mana pada saat itu posisi keadaan laut juga sedang mengalami arus surut kencang sehingga mengakibatkan Kapal Penggugat tersebut tadi kandas serta sulit untuk dikendalikan;

3. Bahwa akibat dari kerusakan *gearbox* yang dialami oleh Kapal Penggugat tersebut, menyebabkan tongkang yang saat itu sedang ditarik oleh Kapal Penggugat sangat sulit untuk dikendalikan serta hanyut, yang kemudian menabrak togok/sero milik para Nelayan yang berada di sekitaran Perairan Muara Sungai Pengabuan Kuala Tungkal. Sehingga, dengan memperhatikan kondisi yang demikian serta **dengan tidak adanya tanda-tanda dan/atau marka larangan untuk melego jangkar** (membuang sauh) maka Nahkoda Kapal Penggugat akhirnya memerintahkan kepada Awak Kapal Penggugat untuk menurunkan jangkar. Berkenaan dengan hal ini, mohon untuk menjadi perhatian serta pertimbangan bagi Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pemeriksa Perkara *aquo*, **jika tindakan darurat dalam bentuk menurunkan jangkar ("tindakan penyelamatan") yang dilakukan oleh Nahkoda maupun Awak Kapal Penggugat tersebut secara yuridis diperkenankan oleh Pasal 342 Ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ("KUHD") jo. Pasal 357 KUHD jo. Pasal 137**

Halaman 2 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”), yang berbunyi (kutipan):

Pasal 342 Ayat (1) KUHD:

“Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik.”

Pasal 357 KUHD:

“Bila sangat diperlukan, demi keselamatan kapal atau muatannya, nakhoda berwenang untuk melemparkan ke laut atau memakai habis perlengkapan kapal dan bagian dari muatan.”

Pasal 137 Ayat (1) UU Pelayaran:

“Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.”

4. Bahwa selang beberapa saat setelah Kapal Penggugat kembali mengapung, tiba-tiba Kapal Penggugat didatangi oleh 3 (tiga) orang pekerja/karyawan Tergugat I dengan menggunakan Kapal Kayu. Pekerja/karyawan Tergugat I tersebut hanya menyampaikan pemberitahuan dan/atau menginformasikan kepada Nahkoda Kapal Penggugat, jika saat itu posisi Kapal Penggugat sedang berada di wilayah/kawasan terlarang karena berdekatan dengan Kabel Optik Bawah Laut milik Tergugat II, sekaligus memerintahkan Nahkoda untuk segera memindahkan Kapal Penggugat dari wilayah/kawasan perairan tersebut. Sekalipun **faktanya**, tidak terdapat satupun rambu-rambu larangan yang menandakan jika wilayah/kawasan perairan tersebut memang merupakan wilayah/kawasan terlarang bagi lalu lintas pelayaran;

5. Baik secara *de facto* maupun secara *de jure*, seharusnya Tergugat I ataupun Tergugat II berkewajiban untuk menandai wilayah/kawasan perairan sebagaimana yang dimaksud dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berupa pelampung suar (buoy) sebagaimana yang telah diamanatkan serta ditegaskan melalui Pasal 69 Ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 129 tahun 2016, sebagaimana yang telah mengalami penyesuaian melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 40 tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 129 tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran Di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi Di

Halaman 3 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Perairan (“Permenhub Alur Pelayaran dan Bangunan Instalasi Perairan”), yang berbunyi (kutipan):

Pasal 69 Ayat (1) dan (2) Permenhub Alur Pelayaran dan Bangunan Instalasi Perairan:

Ayat (1): “Pada setiap bangunan atau instalasi di perairan wajib dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.”

Ayat (2): “Pemasangan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemilik bangunan dan/atau instalasi, setelah mendapat persetujuan dari Direktur Jenderal.”

6. Bahwa disamping kewajiban hukum tersebut di atas, Penggugat juga berpendapat jika **Pekerja/Karyawan Tergugat I yang mendatangi Kapal Penggugat telah pula melalaikan kewajiban serta tanggung jawab hukumnya untuk memberikan pertolongan serta bantuan terhadap Kapal Penggugat yang saat itu diketahui sedang mengalami kecelakaan kapal (kandas)**. Tindakan dan/atau perbuatan tersebut senyatanya bertentangan dengan perintah yuridis yang tertuang dalam Pasal 244 Ayat (1) dan (2) jo. Pasal 245 huruf d UU Pelayaran, yang berbunyi (kutipan):

Pasal 244 Ayat (1) dan (2) UU Pelayaran:

Ayat (1): “Bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan **terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia**.”

Ayat (2): “Setiap orang yang mengetahui kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain**.”

Pasal 245 UU Pelayaran:

“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**.”

7. Mohon kiranya agar dapat menjadi perhatian bagi Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa serta mengadili perkara *aquo*, jika atas peristiwa kecelakaan kapal sebagaimana yang telah Penggugat terangkan sebelumnya di atas, telah berujung kepada ditetapkannya Nahkoda Kapal Penggugat selaku terdakwa dan/atau terpidana dalam perkara dugaan perbuatan yang mengakibatkan gangguan



fisik terhadap kabel optik bawah laut, sebagaimana diatur dalam Pasal 55 jo. Pasal 38 Undang-Undang Republik Indonesia, Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi (“UU Telekomunikasi”), yang berbunyi (kutipan):

“Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan fisik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan telekomunikasi.”

Selain itu, dengan adanya pelaporan pidana yang dilakukan oleh Tergugat I terhadap Nahkoda Kapal Penggugat, **berdampak pula terhadap dilakukannya proses penyitaan Kapal Penggugat yang dilakukan oleh aparat penegak hukum di Wilayah Kuala Tungkal, sehingga hal ini tentu saja telah menimbulkan kerugian materil maupun imateril yang dialami oleh Penggugat;**

8. Bahwa selain dari pada kesalahan dan kelalaian yang telah dilakukan oleh Tergugat I sebagaimana telah Penggugat sampaikan tadi, nyatanya Tergugat I juga telah dengan sengaja pula memanfaatkan peristiwa “kecelakaan kapal” yang menimpa Kapal Penggugat **guna mendapatkan keuntungan melalui permintaan ganti kerugian atas rusaknya dan/atau terputusnya jaringan optik bawah laut yang dialamatkannya kepada Penggugat, sebesar Rp 3.500.000.000,- (tiga miliar lima ratus juta Rupiah), dengan tanpa disertai bukti-bukti yang sah dan kuat, jika Kapal Penggugat-lah yang menjadi penyebab/sumber terputusnya jaringan kabel optik sebagaimana yang dimaksud. Padahal melalui proses pemeriksaan saksi di dalam perkara pidana yang dijalani oleh Nahkoda Kapal Penggugat, didapati sebuah fakta jika pada saat jangkar Kapal Penggugat diangkat dari wilayah/kawasan perairan, pekerja/karyawan dari Tergugat I sempat mendokumentasikan kejadian tersebut serta sama sekali tidak melihat dan/atau menemukan tanda-tanda adanya kabel yang tersangkut atau menjuntai pada jangkar Kapal Penggugat;**

9. Bahwa selain rangkaian perbuatan serta kelalaian yang telah dilakukan oleh Tergugat I, sebagaimana yang Penggugat terangkan di atas, **Tergugat II pada dasarnya secara yuridis juga dapat dimintai pertanggungjawabannya atas kesalahan dan/atau kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat I sehingga menimbulkan kerugian terhadap Penggugat. Karena menurut hemat Penggugat, Tergugat II senyatanya juga telah lalai dalam mengontrol dan/atau mengawasi kinerja Tergugat I selaku vendor yang diberikan tugas serta bertanggung**

Halaman 5 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



jawab terhadap kegiatan pemeliharaan dan penjagaan atas jaringan kabel optik miliknya, yang kemudian mengakibatkan timbulnya permasalahan yang diderita oleh Penggugat, khususnya berhubungan dengan peristiwa terputusnya jaringan kabel optik bawah laut di dalam perkara *aquo*;

10. Bahwa berdasarkan penjabaran tersebut di atas, jelas dan terang jika alasan utama Penggugat mengajukan gugatan *aquo* adalah didasari oleh adanya rangkaian kesalahan, kelalaian yang disertai dengan tindakan dan/atau perbuatan Para Tergugat, yang kemudian dapat dikualifisir sebagai suatu bentuk Perbuatan Melawan Hukum sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 1365 jo. 1366 jo. 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Karena nyata serta tidak terbantahkan lagi, jika rangkaian tindakan/perbuatan yang dimaksud beserta dengan kesalahan maupun kelalaian Para Tergugat telah mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap diri Penggugat;

B. PENGADILAN NEGERI JAKARTA TIMUR KELAS IA KHUSUS BERWENANG SECARA ABSOLUT DAN RELATIF UNTUK MEMERIKSA DAN MEMUTUS PERKARA AQUO;

Sebelum Penggugat masuk ke dalam bagian pokok perkara gugatan *aquo*, maka perkenankanlah Penggugat untuk terlebih dahulu menyampaikan landasan formil yuridis dari diajukannya Gugatan *aquo*, sehingga layak dan patut untuk diperiksa dan diputus oleh Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus, yaitu sebagai berikut:

11. Secara Absolut, Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus berwenang untuk memeriksa dan menjatuhkan putusan terhadap Gugatan *aquo* dengan mempertimbangkan bahwasanya intisari/pokok permasalahan hukum yang menjadi dasar diajukannya Gugatan *aquo* adalah Perbuatan Melawan Hukum yang telah dilakukan oleh Para Tergugat dalam bentuk Kesalahan dan/atau Kelalaian sebagaimana telah Penggugat uraikan sebelumnya melalui bagian Latar Belakang, Hubungan Hukum dan Pokok Permasalahan di atas;

Oleh karenanya, jelas serta tidak terbantahkan lagi jika Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus secara absolut layak dan patut untuk menerima, memeriksa, mengadili serta menjatuhkan putusan atas Gugatan *aquo*;

Halaman 6 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



12. Bahwa selain dari kewenangan absolut sebagaimana yang telah Penggugat dalilkan tadi, Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus senyatanya juga memiliki kewenangan secara relatif untuk memeriksa dan menjatuhkan putusan atas Gugatan *aquo*. Karena pemilihan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus sebagai forum penyelesaian atas permasalahan hukum yang dimaksud serta termuat dalam Gugatan *aquo* sejogjanya mempedomani pilihan domisili hukum yang telah disyaratkan serta ditentukan oleh Hukum Acara Perdata yang berlaku, yaitu Pasal 118 ayat (2) *Herzien Inlandsch Reglement* (HIR), yang berbunyi sebagai berikut (kutipan):

Pasal 118 ayat (2) HIR:

“Jika tergugat lebih dari seorang, sedang mereka tidak tinggal di dalam itu dimajukan kepada ketua pengadilan negeri di tempat tinggal salah seorang dari tergugat itu, yang dipilih oleh penggugat. Jika tergugat-tergugat satu sama lain dalam perhubungan sebagai perutang utama dan penanggung, maka penggugatan itu dimasukkan kepada ketua pengadilan negeri di tempat orang yang berutang utama dari salah seorang dari pada orang berutang utama itu, kecuali dalam hal yang ditentukan pada ayat 2 dari pasal 6 dari reglemen tentang aturan hakim dan mahkamah serta kebijaksanaan kehakiman (R.O.).”

13. Bahwa mengingat **Tergugat I berdomisili hukum yang tetap di wilayah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus**, maka oleh karenanya terang dan jelas pula jika pemilihan Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus sebagai Badan Peradilan yang memiliki kewenangan secara relatif untuk memeriksa dan menjatuhkan putusan atas Gugatan *aquo*, **telah sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam hukum acara perdata yang berlaku di Indonesia** (*vide*: Pasal 118 ayat (2) HIR);

C. DALAM POKOK PERKARA

14. Bahwa selanjutnya Penggugat akan mencoba untuk menyampaikan pokok-pokok permasalahan yang merupakan suatu kesatuan dan tidak terpisahkan dalam perkara ini (*mutatis mutandis*), guna meyakinkan Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa, mengadili dan memutus perkara *aquo* dalam mempertimbangkan dasar-dasar hukumnya;

Halaman 7 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



15. Bahwa Penggugat merupakan suatu badan hukum berbentuk Perseroan Terbatas, yang bergerak di bidang Pelayaran serta Jasa Pertambangan, dan melaksanakan kegiatan-kegiatan usaha sebagaimana yang termuat dalam Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan serta tersurat di dalam Akta Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa P.T. Pelayaran Nasional Bahtera Bestari Shipping, Nomor : 153.-, tertanggal 25 September 2018;

16. Bahwa dalam rangka menjalankan kegiatan usahanya tersebut, pada tanggal 06 September 2022, sekiranya pukul 16.30 WIB, Kapal Penggugat berjenis Tugboat Dabo 103 menarik tongkang Marine Power 2321 dengan muatan yang berisi batu bara, berangkat dari Jetty Integra yang berada di wilayah Tungkal Ulu dengan tujuan ke arah Cilegon Merak. Yang mana pada hari berikutnya, pada tanggal 07 September 2022, pukul 04.00, Kapal Penggugat tadi melewati (*passing*) Jetty P.T. WKS. Dan dikarenakan kapal tersebut berlayar menelusuri arus pasang laut yang kencang maka demi keselamatan berlayar, Nahkoda Kapal Penggugat pun memutuskan untuk menyandarkan kapal sementara (tambat) di sekitaran wilayah perairan Sei Mahang dan kembali melanjutkan pelayarannya pada pukul 14.15 WIB;

17. Bahwa keesokan harinya, yaitu pada tanggal 08 September 2022, Kapal Penggugat kembali melanjutkan perjalanannya untuk keluar dari Sungai Kuala Tungkal. Dimana dalam perjalanan pelayarannya tersebut, sekitar pukul 04.30 WIB Kapal Penggugat mengalami gangguan mesin yang menyebabkan tongkang Marine Power 2321 tidak dapat dikendalikan, sehingga tongkang tersebut menabrak Sero-sero/Togok (rumah ikan) milik para nelayan yang berada disekitaran wilayah tersebut;

18. Bahwa pasca bertabrakan dengan sero-sero/togok sebagaimana yang dimaksud, pada pukul 06.00 WIB tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat tadi akhirnya kandas pada **posisi GPS 00°-47.04' S, Longitude: 103°-32.51' E**, sebagaimana yang tertuang dalam Berita Acara Nahkoda Kapal Penggugat, tertanggal 10 September 2022. Dan berkaitan dengan hal ini, mohon menjadi perhatian bagi Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus, **jika disepanjang jalur kandasnya Kapal Penggugat maupun tongkang yang ditariknya tersebut sama sekali tidak terdapat satupun rambu-rambu/marka**



larangan dan/atau pemberitahuan jika disekitaran wilayah perairan dimaksud terdapat jaringan kabel optik bawah laut;

19. Bahwa selama menunggu air pasang, kemudian awak Kapal Penggugat berupaya untuk melakukan *re-floating* pada *barge* (**tindakan darurat yang dilakukan guna mengapungkan kembali tongkang yang kandas**), tiba-tiba Nahkoda Kapal Penggugat dihubungi oleh pihak Patroli Kabel Tergugat I, melalui jaringan radio VHF CH 16, yang menginformasikan jika tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat telah menyentuh kabel optik bawah laut di sekitaran wilayah perairan tersebut. Padahal faktanya, **perlu kembali Penggugat tegaskan jika disepanjang jalur perairan yang dilewati oleh Kapal Penggugat, tidak ada satupun alat penanda/rambu/marka yang mengindikasikan jika wilayah perairan tersebut memang terdapat jaringan kabel optik;**

20. Bahwa beberapa saat setelahnya, pihak Patroli Kabel Tergugat I kemudian mendatangi sekaligus naik ke atas Kapal Penggugat sembari dengan seketika menyodorkan Dokumen Berita Acara dan/atau Surat Pernyataan yang didalamnya memuat jika Kapal Penggugat beserta dengan tongkang yang ditariknya telah mengakibatkan kerusakan terhadap jaringan kabel optik yang dimaksud pada perkara *aquo*. Tentunya, **hal ini serta merta mendapatkan penolakan dari Nahkoda Kapal Penggugat, karena nyata-nya tidak terdapat satu pun petunjuk maupun fakta yang menjadi pertanda dan/atau bukti jika Kapal Penggugat beserta dengan tongkang yang ditariknya telah menyebabkan kerusakan terhadap kabel optik tersebut tadi;**

21. Singkatnya, pada pukul 09.15 WIB, tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat berhasil untuk diapungkan kembali oleh awak Kapal Penggugat. Akan tetapi, tongkang tersebut kemudian hanyut (larat) mengikuti arus laut yang saat itu sedang pasang. Sehingga, **guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal yang berkelanjutan serta dengan niatan untuk mengantisipasi timbulnya kerugian yang lebih lagi terhadap keselamatan kapal beserta awak dan muatannya**, maka Nahkoda Kapal Penggugat kemudian memerintahkan awak Kapal untuk menurunkan jangkar sepanjang 0.5 segel (± 15 meter) pada **posisi GPS 00°-47.07' S, Longitude: 103°-32.48' E** dengan tujuan untuk menghambat pergerakan tongkang yang hanyut terbawa arus laut;

Untuk diketahui oleh Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus cq. Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan

Halaman 9 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus, jika jangkar yang diturunkan tersebut nyatanya sama sekali tidak berhasil menyentuh/tersangkut ke dasar laut karena arus pasang air laut yang begitu kuat;

22. Bahwa dikarenakan jangkar tersebut tidak berhasil menyangkut ke dasar laut, maka Nahkoda Kapal Penggugat-pun memilih untuk mengangkat jangkar tongkang (*heave up* atau hibob) pada posisi **GPS 00°-47.00' S, Longitude: 103°-32.42' E** dan segera mengambil tindakan dalam bentuk menambahkan ikatan tali Kapal Penggugat ke tongkang yang dimaksud. Sesudah tambahan tali tersebut terikat, Nahkoda dengan segera mengarahkan Kapal Penggugat menuju ke Kanal Sungai Kuala Tungkal dengan menggunakan satu mesin Tugboat, untuk melakukan proses *Emergency Moored* (Penambatan);

Faktanya, proses *heave up* jangkar sebagaimana yang dimaksud, disaksikan oleh Awak Kapal Penggugat maupun oleh Pihak Patroli Kabel Tergugat I sampai dengan selesai. Dan nyatanya, tidak satupun adanya pertanda jika kabel optik bawah laut ikut tersangkut pada jangkar. Hal mana, berkenaan dengan kejadian ini terungkap secara jelas dan tegas melalui keterangan seluruh saksi fakta yang dihadirkan oleh Jaksa Penuntut Umum dalam proses persidangan perkara pidana yang dijalani oleh Nahkoda Kapal Penggugat (*vide*: Putusan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Kelas II, Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN KIt);

23. Bahwa berdasarkan informasi yang dihimpun oleh Penggugat, serta dengan mempedomani dokumen-dokumen yang ada di atas Kapal Penggugat, diketahui jika seluruh alat komunikasi dan navigasi Kapal, seperti GPS, Radar, Marine VHF Radio, Echo Sounder dan AIS sistem, berada dalam posisi hidup serta berfungsi dengan baik. Yang mana, mengenai hal ini telah dilaporkan pula oleh Surveyor Kelautan yang bertugas untuk memberikan laporan survei terhadap jumlah muatan dan kondisi kapal layak pada saat pemuatan di atas kapal dan selama pelayaran;

24. Disamping hal tersebut di atas, berdasarkan hasil plot pemetaan Kapal Penggugat yang dilakukan melalui aplikasi Navionic, ditemukan sebuah fakta jika posisi kabel optik yang terputus/rusak berjarak sejauh 0.4 NM atau 740.8 Meter, dari posisi Kapal atau tongkang yang kandas. Sehingga, bagaimana mungkin dengan jarak yang sedemikian rupa jauhnya kemudian Kapal Penggugat beserta dengan tongkang yang



ditarik dapat menimbulkan kerusakan/terputusnya jaringan kabel optik yang dimaksud? Untuk memudahkan Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus membandingkan posisi tongkang dengan perkiraan posisi kabel optik yang terputus, selanjutnya akan coba Penggugat uraikan sebagai berikut:

POSISI TONGKANG	POSISI KABEL YANG TERPUTUS
- Pada pukul 06.00 WIB, tongkang kandas pada posisi GPS 00°-47.04' S, Longitude: 103°-32.51' E;	Kabel yang diperkirakan putus/rusak (seperti yang ditunjukkan oleh Tergugat I) berada di posisi:
- Pukul 09.30 WIB, tongkang mengapung kembali dan menurunkan jangkar pada posisi GPS 00°-47.07' S, Longitude: 103°-32.48' E;	- GPS 00°-48.416' S, Longitude: 103°-30.730' E;
- Pukul 10.00 WIB, jangkar kembali diangkat pada posisi GPS 00°-47.00' S, Longitude: 103°-32.42' E;	- GPS 00°-48.929' S, Longitude: 103°-30.770' E;
	- GPS 00°-47.432' S, Longitude: 103°-31.628' E;
	- GPS 00°-47.182' S, Longitude: 103°-31.730' E;
	- GPS 00°-47.055' S, Longitude: 103°-31.997' E;
	- GPS 00°-46.861' S, Longitude: 103°-32.223' E;
	- GPS 00°-46.702' S, Longitude: 103°-32.321' E;

Yang mana, mengenai perbandingan koordinat posisi sebagaimana tersebut di atas, telah terungkap pula melalui keterangan saksi-saksi fakta dalam proses persidangan pidana yang menjerat Nahkoda Kapal Penggugat;

25. Bahwa sekalipun tidak terdapat cukup bukti maupun fakta, yang dapat menjadi sangkaan kuat jika kerusakan dan/atau putusannya kabel optik bawah laut tersebut bersumber dari Kapal Penggugat atau berasal dari tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat, Tergugat I tetap saja menimpakan kesalahan atas terputusnya kabel optik yang dimaksud sekaligus terus menerus membebankan biaya ganti kerugian kepada Penggugat;



26. Bahwa dikarenakan desakan tuntutan ganti rugi yang terus menerus dialamatkan kepada Penggugat, maka beberapa waktu kemudian diadakanlah pertemuan antara Pihak Penggugat dengan Pihak Tergugat I, akan tetapi di dalam pertemuan tersebut lagi-lagi Tergugat I hanya dapat melayangkan tuduhannya tanpa disertai dengan bukti-bukti maupun dokumen yang dapat menunjukkan jika Kapal Penggugat-lah yang telah melakukan kerusakan terhadap kabel optik yang dimaksud. Malahan, melalui pertemuan yang berlangsung tersebut **didapati kembali informasi dan fakta hukum antara lain sebagai berikut:**

- Terhadap kabel optik yang mengalami kerusakan dan/atau putus pernah dilakukan perbaikan sebelumnya dengan cara melakukan penyambungan kabel bawah laut, serta ditanam menggunakan compressor sehingga rentan mengalami kerusakan;
- Baik Tergugat I maupun Tergugat II sama sekali tidak pernah memasang buih (buoy) berupa pelampung penanda disekitar wilayah lintasan kabel optik bawah laut maupun di wilayah tempat terputusnya kabel optik yang dimaksud;

Keterangan serta fakta hukum tersebut di atas, juga selaras dengan keterangan saksi-saksi Tergugat I di dalam agenda Persidangan perkara pidana yang dihadapi oleh Nahkoda Kapal Penggugat, serta tertuang pula dalam Putusan Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN Klt, tertanggal 09 Juni 2023;

PERBUATAN ATAU TINDAKAN PARA TERGUGAT YANG DIKUALIFISIR SEBAGAI BENTUK DARI PERBUATAN MELAWAN HUKUM (ONRECHMATIGE DAAD):

27. Bahwa sekalipun sedari awal terjadinya permasalahan terputusnya kabel optik yang dimaksud dalam perkara *aquo*, tidak ada satupun pihak yang mampu untuk membuktikan jika kerusakan dan/atau terputusnya kabel optik tersebut bersumber dari Kapal Penggugat, akan tetapi dengan berlandaskan asumsi subjektif-nya, Tergugat I kemudian tetap melanjutkan permasalahan yang dimaksud ke ranah hukum dalam bentuk mempidanakan Nahkoda Kapal Penggugat. Yang selanjutnya, berujung pula kepada dilakukannya proses penyitaan terhadap Kapal Penggugat beserta dengan tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat, termasuk terhadap Dokumen-dokumen resmi Kapal Penggugat oleh aparaturnya penegak hukum terkait;



28. Bahwa berkaitan dengan langkah pemidanaan yang dilakukan sehubungan dengan peristiwa terputusnya jaringan kabel optik bawah laut tersebut, **Tergugat I seolah-olah berupaya untuk menyembunyikan kesalahan dan/atau kelalaiannya selaku pihak yang sebenarnya bertanggung jawab penuh atas pengawasan kabel optik bawah laut sebagaimana yang dimaksud.** Salah satunya dapat dibuktikan, **melalui kesalahan dan/atau kelalaian Tergugat I yang sama sekali tidak memasang tanda-tanda keberadaan jaringan kabel optik yang dimaksud.** Hal mana tentunya **bertentangan dengan kewajiban hukum Tergugat I selaku penyelenggara jaringan telekomunikasi,** sebagaimana yang telah dirumuskan melalui Pasal 81 Ayat (1) *jo.* Pasal 82 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor: 52 Tahun 2000, tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi (PP Telekomunikasi), yang berbunyi (kutipan):

Pasal 81 Ayat (1) PP Telekomunikasi:

“Penyelenggara jaringan telekomunikasi dan penyelenggara telekomunikasi khusus wajib memasang tanda-tanda keberadaan jaringan telekomunikasi.”

Pasal 82 PP Telekomunikasi:

“Setiap jaringan telekomunikasi, sarana dan prasarana telekomunikasi harus dilengkapi dengan sarana pengamanan dan perlindungan agar terhindar dari gangguan telekomunikasi.”

29. Bahwa kesalahan dan/atau kelalaian yang dilakukan oleh **Tergugat I selaku penyelenggara jaringan telekomunikasi,** juga nyatanya telah bertentangan pula dengan tanggung jawab hukumnya selaku kepanjangan tangan dari badan usaha yang memanfaatkan wilayah perairan di Indonesia dalam kegiatan berusahnya, **terlebih lagi dalam hal mengingatkan Tergugat II selaku penyelenggara instalasi jaringan kabel optik bawah laut untuk memasang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.** Yang mana berkaitan dengan hal ini, telah diatur melalui **Pasal 69 Ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 129 tahun 2016,** sebagaimana yang telah mengalami penyesuaian melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 40 tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 129 tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran Di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi Di Perairan;



30. Bahwa apabila mengacu kepada doktrin-doktrin hukum Perseroan Terbatas, **maka tindakan Tergugat I tersebut tadi dapat pula digolongkan sebagai suatu tindakan perseroan yang berada di luar tujuan (*ultra vires*)**. Mohon menjadi perhatian bagi Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim pada Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa perkara *aquo*, jika istilah *ultra vires* dalam doktrin Perseroan Terbatas **tidak hanya dapat diterapkan apabila perseroan tersebut melakukan tindakan yang sebenarnya dia tidak punya kewenangan, melainkan juga terhadap tindakan yang dia punya kewenangan, tetapi dilaksanakan secara tidak teratur (*irregular*)**. Bahkan lebih jauh lagi, suatu tindakan digolongkan sebagai *ultra vires* bukan hanya jika tindakan tersebut melampaui kewenangannya yang tersurat maupun tersirat, tetapi juga tindakannya itu bertentangan dengan peraturan yang berlaku atau bertentangan dengan ketertiban umum (*Munir Fuady, Doktrin-Doktrin Modern dalam Corporate Law (eksistensinya dalam Hukum Indonesia), Bandung: Citra Aditya Bhakti, 2002, Hal. 111.*);

31. Bahwa berdasarkan kontrak kerja yang berlangsung antara Para Tergugat, Tergugat I memiliki posisi selaku vendor *maintenance* yang apabila diterjemahkan secara bebas dapat dimaknai sebagai pihak yang bertugas serta bertanggung jawab atas pemeliharaan kabel optik bawah laut milik Tergugat II. Yang mana menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia ("KBBI"), terminologi pemeliharaan merupakan **suatu proses, cara, atau perbuatan memelihara, penjagaan, dan perawatan**. Dan apabila dihubungkan dengan tugas serta tanggung jawab dari Tergugat I, maka sudah seharusnya Tergugat I memiliki kewajiban *an sich* untuk melakukan segala bentuk daya upaya guna menjaga kabel optik bawah laut yang dimaksud. **Dimana salah satu bentuk upaya tersebut adalah menempatkan dan/atau menyediakan tanda-tanda keberadaan jaringan kabel optik bawah laut dan/atau sekurang-kurangnya mengingatkan sekaligus meminta Tergugat II untuk menyediakan tanda-tanda keberadaan jaringan kabel optik bawah laut, termasuk namun tidak terbatas terhadap penempatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran disekitaran wilayah jaringan kabel optik bawah laut yang dimaksud;**

32. Bahwa Perbuatan Tergugat I yang dengan sengaja lalai dalam menempatkan tanda-tanda keberadaan kabel optik disekitaran wilayah perairan Kuala Tungkal, jelas bertentangan dengan kewajiban serta



tanggung jawab hukumnya selaku perseroan yang seharusnya beritikad baik dalam menjalankan aktifitas dan/atau kegiatan usahanya. **Dan dengan hanya berfokus untuk menimpakan beban kesalahan kepada Penggugat atas kejadian terputusnya kabel optik bawah laut sebagaimana yang telah diterangkan sebelumnya tadi, tanpa berupaya untuk mengoreksi kesalahannya sendiri, Tergugat I seolah-olah hanya mementingkan/berorientasi kepada keuntungannya saja dengan memanfaatkan kejadian musibah kecelakaan yang dialami oleh Kapal Penggugat.** Dimana perbuatan dan/atau pemanfaatan kondisi tersebut dilakukan oleh Tergugat I dengan cara sedemikian rupa, sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap diri Penggugat dalam bentuk disitanya Kapal Penggugat oleh aparaturnya penegak hukum terkait;

33. Bahwa ketentuan dalam Pasal 1365 KUHPerdara jo. Pasal 1366 KUHPerdara, dengan tegas telah menyatakan jika (kutipan):

Pasal 1365 KUHPerdara:

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

Pasal 1366 KUHPerdara:

“Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembronoannya.”

Selanjutnya, untuk dapat dikualifikasikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum, maka perbuatan Tergugat I harus memenuhi unsur-unsur secara kumulatif antara lain sebagai berikut:

a. Unsur adanya perbuatan;

 Bahwa perbuatan Tergugat I, dalam kapasitasnya selaku pihak yang mengabaikan wewenang/tugas/tanggung jawab untuk menempatkan tanda-tanda/marka/rambu-rambu di sekitaran wilayah kabel optik bawah laut yang dimaksud dalam perkara *aquo*, guna meminimalisir potensi-potensi musibah yang dapat menimbulkan kerugian kepada pihak ketiga lainnya (*incasu*: Penggugat), sebagaimana yang telah dijabarkan sebelumnya di atas, **secara yuridis dapat digolongkan kepada suatu bentuk perbuatan hukum berupa Omissionis (pelanggaran terhadap kewajiban, dengan tidak melakukan sesuatu yang telah diperintahkan/diperintahkan yang diharuskan);**



b. Unsur perbuatan tersebut melawan hukum;

Perbuatan yang dilakukan oleh Tergugat I yang dimaksud, juga jelas telah melanggar peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan navigasi pelayaran serta telekomunikasi, sekaligus bertentangan dengan kewajiban dan tanggung jawab hukumnya selaku vendor *maintenance* kabel optik bawah laut. **Dimana perbuatan Tergugat I yang dengan sengaja tidak menempatkan tanda/marka/rambu disekitaran wilayah kabel optik tersebut merupakan suatu bentuk perbuatan hukum yang dilandasi oleh itikad tidak baik serta tidak pula disertai dengan rasa tanggung jawabnya selaku vendor *maintenance* kabel optik bawah laut perkara *aquo*;**

c. Unsur adanya kerugian;-----

Perbuatan yang dilakukan oleh Tergugat I tersebut, juga telah berdampak terhadap timbulnya kerugian bagi Penggugat baik secara materil maupun imateriil. Hal ini dapat terlihat dengan jelas, **ketika beban kesalahan beserta dengan ganti kerugian atas putusnya kabel optik bawah laut sebagaimana yang dimaksud hanya ditimpakan kepada Penggugat.** Fakta yang nyata serta tidak dapat terbantahkan lagi, berkenaan dengan kerugian ini semakin terang tatkala disitanya Kapal Penggugat oleh aparaturnya penegak hukum semenjak awal bergulirnya pelaporan pidana terhadap nahkoda Kapal Penggugat yang dilakukan oleh Tergugat I. **Dan tentu saja, berakibat pula terhadap terhambatnya segala aktifitas/kegiatan bidang usaha Penggugat yang berhubungan dengan Kapal tersebut;**

d. Unsur adanya kesalahan;-----

Bahwa melalui rangkaian peristiwa perbuatan hukum yang telah dilakukan oleh Tergugat I, sama sekali tidak ditemukan satu-pun alasan pembenar dan/atau pemaaf atas **perbuatan-nya yang dengan sengaja mengabaikan wewenang/tugas/tanggung jawabnya untuk menempatkan tanda-tanda/marka/rambu-rambu di sekitaran wilayah kabel optik bawah laut yang dimaksud dalam perkara *aquo*;**

e. Unsur sebab akibat (kausalitas) antara perbuatan dengan kerugian; -



Perbuatan Tergugat I sebagaimana yang diterangkan oleh Penggugat diatas, secara otomatis telah menimbulkan kerugian yang besar bagi **Penggugat**, baik secara materiil maupun secara immateril;

Dengan demikian, telah terbukti dan tidak terbantahkan lagi **jika perbuatan Tergugat I yang tidak menempatkan tanda/marka/rambu sekaligus memanfaatkan musibah kecelakaan yang dialami oleh Kapal Penggugat guna memperoleh keuntungan dalam bentuk ganti rugi, padahal diketahui jika Perbuatan Tergugat I sendiri-lah yang pada dasarnya memiliki andil/peran yang cukup besar terhadap terputusnya Kabel Optik Bawah Laut dalam perkara *aquo***, telah memenuhi unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum secara kumulatif;

34. Bahwa Perbuatan Melawan Hukum yang telah dilakukan oleh **Tergugat II**, dalam kapasitas serta kedudukannya selaku Pemilik dari Kabel optik bawah laut sekaligus Pemberi Kerja pemeliharaan kabel optik bawah laut yang dimaksud, juga nyata-nya secara yuridis telah memenuhi kualifikasi Perbuatan Melawan Hukum sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPerdara *jo.* Pasal 1366 KUHPerdara *jo.* Pasal 1367 Ayat (1) KUHPerdara, yang berbunyi (kutipan):

Pasal 1365 KUHPerdara:

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

Pasal 1366 KUHPerdara:

“Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembronoannya.”

Pasal 1367 Ayat (1) KUHPerdara:

“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

Bahwa dalam kapasitasnya selaku **“pemberi kerja”**, Tergugat II bertanggung jawab secara hukum untuk melakukan pengawasan terhadap kinerja dari Tergugat I yang merupakan kepanjangan tangannya dalam proses *maintenance* jaringan kabel optik yang dimaksud. Selain itu menurut peraturan perundang-undangan terkait, Tergugat II selaku **“pemilik kabel**



optik bawah laut” yang dimaksud dalam perkara *aquo* dan/atau “penyelenggara telekomunikasi”, juga memiliki tugas, kewajiban serta tanggung jawab untuk menempatkan marka/rambu-rambu disekitaran wilayah perairan yang dilintasi oleh kabel optik dimaksud dan/atau **setidak-tidaknya menugaskan Tergugat I untuk meletakkan tanda/marka/rambu pada titik-titik tertentu di wilayah jaringan kabel optik bawah laut tersebut**. Sehingga sudah selayaknya pula-lah demi hukum, **Tergugat II dapat dituntut pertanggungjawabannya atas permasalahan yang menimpa Penggugat;**

35. Bahwa dengan demikian, melalui uraian rangkaian Perbuatan yang telah dilakukan oleh Para Tergugat sebagaimana yang telah Penggugat sampaikan diatas, maka jelas serta tidak terbantahkan lagi jika Perbuatan Para Tergugat tersebut telah memenuhi unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum dalam perkara *aquo*;

D. PERMOHONAN GANTI KERUGIAN

36. Bahwa akibat dari Perbuatan Melawan Hukum yang dilakukan oleh Tergugat I, sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya di atas, Penggugat telah menderita kerugian dengan rincian sebagai berikut:

- Kerugian Materil yang berasal dari tidak terlaksananya proses loading (muat) dan angkut barang tambang hasil hubungan kontraktual antara Penggugat dengan Perusahaan mitra/klien Penggugat, **dikarenakan adanya penyitaan yang dilakukan oleh aparaturn penegak hukum terhadap Kapal Penggugat beserta dengan tongkang pengangkutnya, berkaitan Pelaporan Pidana Tergugat I terhadap Nahkoda Kapal Penggugat. Padahal semenjak awal, Tergugat I sangat menyadari serta mengetahui, jika terdapat andil kesalahan dan/atau kelalaiannya sendiri sehubungan dengan peristiwa terputusnya kabel optik bawah laut dalam perkara *aquo* dalam bentuk kesalahan dan/atau kelalaian sebagaimana yang telah Penggugat uraikan di atas**. Dengan perincian sebagai berikut:
Dengan kapasitas ruang muat sebanyak ± 4500 Tonase/MT (diukur dalam ton), yang dalam 1 (satu) bulan-nya Kapal dan/atau Tongkang Penggugat dapat melakukan 4 sampai dengan 5 kali pengangkutan. Yang mana dalam 1 (satu) kali pengangkutan, Penggugat dapat memperoleh keuntungan sebesar \pm Rp 400.000.000,- (*empat ratus juta Rupiah*). Dan mengingat Kapal beserta dengan Tongkang Penggugat tidak dapat dioperasikan semenjak bulan Februari 2023 sampai dengan



saat diajukannya gugatan perkara *aquo*, maka total kerugian yang harus ditanggung dan/atau diderita oleh Penggugat adalah sebesar ± Rp 14.000.000.000,- (*empat belas miliar Rupiah*);

- Kerugian Immateril sebesar Rp 300.000.000.000,- (*tiga ratus miliar Rupiah*), yakni nilai yang menurut Penggugat setimpal dengan besaran kerugian yang harus ditanggung/diterima oleh Penggugat dikarenakan semenjak adanya permasalahan sebagaimana yang telah diterangkan oleh Penggugat tersebut di atas, **kemudian banyak di antara rekan/partner bisnis Penggugat yang tidak lagi bersedia untuk melakukan kontrak kerjasama jasa pengangkutan laut (pelayaran) dengan Penggugat;**

Oleh karenanya, beralasan hukum bagi Yang Terhormat Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara *aquo*, untuk menghukum Tergugat I guna membayar ganti kerugian kepada Penggugat sebesar Rp 314.000.000.000,- (*tiga ratus empat belas miliar Rupiah*), dalam kurun waktu 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak putusan perkara *aquo* dibacakan serta berkekuatan hukum yang tetap;

E. PERMOHONAN PUTUSAN SERTA MERTA (UITVOERBAAR BIJ VOORAAD)

37. Bahwa dikarenakan gugatan *aquo* sangat erat pula kaitannya dengan hak ekonomi maupun hak kebendaan Penggugat atas Kapal Penggugat yang saat ini masih disita oleh pihak aparat penegak hukum terkait, maka dengan seluruh kerendahan hati Penggugat memohon kepada Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa, mengadili, dan memutus gugatan *aquo*, agar sudilah kiranya untuk menjatuhkan putusan perkara *aquo* secara serta merta, meskipun terjadi perlawanan, banding, atau kasasi dari Tergugat I maupun Tergugat II;

F. PERMOHONAN SITA JAMINAN

38. Bahwa guna menjamin agar kelak pelaksanaan putusan ini tidak hampa/sia-sia (*illusionir*), maka **Penggugat** memohon agar diletakan sita jaminan terhadap harta kekayaan **Tergugat I**, baik benda bergerak maupun benda tidak bergerak, yang permohonan sitanya akan diajukan tersendiri



oleh **Penggugat** dan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari gugatan ini;

G. PERMOHONAN UANG PAKSA (DWANGSOOM)

39. Bahwa oleh karena gugatan *aquo* telah didasarkan pada dalil/alasan serta rasionalitas hukum yang kuat, dan guna mengantisipasi apabila Para Tergugat tidak segera melaksanakan putusan perkara *aquo*, maka mohon pula kiranya Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa, mengadili, serta memutus perkara *aquo* **untuk berkenan menghukum sekaligus membebaskan** pembayaran uang paksa (*dwangsoom*) sejumlah Rp 14.000.000,- (*empat belas juta Rupiah*) perhari-nya kepada Tergugat I, apabila Para Tergugat terlambat dalam melaksanakan isi putusan dalam perkara *aquo*. Terhitung semenjak putusan perkara *aquo* berkekuatan hukum tetap (*inkracht van gewijsde*);

H. PETITUM

Bahwa berdasarkan uraian-uraian serta dalil-dalil yang telah **Penggugat** sampaikan di atas, maka dengan penghormatan yang setinggi-tingginya **Penggugat** memohon agar kiranya Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus, melalui Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus *cq.* Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus yang memeriksa dan mengadili perkara *aquo*, berkenan untuk memutus perkara ini dengan bunyi amar putusan sebagai berikut:

DALAM POKOK PERKARA:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan secara hukum, bahwa Para Tergugat bersalah serta telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum (*onrechmatige daad*) yang merugikan Penggugat;
3. Menghukum Tergugat I untuk membayar ganti kerugian secara tunai, sekaligus dan seketika, kepada Penggugat sebesar Rp 314.000.000.000,- (*tiga ratus empat belas miliar Rupiah*), yang terdiri dari:
 - a) Kerugian materil yang dialami PENGGUGAT, sebesar Rp 14.000.000.000,- (*empat belas miliar Rupiah*);



b) Kerugian imateriil PENGGUGAT, sebesar Rp 300.000.000.000,- (*tiga ratus miliar Rupiah*);

Dalam kurun waktu selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak putusan perkara *aquo* dibacakan serta berkekuatan hukum yang tetap;

4. Menghukum Tergugat I untuk membayarkan uang paksa (*dwangsom*) sebesar Rp 14.000.000,- (*empat belas juta Rupiah*) setiap hari keterlambatan Para Tergugat dalam melaksanakan isi Putusan perkara *aquo*. Terhitung semenjak diputusnya perkara ini oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus Pemeriksa perkara *aquo*;

5. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan (*Conservatoir Beslag*) terhadap harta kekayaan Tergugat I, yang permohonannya akan diajukan tersendiri oleh Penggugat;

6. Menyatakan Putusan perkara *aquo* dapat dilaksanakan terlebih dahulu (*Uitvoerbaar Bij Voorraad*) meskipun ada upaya bantahan, banding atau kasasi yang dilakukan oleh Para Tergugat maupun pihak lainnya;

7. Menghukum Para Tergugat untuk tunduk dan patuh terhadap putusan perkara *aquo*;

8. Menghukum Para Tergugat untuk membayar seluruh biaya perkara yang timbul dari gugatan ini;

Atau apabila Pengadilan Negeri Jakarta Timur Kelas IA Khusus berpendapat lain, maka dengan segala kerendahan hati, Penggugat memohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Menimbang bahwa pada hari persidangan yang telah ditentukan, untuk Penggugat hadir kuasanya tersebut dan Tergugat I hadir Kuasanya Abdullah Fatih, S.H., berdasarkan Surat Kuasa Khusus No.099/KT-RACO/DIR-SK/LEG/IX/23 tanggal 19 September 2023, Tergugat II hadir Kuasanya Abdullah Fatih, S.H berdasarkan Surat Kuasa Khusus No.2001/LGL-PRB/SK/IX/2023 tanggal 20 September 2023;

Menimbang bahwa Majelis Hakim telah mengupayakan perdamaian diantara para pihak melalui mediasi sebagaimana diatur dalam Perma Nomor 1 Tahun 2008 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan dengan menunjuk Wiyono, S.H., Hakim pada Pengadilan Negeri Jakarta Timur, sebagai Mediator;

Menimbang bahwa berdasarkan laporan Mediator tanggal 2 November 2023, upaya perdamaian tersebut tidak berhasil;



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

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

I. DALAM EKSEPSI

A. GUGATAN PENGGUGAT KURANG PIHAK (PLURIUM LITIS CONSORTIUM)

A.1. Penggugat Harus Mengikutsertakan Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang Dalam Gugatan *Aquo*.

1. Bahwa dalam gugatan *aquo*, diketahui jika tidak hanya Para Tergugat yang seharusnya ditarik sebagai pihak sebagai Tergugat. Hal ini dikarenakan perkara *aquo* juga terdapat pihak lain yang patut ditarik, dikarenakan tugas dan tanggungjawabnya selaku pemegang otoritas yang sah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

2. Bahwa pihak lain yang dimaksud adalah Pemerintah melalui Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang sebagai Tergugat atau Turut Tergugat, hal mana Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang memiliki kewajiban untuk menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (“**SBNP**”). Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang merupakan Badan Layanan Umum yang merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

3. Bahwa Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang memiliki kewajiban untuk menyediakan SBNP sebagaimana diatur dalam Pasal 83 ayat (1) huruf (c) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (“**UU Pelayaran**”) Jo. Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian (“**PP Kenavigasian**”) Jo. Pasal 21 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (“**PERMENHUB SBNP**”) Jo. Pasal 4 huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2022 tentang Organisasi dan tata Kerja Distrik Navigasi (“**PERMENHUB DISNAV**”) yang menyebutkan:

Pasal 83 ayat (1) huruf (c) UU Pelayaran

Halaman 22 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



“Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 80 ayat (1) huruf (a) Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggungjawab:

- a. ..
- b. ..
- c. Menyediakan dan memelihara sarana bantu navigasi pelayaran;
- d. ..”

Pasal 4 PP Kenavigasian

- (1) Pemerintah bertanggungjawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dalam penyelenggaraan kenavigasian;
- (2) Tanggungjawab dalam penyelenggaraan kenavigasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Alur-pelayaran;
 - b. **Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;**
 - c. Telekomunikasi-pelayaran;
 - d. Pemanduan; dan
 - e. Pemberian pelayanan meteorologi.”

Pasal 21 ayat (1) PERMENHUB SBNP

“Pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b pada alur pelayaran dan perairan pelabuhan umum dilakukan oleh Direktur Jenderal.”

Pasal 4 huruf b PERMENHUB DISNAV

“Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Distrik Navigasi Tipe A menyelenggarakan fungsi:

- a. ..
- b. **Perencanaan, penyediaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran;**

4. Bahwa dikarenakan Pemerintah melalui Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang memiliki tugas dalam menyediakan SBNP yang masih memiliki keterkaitan dalam permasalahan antara Penggugat dengan Para Tergugat, maka agar semakin terang duduk perkara terhadap permasalahan yang didalilkan Penggugat terhadap siapakah yang harus bertanggung jawab untuk menyediakan SBNP maka sudah sepatutnya Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang wajib ditarik sebagai pihak dalam perkara *a quo*;



A.2. Penggugat Harus Mengikutsertakan Penyidik Kepolisian Daerah Jambi Yang Telah Melakukan Sita Terhadap Kapal Penggugat

5. Bahwa selain Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang, Penggugat juga seharusnya menarik Penyidik Kepolisian Republik Indonesia (“Penyidik POLRI”) C.q Kepolisian Daerah Jambi (“POLDA Jambi”) sebagai Turut Tergugat dalam perkara *aquo*. Hal ini dikarenakan dalam permasalahan yang terjadi, Pihak POLDA Jambi-lah yang melakukan penyidikan atas terjadinya suatu peristiwa pidana yang dilakukan oleh Nakhoda Kapal Penggugat, sehingga dari proses penyidikan tersebut, Nakhoda Kapal Penggugat dinyatakan bersalah dan Kapal Penggugat disita sebagai barang bukti atas suatu peristiwa pidana tersebut, sebagai mana Dalil gugatan Penggugat pada angka 27 halaman 15, dimana Penggugat menyatakan sikap dalil keberatannya bahwa dengan dilakukannya sita atas kapal sebagai bagian dari proses penyidikan terhadap Nakhoda Kapal Penggugat, sehingga menyebabkan kerugian karena tidak dapat beroperasinya kapal Penggugat;

6. Bahwa perlu diketahui jika proses penyelidikan/penyidikan yang dilakukan oleh Penyidik POLRI hanya menjalankan kewajiban yang harus dilakukan dalam perkara pidana menurut peraturan perundang-undangan termasuk namun tidak terbatas pada menyita barang bukti yang digunakan dalam melakukan perbuatan pidana sebagaimana Pasal 1 angka (1) Jo. Pasal 1 angka (4) Jo. Pasal 1 angka (16) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (“KUHP”). Dan karena hal tersebut, berkenaan dengan kerugian yang dirasakan oleh Penggugat karena kapal Penggugat disita sebagai barang bukti, Penggugat juga harus menarik penyidik POLDA Jambi sebagai Turut Tergugat dalam gugatan;

7. Bahwa dengan tidak ditariknya pihak Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang dan Penyidik POLDA Jambi dalam gugatan *aquo*, maka gugatan Penggugat tidak lengkap dan tidak memenuhi syarat formil suatu gugatan. Sehingga dengan demikian, gugatan *a quo* mengandung cacat formil *error in persona* dalam bentuk *plurium litis consortium* dan karenanya harus dinyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima. Hal ini dikuatkan dengan Yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor: 78 K /Sip /1972 tanggal 11 Oktober 1975 dan Yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor: 1421 K/ Sip/ 1972 Tanggal 8 Juni 1976 yang menegaskan:

Halaman 24 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Yurisprudensi Nomor 78 K /Sip /1972

“Gugatan kurang pihak atau tidak lengkap atau kekurangan formil, harus dinyatakan tidak diterima.”

Yurisprudensi Nomor 1421 K/ Sip/ 1972

“Bahwa tidak dapat diterimanya gugatan ini adalah karena kesalahan formil mengenai pihak yang seharusnya digugat, akan tetapi belum digugat.”

Dengan demikian, Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang dan Penidik POLRI C.q POLDA Jambi harus dimasukkan dalam pihak dalam perkara *quo* karena memiliki hubungan hukum dengan objek sengketa berakibat terhadap gugatan *quo* menjadi kurang pihak (*plurium litis consortium*), sehingga cukup patut dan beralasan gugatan yang diajukan oleh Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet onvankelijke verklaard*);

B. EKSEPSI GUGATAN PENGGUGAT KABUR (OBSCUUR LIBEL)

8. Bahwa selanjutnya di dalam petitum gugatannya, Penggugat dengan begitu saja menyatakan Para Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum. Namun di dalam posita gugatan Penggugat, Penggugat sama sekali tidak menjelaskan atau pun menyebutkan suatu perbuatan melawan hukum apa dan bagaimana peristiwa hukum yang Para Tergugat lakukan, apakah perbuatan melawan hukum itu karena sebuah kelalaian atau kesalahan atau tidak, apakah perbuatan melawan hukum itu karena bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan atau tidak, apakah perbuatan melawan hukum itu melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukumnya itu sendiri;

9. Bahwa Penggugat dalam dalil gugatannya menyatakan dengan tegas adanya kesalahan atau kelalaian Nahkoda Penggugat yang telah memerintahkan untuk membuang jangkar yang mengakibatkan putusnya kabel bawah laut milik Tergugat II yang selanjutnya Tergugat I melaporkan kepada Pihak Kepolisian. Terhadap laporan kepolisian tersebut dinyatakan dalam dalil Penggugat sebagai upaya untuk menyembunyikan kesalahan dan/atau kelalaian dalam pengawasan kabel optik bawah laut dan menyatakan bahwa setelah dilakukannya penyitaan terhadap kapal oleh aparaturnya Kepolisian yang mengakibatkan kerugian bagi Penggugat;

Halaman 25 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



10. Bahwa dengan upaya hukum yang dilakukan oleh Tergugat I dengan melaporkan Nahkoda kapal *incasu* Penggugat apakah serta merta menjadi suatu perbuatan melawan hukum? Bila demikian menurut pemikiran Penggugat, maka alangkah bodohnya dan repotnya negara hukum yang kita cintai ini bila setiap warga negara yang membuat laporan kepolisian kemudian digugat di pengadilan dengan alasan sebuah perbuatan melawan hukum. Justru karena Para Tergugat menyadari Negara kita adalah negara hukum maka menyerahkan permasalahan ini kepada aparaturnya penegak hukum dan faktanya setelah melewati pemeriksaan baik di Kepolisian, Kejaksaan dan pemeriksaan dimuka persidangan, pada faktanya Nahkoda kapal Penggugat yang bernama M. Taufik Ali Hasibuan Bin Ali Amran telah terbukti kesalahannya dan dijatuhi hukuman penjara selama 5 (lima) berdasarkan Putusan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN. Klt tanggal 9 Juni 2023, Jo. Putusan Pengadilan Tinggi Jambi Nomor: 03/PID.SUS/2023/PT JMB tanggal 4 Agustus 2023 11 yang menambah hukuman penjara Nahkoda Kapal Penggugat selama 10 (sepuluh) bulan;

11. Bahwa selanjutnya Penggugat mendalilkan adanya kerugian yang dialami Penggugat dikarenakan tidak beroperasinya kapal milik Penggugat disebabkan telah dilakukan sita oleh Kepolisian Polda Jambi. Alangkah lucu sekaligus ngeri nya hukum di Negara Indonesia, bilamana Para Tergugat *incasu* pelapor/korban pidana yang dimintakan ganti kerugian karena penyitaan kapal yang dilakukan oleh Kepolisian Polda Jambi. Bukankah terhadap keberatan penyitaan terhadap kapal Penggugat telah dijamin dan diatur didalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana No. 8 Tahun 1981, khususnya pada Pasal 1 angka 16 Jo. Pasal 38 ayat (1) KUHAP. Mengapa koridor hukum praperadilan tersebut tidak dipergunakan oleh Penggugat agar bisa mendapatkan kapalnya Kembali beroperasi? Namun malahan mengajukan gugatan perbuatan melawan hukum ini kepada Para Tergugat ic. sebagai pihak korban yang membuat laporan polisi;

12. Bahwa dalil gugatan Penggugat ini sungguh mengada-ada dan tidak cocok menjadi suatu alasan upaya hukum dan menjadi pertanyaan para Tergugat, apakah Penggugat saat ini sedang membela kepentingan hukum Nahkoda atau membela kepentingan perusahaan?

Halaman 26 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



13. Bahwa dikarenakan posita gugatan Penggugat tidak menerangkan secara jelas dasar perbuatan melawan hukum apa yang dilakukan oleh Para Tergugat maka gugatan Penggugat merupakan gugatan yang sangat mengada-ada dan tidak berdasarkan hukum. Oleh karena itu, gugatan Penggugat yang demikian jelas-jelas merupakan gugatan yang sangat jelas kabur (*Obsuur Libel*) karena dasar gugatan Penggugat kepada Para Tergugat tidak jelas, tidak terang, tidak tegas dan keliru dasar gugatannya sehingga tidak memenuhi syarat permohonan gugatan yang bersifat pasti dan jelas (*een duidelijke en bepaalde conclusie*);

14. Bahwa gugatan kabur (*Obsuur Libel*) demi hukum harus dinyatakan ditolak atau setidak-tidaknya tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelij Verklaard*) sebagaimana termaktub dalam Yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor: 556 K/Sip/1973 tanggal 21 Agustus 1973 yang menyatakan, "Kalau objek gugatan tidak jelas, maka gugatan tidak dapat diterima."

C. EKSEPSI SUB JUDICE (AANHANGING): GUGATAN PENGUGAT YANG MASIH BERGANTUNG KEPADA PERKARA PIDANA YANG SEMENTARA DIADILI DI PENGADILAN NEGERI KUALA TUNGKAL CQ. PENGADILAN TINGGI JAMBI.

15. Bahwa sebagaimana dalil Para Tergugat sebelumnya, dimana terdapat pemeriksaan pidana nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN. Klt di Pengadilan Negeri Kuala Tungkal yang telah diputus pada tanggal 9 Juni 2023 yaitu perkara pidana terbukti atas kesalahan dan kelalaian Nahkoda kapal Penggugat yang terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "melakukan kegiatan perbaikan tanpa persetujuan dari Syahbandar" sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran dan menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 5 (lima) bulan penjara;

16. Bahwa sebagaimana amar putusan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal tersebut, dapat diketahui jika perbuatan Nahkoda Kapal Penggugat yang melabuhkan jangkar pada daerah yang harus dihindari dan karena melakukan perbaikan tanpa terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari Syahbandar sehingga menyebabkan putusnya kabel optik bawah laut milik Tergugat II, maka atas perbuatan Nahkoda Kapal Penggugat tersebut terbukti telah melakukan suatu

Halaman 27 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



perbuatan bersifat melawan hukum (*wederechtelijkheid*) yang menimbulkan kerugian bagi Para Tergugat;

17. Bahwa atas putusan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN. Klt tanggal 9 Juni 2023, Jaksa Penuntut Umum mengajukan Banding pada Pengadilan Tinggi Jambi dan teregister perkara Nomor: 103/PID.SUS/2023/PT JMB tanggal 4 Agustus 2023. Putusan yang dikeluarkan oleh Pengadilan Tinggi Jambi memberikan putusan dengan mengadili sendiri yang menyatakan Terdakwa M. Taufik Ali Hasibuan Bin Ali Amran Hasibuan tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan fisik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan Telekomunikasi" sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi dan menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan pidana denda sejumlah Rp. 50.000.000,- (*lima puluh juta Rupiah*);

18. Bahwa dikarenakan tidak menerima Putusan Banding yang dikeluarkan oleh Pengadilan Tinggi Jambi, Nahkoda Kapal Penggugat kemudian melakukan Upaya Kasasi melalui Kepaniteraan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal. Dari Upaya Kasasi yang diajukan oleh Terdakwa, kami belum menerima informasi terkait hasil putusan dari Upaya Hukum Kasasi tersebut;

19. Bahwa untuk menghindari terjadinya perbedaan putusan dari 2 (dua) lembaga peradilan yang memeriksa dan mengadili perkara, karena kondisi *legal standing* Penggugat yang masih bergantung kepada upaya hukum putusan pengadilan pidana (*aanhanging*), maka Para Tergugat memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim untuk menyatakan menolak gugatan atau setidaknya menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*) sampai dengan adanya putusan Pengadilan yang memiliki kekuatan hukum tetap;

Berdasarkan uraian di atas, kami mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili Perkara Perdata No. 498/Pdt.G/2023/PN.JKT.Tim untuk memberikan putusan sela dalam eksepsi ini yaitu menerima dan mengabulkan Eksepsi Para Tergugat untuk seluruhnya dan menolak Gugatan Penggugat

Halaman 28 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



untuk seluruhnya atau setidaknya tidak gugatan Penggugat tidak dapat di terima (*Niet Ontvankelij Verklaard*).

II. DALAM POKOK PERKARA

1. Bahwa seluruh dalil-dalil dalam Eksepsi yang diuraikan tersebut di atas berlaku secara mutatis dan mutandis dan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dalam pokok perkara ini;
2. Bahwa Para Tergugat menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil gugatan Penggugat kecuali yang diakui secara tegas kebenarannya;
3. Bahwa Tergugat II merupakan pemilik jaringan optik kabel bawah laut dan telah memperoleh izin pegelaran kabel dari Kementerian Perhubungan berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-318/KL 303 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT Palapa Ring Barat dan karenanya penggelaran kabel optik bawah laut dilaksanakan setelah memperoleh izin dari Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
4. Bahwa dalam melaksanakan kegiatan pegelaran kabel optik bawah laut, Tergugat II menunjuk Tergugat I sebagai vendor yang akan melaksanakan kegiatan penggelaran dan pemeliharaan kabel optik bawah laut berdasarkan Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan Nomor: 2508/PR B/PD-DIR/VII/2016 tanggal 25 Juli 2016;

A. SARANA BANTU NAVIGASI PERAIRAN BUKAN KEWAJIBAN TERGUGAT MELAINKAN KEWAJIBAN UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN DALAM HAL INI KANTOR DISTRIK NAVIGASI KELAS 1 PALEMBANG.

5. Bahwa Para Tergugat menolak dalil-dalil Penggugat pada angka 5 gugatan yang menyatakan SBNP merupakan peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi dan/atau lalu lintas kapal. Bangunan instalasi SBNP menjadi sarana bantu bagi setiap kapal yang melakukan kegiatan pelayaran laut di perairan Indonesia, dan tentunya akan mencegah terjadinya kecelakaan kapal di laut;
6. Bahwa Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang yang mewakili Pemerintah memiliki kewajiban untuk menyediakan SBNP sebagaimana diatur dalam Pasal 83 ayat (1) huruf (c) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran ("UU Pelayaran") Jo. Pasal 4 Peraturan

Halaman 29 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian (“**PP Kenavigasian**”) Jo. Pasal 21 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (“**PERMENHUB SBNP**”) Jo. Pasal 4 huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2022 tentang Organisasi dan tata Kerja Distrik Navigasi (“**PERMENHUB DISNAV**”) yang menyebutkan:

Pasal 83 ayat (1) huruf (c) UU Pelayaran

“Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 80 ayat (1) huruf (a) Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggungjawab:

- e. ..
- f. ..
- g. Menyediakan dan memelihara sarana bantu navigasi pelayaran;
- h. ..”

Pasal 4 PP Kenavigasian

(3) Pemerintah bertanggungjawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dalam penyelenggaraan kenavigasian;

(4) Tanggungjawab dalam penyelenggaraan kenavigasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. Alur-pelayaran;
- b. **Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;**
- c. Telekomunikasi-pelayaran;
- d. Pemanduan; dan
- e. Pemberian pelayanan meteorologi.”

Pasal 21 ayat (1) PERMENHUB SBNP

“Pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b pada alur pelayaran dan perairan pelabuhan umum dilakukan oleh Direktur Jenderal.”

Pasal 4 huruf b PERMENHUB DISNAV

“Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Distrik Navigasi Tipe A menyelenggarakan fungsi:

- c. ..
- d. **Perencanaan, penyediaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran;**



7. Bahwa berdasarkan ketentuan sebagaimana disebutkan pada angka (6) di atas akan membantah dalih Penggugat dalam Posita gugatan angka (5) yang menyebutkan:

“Baik secara de facto maupun secara de jure, seharusnya Tergugat I ataupun Tergugat II berkewajiban untuk menandai wilayah/Kawasan perairan sebagaimana yang dimaksud dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berupa pelampung suar (buoy) sebagaimana yang telah diamankan serta ditegaskan melalui pasal 69 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 129 tahun 2016, sebagai mana yang telah mengalami penyesuaian melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 129 tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran di laut dan bangunan dan/atau instalasi di Perairan (“Permen hub Alur Pelayaran dan bangunan Instalasi Perairan”).....”

8. Bahwa dikarenakan Penggugat tidak membaca ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang pelayaran dan/atau peraturan lainnya yang terkait dalam permasalahan antara Penggugat dengan Para Tergugat, maka dengan ini Tergugat I dan Tergugat II menegaskan jika perbuatan menyediakan dan/atau memasang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran bukan merupakan kewajiban Tergugat II maupun Tergugat I, melainkan menjadi kewajiban Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang sebagai perwakilan pemerintah yang diatur dalam ketentuan Pasal 83 ayat (1) huruf (c) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (“**UU Pelayaran**”) Jo. Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian (“**PP Kenavigasian**”) Jo. Pasal 21 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (“**PERMENHUB SBNP**”) Jo. Pasal 4 huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2022 tentang Organisasi dan tata Kerja Distrik Navigasi (“**PERMENHUB DISNAV**”);

9. Bahwa Para Tergugat juga menolak dalil-dalil Penggugat pada angka 6 gugatan yang menyatakan seolah-olah Tergugat I tidak menolong Penggugat dalam kecelakaan kapal. Bahwa perlu Tergugat I tegaskan di sini bahwa tanggung jawab kapal tidak lain tidak bukan sepenuhnya ada pada Nahkoda, dimana dalil Penggugat menyatakan bahwa alat komunikasi kapal Penggugat dalam keadaan baik namun faktanya tidak ada permintaan bantuan emergency (SOS) yang terdata yang berasal dari Nahkoda kapal Penggugat dalam keadaan kandas tersebut. Bahwa bagaim



ana mungkin karyawan Tergugat I juga memberikan pertolongan, bila se seorang yang merasa membutuhkan pertolongan (*in casu* Nahkoda Penggugat) tidak pernah meminta pertolongan atau bantuan kepada Tergugat I?

10. Bahwa Para Tergugat juga menolak dalil-dalil Penggugat pada angka 7 sampai dengan angka 10 yang menyatakan adanya kerugian Penggugat dikarenakan adanya pelaporan pidana yang dilakukan oleh Tergugat I. Bahwa alasan yang didalilkan Penggugat adalah dalil yang memutarbalikan peristiwa hukum, dimana sebelumnya Penggugat yang mengakui adanya kerusakan kapal miliknya, lalu membuang jangkar dan menimbulkan kerusakan kabel milik Tergugat. Atas peristiwa tersebut kemudian Tergugat I membuat laporan polisi kepada Nahkoda Penggugat dan Penyidik Polisi melakukan sita terhadap kapal sebagai barang bukti perkara. Bahwa terhadap sita kapal oleh Penyidik Polisi menyebabkan kapal tidak beroperasi dan membawa kerugian/menghambat keuntungan bagi Penggugat, lalu mencari alasan bahwa Tergugat tidak memasang rambu-rambu sesuai aturan, dan mengajukan gugatan ganti rugi perdata PMH. Bahwa seharusnya keberatan Penggugat *ic. Nakhoda* sudah masuk dalam dalil-dalil pembelaan Penggugat *ic. Nakhoda* pada saat persidangan Pidana, dimana adanya asas hukum pembenar dan pemaaf sehingga Nakhoda tidak dipidana. Namun fakta persidangan menyebutkan lain, bahwa Hakim Pidana PN Kuala Tungkal dalam perkara Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN Klt tanggal 9 Juni 2023 mempertimbangkan telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana serta menjatuhkan Vonis bersalah kepada Nakhoda dengan hukuman penjara *Jo*. Putusan Pengadilan Tinggi Jambi Nomor: 103/PID.SUS/2023/PT JMB tanggal 4 Agustus 2023 karena telah terbukti melakukan tindak pidana yang menyebabkan terganggunya sistem telekomunikasi sebagaimana diatur dalam UU Telekomunikasi;

B. PENGAKUAN PENGGUGAT JIKA KAPAL MILIKNYA MENGALAMI KERUSAKAN DAN MEMBAWA AKIBAT HUKUM.

11. Bahwa Para Tergugat menolak dalil-dalil Penggugat pada angka 3 gugatan yang menyatakan adanya pengecualian dalam gugatan Penggugat pada Nakhoda kapal Penggugat menurut pasal-pasal dalam KUHD dan UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa sesungguhnya kewajiban Nakhoda untuk bertindak guna penyelamatan tidak berarti lepas dari tanggung jawab atas kerugian yang timbul

Halaman 32 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



setelahnya. Bahwa terdapat satu kondisi yang secara patut merupakan sebuah kesalahan fatal Penggugat karena telah menyebabkan terjadinya peristiwa kabel putus milik Tergugat II di Perairan Kuala Tungkal. Kondisi tersebut berkaitan erat dengan syarat kelaikan yang harus dipenuhi Pemilik Kapal sebelum melakukan kegiatan pelayaran, termasuk namun tidak terbatas pada kondisi mesin Kapal.

Kondisi yang dimaksud adalah mesin Kapal Penggugat rusak namun tetap melaksanakan kegiatan pelayaran, sedangkan kondisi rusaknya mesin Kapal sudah seharusnya tidak boleh melakukan kegiatan pelayaran. Selanjutnya, atas kerusakan mesin Kapal Penggugat, Penggugat sendiri telah mengakui dan menyebutkan dalam Positanya angka (2) sebagai berikut:

“Bahwa di dalam perjalanannya menuju Pelabuhan merak tersebut, diketahui jika posisi mesin sebelah kanan Kapal Penggugat yang dimaksud mengalami kerusakan pada bagian gearbox-nya. Yang mana pada saat itu posisi keadaan laut juga sedang mengalami arus surut kencang sehingga mengakibatkan Kapal Penggugat tersebut tadi kandas serta sulit untuk dikendalikan.”

12. Bahwa Para Tergugat menolak dalil-dalil Penggugat yang mencoba menghindari dari kewajiban atas dampak atau akibat kandasnya kapal dengan menyebutkan alasan karena **adanya arus yang kencang** tanpa menyebutkan kualifikasi seberapa kuat arus yang kencang tersebut, menjadikan dalil-dalil tersebut hanyalah sebuah ilustrasi dan karangan bohong belaka. Mohon perhatian Majelis Hakim Yang Mulia, Penggugat mencoba berkelit yaitu pada saat kapal kandas, Penggugat, mendalilkan terkena arus surut yang kencang dan pada saat terjadinya tongkang yang larat, Penggugat beralih karena arus pasang yang kencang. Hal ini mengindikasikan bahwa Penggugat mencoba beralih dan menyalahkan keadaan perubahan alam. Perlu Para Tergugat sampaikan bahwa arus dipengaruhi tidak hanya karena faktor angin, melainkan juga karena bentuk topografi dasar laut dan (tepi) pulau-pulau disekitarnya. Arah arus pasang surut terjadi karena gaya Tarik bulan dan matahari yang mengakibatkan terjadinya perbedaan tekanan hidrostatik antara yang lebih tinggi dan yang rendah dan mengakibatkan massa air mengalami perpindahan atau bergerak. Dan pergerakan ini wajib terukur bila hendak mendalilkan apakah



terdapat arus kencang atau tidak kencang baik pada pasang maupun surut;

13. Bahwa mendalilkan keadaan air pasang/surut yang kencang (deras) tanpa menyebutkan angka hasil pengukuran arus air dalam m/s (*meter per second*) hanyalah berupa dalil-dalil hayalan diluar logika hukum. Untuk itu, Para Tergugat pada kesempatan ini menyampaikan bahwa terdapat 4 (empat) kategori kecepatan arus, yakni kecepatan arus 0-0,25 m/s termasuk arus lambat, kecepatan arus 0,25-0,50 m/s termasuk arus sedang, kecepatan 0,50-1 m/s termasuk arus cepat, dan diatas 1 m/s termasuk arus sangat cepat. Sehingga Para Tergugat mempertanyakan dalil Penggugat yang mana yang digunakan sebagai alasan adanya arus surut yang kencang atau arus laut pasang ?;

Berdasarkan data *research* Para Tergugat, bahwa kecepatan arus di perairan Kuala Tungkal yaitu berkisar 0,24 – 0,37 m/s dengan rata-rata kecepatan arusnya 0,27 m/s yang artinya kecepatan arus tergolong berarus sedang. Bahwa oleh karena dalil Penggugat yang beralasan adanya arus kencang adalah dalil yang mengada-ada dan untuk itu patutlah ditolak dan dikesampingkan;

14. Bahwa *ditambah* lagi, sebagaimana dalil gugatan Penggugat pada angka 17 dan 18 akibat dari kerusakan mesin Kapal Penggugat, sero-sero milik nelayan terkena imbasnya.

Sero-sero berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (*kamus versi online/daring*) mempunyai arti = pancang-pancang yang merupakan pagar yang dipasang di tepi laut untuk menahan dan menggiring ikan supaya masuk kedalam tempat yang terkurung. (<https://kbbi.web.id/sero>).

Sero-sero milik nelayan yang rusak akibat ditabrak oleh Kapal Penggugat tersebut, sebaliknya menjadi suatu perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada masyarakat pemilik sero-sero, dalam hal ini termasuk juga putusnya kabel optik bawah laut yang dimiliki Tergugat II;

15. Bahwa dari dalil Penggugat tersebut juga dapat diambil kesimpulan sementara bahwa kapal Penggugat telah larat dan menabrak sero-sero nelayan yang berarti bahwa kapal Penggugat sudah sampai di pinggiran perairan, karena tidak ada sero-sero nelayan yang berada ditengah-tengah jalur pelayaran selain berada di pinggiran. Sementara dipinggiran perairan selain kegiatan ekonomi nelayan dan



area konservasi Sungai/laut maka sudah banyak terdapat barang/instalasi bawah laut diantaranya pipa bawah laut milik pemerintah dan kabel bawah laut milik Perusahaan, salah satunya milik Tergugat II. Sehingga sudah sepatutnya Nahkoda/Penggugat juga mengetahui adanya instalasi bawah laut bila mempunyai alat navigasi yang baik, salah satunya adalah **peta laut**;

16. Bahwa akibat dari kerusakan mesin kapal milik Penggugat, maka dalil-dalil Penggugat yang menyatakan jika Para Tergugat telah melakukan Perbuatan melawan Hukum dan menimbulkan kerugian bagi Penggugat adalah pernyataan yang tidak sesuai dengan fakta sebenarnya. Hal ini dikarenakan Penggugat-lah yang telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum dan menimbulkan kerugian secara khusus pada putusnya kabel bawah laut milik Tergugat II dan kerusakan sero-sero milik nelayan;

C. NAHKODA KAPAL PENGGUGAT MEMERINTAHKAN MENURUNKAN JANGKAR PADA DAERAH YANG HARUS DIHINDARI SEHINGGA MENGAKIBATKAN TERPUTUSNYA KABEL OPTIK BAWAH LAUT MILIK TERGUGAT II.

17. Bahwa Perbuatan Penggugat menurunkan jangkar pada sekitar wilayah perairan Kuala Tungkal merupakan tindakan salah dan mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Hal ini dikarenakan wilayah perairan tersebut termasuk area yang harus dihindari melabuhkan jangkar karena terdapat bangunan instalasi berupa kabel optik bawah laut yang dimiliki oleh Tergugat II;

18. Bahwa area yang harus dihindari melabuhkan jangkar sepatutnya diketahui oleh Nahkoda yang mengemudikan Kapal Penggugat, sehingga alasan menurunkan jangkar sebagaimana disebutkan pada posita gugatan Penggugat angka (21) tidak dapat dijadikan alasan yang patut dan berdasarkan hukum;

19. Bahwa area yang harus dihindari sebagaimana disebutkan di atas, dapat dilihat dalam ketentuan pasal 23 Peraturan Menteri Nomor 129 tahun 2016 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan yang menyebutkan:

"Daerah yang harus dihindari (areas to be avoided) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) huruf e, ditetapkan berdasarkan:

- a. lokasi labuh jangkar yang telah ditetapkan;*
- b. lokasi yang dilindungi;*



c. kondisi dari dasar laut yang tertera di **peta laut**; dan
d. bahaya-bahaya navigasi.”

Penjelasan pasal khususnya pada huruf (c) Peraturan Menteri Nomor 1 29 tahun 2016 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan dikatakan jika lokasi yang dilindungi termasuk **juga karena terdapat instalasi Kabel Optik Bawah laut**;

20. Bahwa diketahui berdasarkan PM 129 Tahun 2016 tentang alur pelayaran laut dan bangunan dan/atau instalasi di Perairan terdapat ketentuan khusus yaitu terdapat zona terlarang dilarang melakukan kegiatan antara lain: melintas, kecuali kapal negara dan kapal lain yang berkepentingan, melakukan kegiatan penangkapan ikan dan sejenisnya, melakukan kegiatan yang dapat membahayakan bangunan/instalasi (zona terlarang adalah zona pada area 500 m dihitung dari sisi terluar bangunan/instalasi). Lalu bagi kapal yang berada pada zona terbatas dilarang melakukan kegiatan antara lain: berlabuh jangkar (drop anchor), melakukan kegiatan penangkapan ikan dan sejenisnya, melakukan kegiatan-kegiatan yang dapat membahayakan bangunan/instalasi (zona terbatas adalah zona pada area 1.750 m dihitung dari sisi terluar bangunan/instalasi).

21. Bahwa Penggugat juga keliru dalam menafsirkan ketentuan hukum dalam ordonansi yang dirujuk dalam gugatan *aquo*, baik Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“**KUHD**”) maupun dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya. Hal ini dibuktikan dengan dalih Penggugat menyatakan dalam posita gugatan angka (3), menurut Para Tergugat ketentuan yang dimunculkan tidak sama sekali memiliki kaitan dengan permasalahan yang terjadi;

22. Bahwa selain keliru dalam menjelaskan rumusan hukum, Penggugat juga tidak menerangkan lebih lanjut sejauh mana upaya yang dapat dilakukan Nahkoda Kapal Penggugat jika terjadi ancaman terhadap Kapal. Apakah perbuatan Nahkoda yang menurunkan jangkar juga termasuk tindakan nahkoda dalam mengamankan kapal dari cuaca buruk yang terjadi saat kapal berada di perairan sekitar Kuala Tunggal; Sedangkan diketahui jika terjadi cuaca buruk pada wilayah perairan di Indonesia, maka informasi terhadap perubahan cuaca yang mengancam keselamatan kapal telah diberitahukan lewat radio pelaut melalui alat komunikasi yang wajib dimiliki oleh kapal sebagaimana diatur dalam pasal 131 ayat 2 UU Pelayaran menyebutkan:

Halaman 36 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



“Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan.”

23. Bahwa jika yang terjadi adalah Kapal Penggugat melabuhkan jangkar karena cuaca buruk tanpa mengetahui informasi Meteorologi dari alat komunikasi yang wajib ada di kapal, maka Penggugat diduga tidak memiliki alat komunikasi pelayaran yang diwajibkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan guna mengetahui perkembangan dan/atau laporan cuaca di seluruh perairan Indonesia;

24. Bahwa selain tidak memiliki alat komunikasi radio, Kapal Penggugat juga diduga tidak melakukan update terhadap Peta Laut. Hal ini karena Nahkoda Kapal Penggugat tidak mengetahui jika di sekitar tempat labuh kapal terdapat pemasangan kabel optik bawah laut milik Tergugat II;

D. TELAH ADANYA UPAYA PERBUATAN ANTISIPATIF DAN INFORMATIF KARYAWAN TERGUGAT I KEPADA NAKHODA KAPAL.

25. Bahwa pada saat kapal Penggugat memasuki daerah yang harus dihindari karena terus terbawa arus pasang air laut, Karyawan Tergugat I telah mendatangi kapal Penggugat dan memberitahukan jika di area Perairan Kuala Tungkal terdapat instalasi kabel optik bawah laut milik Tergugat II dan karenanya Nahkoda Kapal Penggugat harus berhati-hati dalam melakukan kegiatan pelayaran di sekitar Perairan Kuala Tungkal termasuk namun tidak terbatas pada menurunkan/melabuhkan jangkar;

26. Bahwa setelah diberitahukan terkait keberadaan instalasi kabel optik bawah laut milik Tergugat II oleh Karyawan Tergugat I, Kapal Penggugat ternyata kandas karena air laut yang surut. Dikarenakan kapal yang terus terbawa arus ke pinggir karena surutnya air laut, nahkoda kapal Penggugat kemudian memerintahkan kepada anak buah kapal menurunkan jangkar untuk menghindari makin terdorongnya kapal ke area pesisir sebagaimana yang dinyatakan Penggugat dalam posita angka (21) Penggugat menyatakan:

*“.....maka Nahkoda Kapal Penggugat kemudian **memerintahkan** awak kapal untuk menurunkan jangkar sepanjang 0.5 segel (\pm 15 meter) pada posisi 00°-47.07' S, Longitude 103°-32.48' E dengan tujuan untuk menghambat pergerakan tongkat yang hanyut terbawa arus laut”*

27. Bahwa pada saat setelah nahkoda kapal Penggugat menurunkan jangkar, Kapal Penggugat di datangi karyawan Tergugat I yang berpatroli di daerah sekitar pemasangan kabel optik bawah laut. Pada



saat mendatangi kapal Penggugat, karyawan Tergugat I memberitahukan jika jangkar kapal Penggugat telah menyentuh kabel bawah laut milik Tergugat I yang mengakibatkan kabel tertarik dan pada akhirnya terputus karena tarikan jangkar;

28. Bahwa kembali ditegaskan jika sebelum Kapal Penggugat menurunkan jangkar dan masih berada di perairan kuala tunggal, karyawan Tergugat I telah memberitahukan jika di area perairan kuala tunggal merupakan daerah yang harus dihindari untuk melabuhkan jangkar karena terdapat instalasi kabel optik bawah laut. Pemberitahuan yang dilakukan oleh karyawan Tergugat I harus dianggap sebagai bentuk l'tikad baik tanpa melawan hukum untuk menghindarkan Penggugat dari akibat yang dapat timbul karena memasuki daerah yang harus dihindari.

Harusnya sebagai bentuk kewaspadaan Nahkoda Kapal Penggugat, pemberitahuan yang disampaikan oleh karyawan Tergugat I dapat dilakukan sehingga peristiwa putusnya kabel optik bawah laut bisa dihindari;

29. Bahwa, setelah diperingatkan oleh Karyawan Tergugat I, Penggugat justru tidak mengindahkan larangan tersebut, dan tetap melabuhkan jangkar pada perairan kuala tunggal yang sebelumnya telah diberitahu jika di bawah laut sekitar perairan kuala tunggal terdapat instalasi kabel bawah laut milik Tergugat I;

30. Bahwa fakta-fakta tersebut diatas juga sekaligus membantah dalil Posita Gugatan Penggugat angka (6) yang menyatakan:

".....disamping kewajiban hukum tersebut di atas, Penggugat juga berpendapat jika Pekerja/Karyawan Tergugat I yang mendatangi Kapal Penggugat telah pula melalaikan kewajiban serta tanggungjawab hukumnya untuk memberikan pertolongan serta bantuan terhadap Kapal Penggugat yang saat itu diketahui sedang mengalami kecelakaan Kapal (Kandas). Tindakan dan/atau perbuatan tersebut senyatanya bertentangan dengan perintah yuridis yang tertuang dalam Pasal 244 ayat (1) dan (2) Jo. Pasal 245 UU Pelayaran....."

Pada faktanya, pada saat karyawan Tergugat I mendatangi Kapal Penggugat, Nahkoda Kapal Penggugat dan/atau karyawan Penggugat tidak ada yang memberitahu kondisi Kapal atau meminta pertolongan kepada Karyawan Tergugat I terkait kandasnya Kapal Penggugat;



31. Bahwa dikarenakan Tergugat I telah beritikad baik memberitahu Penggugat jika pada perairan Kuala Tungkal terdapat area yang harus dihindari untuk melabuhkan jangkar, maka mohon kepada Yang Mulia Majelis Pemeriksa Perkara untuk mempertimbangkan pemberitahuan dari karyawan Tergugat I merupakan bentuk itikad baik Tergugat kepada Penggugat agar tidak terjadi sesuatu yang dapat menimbulkan kerugian bagi para pihak. Hanya saja, itikad baik dari karyawan Tergugat I ditanggapi Penggugat dengan tidak mendengarkan dan justru tetap melabuhkan jangkar tanpa sama sekali mengindahkan pemberitahuan dari Tergugat I;

E. HUBUNGAN KAUSALITAS KARENA PENGGUGAT TIDAK MEMPERBAHARUI PETA LAUT.

32. Bahwa Tergugat I telah mendapatkan izin pemasangan kabel optik bawah laut berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-318/KL 303 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT Palapa Ring Barat yang selanjutnya telah memberitahukan kepada Pusat Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut (“**POSHIDROSAL**”) terkait jaringan instalasi bawah laut milik Tergugat II;

33. Bahwa setelah memberitahukan kepada PUSHIDROSAL terkait pemasangan kabel bawah laut milik Tergugat II, PUSHIDROSAL kemudian menerbitkan Berita Pelaut Indonesia dan mengeluarkan Peta Laut sebagai sarana navigasi pelayaran yang menunjukkan jika terdapat instalasi kabel optik bawah laut yang dipasang oleh Tergugat I dan merupakan milik Tergugat II;

34. Bahwa Peta Laut adalah peta yang dibuat sedemikian rupa sehingga dapat dipakai untuk merencanakan suatu pelayaran baik di laut lepas pantai maupun diperairan umum. Peta laut merupakan salah satu alat bantu bernavigasi untuk keselamatan pelayaran. Peta laut merupakan salah satu pengetahuan/kompetensi dasar yang harus dimiliki oleh Nahkoda yang menjadi jurumudi Kapal;

35. Bahwa Peta Laut yang menunjukkan lokasi kabel bawah laut milik Tergugat II telah terpublikasi dalam Peta Laut yang dikeluarkan oleh PUSHIDROSAL secara berkala. Sehingga dengan diketahuinya lokasi kabel optik bawah laut milik Tergugat II melalui peta laut, Penggugat



sendirilah yang secara melawan hukum tidak memperbaharui peta laut yang ada pada kapal Penggugat;

36. Bahwa PP 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, khususnya pada BAB V tentang Perkapalan, lebih khusus lagi Pasal 108 ayat (1) huruf f menyatakan Perlengkapan Kapal paling sedikit terdiri atas: PETA dan publikasi nautika, perlengkapan pengamatan meteorologi untuk kapal dengan ukuran dan daerah Pelayaran tertentu;

37. Bahwa pasal 108 ayat (4) Jo. Ayat (6) menyatakan pengujian terhadap perlengkapan kapal yaitu Peta laut dilakukan secara pengujian berkala dan pengujian tahunan berdasarkan ketentuan standar internasional dan nasional dan sesuai dengan daerah pelayarannya;

38. Bahwa dengan dalil gugatan Penggugat yang tidak pernah menyatakan adanya alasan jalur titik kordinat pelayaran maupun titik kordinat putusnya kabel optik milik Tergugat II yang tidak berdasarkan atau tidak menyebutkan data-data yang berasal peta laut, maka dapat dipastikan secara hukum terdapatnya hubungan sebab akibat (*causalitas*) dimana karena Nakhoda kapal Penggugat yang tidak mengupdate Peta Laut sehingga Nakhoda kapal menjadi lalai dan dengan tidak memperhatikan jalur kabel bawah laut sebagaimana yang sudah ada tercantum didalam Peta laut maka memerintahkan untuk membuang jangkar sehingga dengan jangkar yang dilabuhkan tersebut mengakibatkan tergaruknya kabel bawah laut milik Tergugat II dan menjadi putus;

39. Bahwa dengan adanya peta laut, maka Nahkoda Kapal Penggugat seharusnya mengetahui jika di perairan kuala tungkal terdapat pemasangan kabel optik bawah laut. Namun karena tidak memiliki dan/atau tidak memperbaharui peta laut, maka berakibat pada ketidaktahuan Nahkoda Kapal Penggugat jika di perairan kuala tungkal terdapat jaringan optik kabel bawah laut dan menjadi daerah yang harus dihindari untuk menurunkan/melabuhkan jangkar, karena dikhawatirkan akan merusak kabel optik bawah laut;

F. POSISI KAPAL PENGGUGAT SAAT MENURUNKAN JANGKAR DENGAN MENAIKKAN JANGKAR TELAH BERUBAH KARENA ADANYA ARUS PASANG DAN SURUT LAUT

40. Bahwa sebagaimana telah dijelaskan di atas, Para Tergugat menegaskan kembali jika sejak awal Kapal Penggugat tidak layak untuk



melakukan kegiatan pelayaran karena kerusakan mesin *gearbox* Kapal dan tidak mengindahkan pemberitahuan dari karyawan Tergugat I terkait daerah yang harus dihindari karena terdapat kabel optik bawah laut. Maka dari itu Para Tergugat memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim untuk mempertimbangkan 2 (dua) kondisi tersebut diatas;

41. Bahwa selain dengan 2 (dua) kondisi tersebut di atas, posisi Kapal Penggugat pada faktanya mengalami pergerakan, sehingga posisi pada saat menurunkan jangkar dan saat menaikkan jangkar sudah berada pada tempat yang berbeda. Posisi saat kapal Penggugat menaikkan jangkar dapat diketahui dalam posita gugatan Penggugat angka (22) menyebutkan:

“.....Nahkoda Kapal Penggugat-pun memilih untuk mengangkat jangkar tongkang (haeve up atau hibob) pada posisi GPS 00°-47.00” S, Longitude: 103°-32.42’E dan segera mengambil tindakan dalam bentuk menambatkan ikatan tali Kapal Penggugat ke tongkang yang dimaksud.....”

Pada saat Kapal Penggugat menurunkan jangkar, kapal berada dalam posisi 00°-47.07’ S, Longitude 103°-32.48’ E sedangkan pada saat menaikkan jangkar, Kapal Penggugat berada pada posisi 00°-47.00” S, Longitude: 103°-32.42’E. dari posisi yang berubah dan bergerak dapat dilihat jika terjadi pergerakan akibat arus dari posisi kapal saat menurunkan jangkar dan pada saat menaikkan jangkar;

42. Bahwa Fakta ini juga membantah dalil dalam posita gugatan Penggugat angka (24) yang menyatakan:

“Disamping hal tersebut diatas, berdasarkan hasil plot pemetaan Kapal Penggugat yang dilakukan melalui aplikasi Navionic, ditemukan sebuah fakta jika posisi kabel optik yang terputus/rusak berjarak sejauh 0.4 NM atau 740,8 Meter, dari posisi Kapal atau tongkang yang kandas. Sehingga, bagaimana mungkin dengan jarak yang sedemikian rupa jauhnya kemudian Kapal Penggugat beserta dengan tongkang yang ditarik dapat menimbulkan kerusakan/terputusnya jaringan kabel optik yang dimaksud?.....”

Dalil diatas sepertinya tidak dicermati oleh Penggugat, hal mana terbukti jika posisi kapal Penggugat telah berada di lokasi yang berbeda pada saat menurunkan jangkar dan saat menaikkan jangkar.

43. Bahwa kabel optik bawah laut yang tertarik dan pada akhirnya putus tersebut tentu tidak akan ditemukan terkait pada jangkar, hal ini



dikarenakan sifat kabel dan elastisitasnya yang akan terpengaruh karena adanya tekanan daya sehingga pada saat terputus kabel optik bawah laut milik tergugat II secara langsung terpisah dan terlepas dari jangkar kapal Penggugat;

G. PARA TERGUGAT MENGALAMI KERUGIAN AKIBAT PUTUSNYA KABEL OPTIK BAWAH LAUT DAN TIDAK MEMILIKI KEWAJIBAN MEMBAYAR GANTI RUGI KEPADA PENGGUGAT

44. Bahwa Para Tergugat merupakan pihak yang dirugikan akibat putusannya kabel optik bawah laut karena perbuatan nahkoda Kapal Penggugat yang menurunkan jangkar pada area yang harus dihindari. Akibat dari putusannya kabel optik bawah laut tersebut, Para Tergugat mengalami kerugian mencapai miliaran rupiah karena harus merestorasi kabel yang putus;

45. Bahwa Penggugat tidak bertanggungjawab atas putusannya kabel optik bawah laut milik Tergugat II yang membuat Tergugat I mengajukan Laporan Polisi kepada Penggugat di Kepolisian Daerah Jambi;

46. Bahwa Penggugat menyatakan dalam posita gugatan angka (36), jika akibat perbuatan Tergugat I yang melaporkan putusannya kabel bawah laut milik Tergugat II kepada Kepolisian Daerah Jambi telah menimbulkan kerugian kepada Penggugat karena kapal milik Penggugat tidak dapat beroperasi sejak Februari 2023 sampai dengan gugatan ini diajukan pada Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Timur;

47. Bahwa dalil Penggugat sebagaimana dimaksud diatas merupakan dalih yang tidak berdasar dan Penggugat cenderung memiliki itikad buruk kepada Tergugat I maupun kepada Tergugat II, alih-alih bertanggungjawab atas putusannya kabel bawah laut milik Tergugat II, Penggugat justru meminta ganti rugi atas ditahannya Kapal Milik Penggugat oleh Penyidik Kepolisian Daerah Jambi;

48. Bahwa ditahannya Kapal Penggugat yang menurut Penggugat telah mengakibatkan kerugian materil, sepatutnya Yang Mulia Majelis Pemeriksa Perkara terlebih dahulu mengetahui jika sebab dilakukan penahanan kapal adalah karena Kapal Penggugat menjadi barang bukti dalam peristiwa pidana dan penyitaan telah sah berdasarkan Penetapan yang dikeluarkan oleh Ketua Pengadilan Negeri Kuala Tungkal nomor: 12/PenPid.B-SITA/2023/PN.KIt tanggal 20 Januari 2023. Hal mana



dalam dalam proses penyitaan tersebut dilakukan telah berdasarkan hukum dan bukan merupakan permintaan dari Para Tergugat:

H. TENTANG KERUGIAN PENGGUGAT YANG TIDAK BERDASARKAN HUKUM

49. Bahwa Para Tergugat menolak seluruh dalil permohonan ganti kerugian yang dimohonkan oleh Penggugat dikarenakan dengan dasar dalil-dalil gugatan yang tidak berdasarkan hukum sebagaimana yang diuraikan oleh Para Tergugat baik pada bagian Eksepsi maupun dalam pokok perkara;

50. Bahwa Para Tergugat menolak dalil posita kerugian pada angka 36 tentang kerugian materil sebesar Rp. 14.000.000.000,- (*empat belas miliar rupiah*) dan kerugian Immateril sebesar Rp. 300.000.000,- (*tiga ratus miliar rupiah*) dikarenakan didasarkan oleh sesuatu hal yang tidak pasti. Hal ini jelas disebutkan oleh Penggugat sendiri dalam dalil permohonannya bahwa dalam 1 (satu) bulan dapat melakukan 4 sampai dengan 5 kali pengangkutan. Terbukti dengan adanya dalil dasar posita Penggugat sendiri yang menyatakan bahwa pengangkutan barang juga dipengaruhi oleh kelaikan mesin dan arus pasang surut perairan baik di muara maupun di laut. Sehingga hal ini tidak dapat dijadikan suatu dasar permintaan permohonan ganti kerugian. Demikian pula permohonan ganti kerugian haruslah bertolak ukur yang pasti, tidak bisa mendalilkan akan mendapat suatu pekerjaan 4 sampai dengan 5 kali dalam sebulan, karena masih tergantung dari jarak jauh atau dekatnya pengiriman barang;

51. Bahwa terhadap tuntutan materil dalam suatu Gugatan Perdata, Mahkamah Agung telah memberikan kaidah hukum (Yurisprudensi) yang jelas sebagai syarat hukum terhadap tuntutan materil, antara lain :

a) Putusan **No.117K/Sip/1971** menyatakan : "*Gugatan atas ganti kerugian yang tidak dijelaskan dengan sempurna dan tidak disertai dengan pembuktian yang meyakinkan mengenai jumlah Ganti Kerugian yang harus diterima oleh Penggugat tidak dapat dikabulkan oleh Pengadilan*".

b) Putusan **No. 1720K/Pdt/1986** menyatakan : "*Setiap tuntutan ganti kerugian harus disertai perincian kerugian dalam bentuk apa yang menjadi dasar tuntutannya*".



c) Putusan No. 546K/Sip/1979 menyatakan : *"Petitum tentang ganti kerugian harus dinyatakan tidak dapat diterima karena tidak berdasarkan perincian mengenai kerugian-kerugian yang dituntut"*.

52. Bahwa Para Tergugat menolak dalil gugatan Penggugat mengenai ganti kerugian Immateriil dengan alasan banyak rekan bisnis yang tidak bersedia untuk melakukan kontrak Kerjasama pengangkutan laut. Bahwa **Yurisprudensi MARI pada Peninjauan Kembali No.650/PK/Pdt/1994**, antara A. Thamrin Vs PT. Merantama, menerbitkan pedoman yang isinya dengan merujuk dan berpedoman pada Pasal 1370, 1371, 1372 KUHPerdara, ganti kerugian imateriil hanya dapat diberikan dalam hal-hal tertentu saja seperti perkara Kematian, Luka Berat dan Penghinaan. Untuk itu, Para Tergugat memohon kepada Majelis Hakim untuk menolak dan/atau setidak-tidaknya mengesampingkan permohonan ganti kerugian imateriil dari Penggugat ini;

I. TENTANG PENOLAKAN PERMOHONAN PUTUSAN SERTA MERTA, SITA JAMINAN DAN UANG PAKSA.

53. Bahwa terhadap permohonan putusan serta merta sebagaimana dalil angka 37 gugatan karena hatrus diketahui terlebih dahulu apakah permohonan ini telah memenuhi syarat diajukannya putusan yang dapat dijalankan terlebih dahulu sebagaimana dimaksud dalam Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 tahun 2000 dan Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 4 Tahun 2001 bahwa harus adanya pemberian nilai jaminan yang nilainya sama dengan nilai barang/obyek eksekusi. Oleh karena permohonan Penggugat tidak melampirkan sebagaimana yang diamankan oleh SEMA maka permohonan ini wajiblah tidak perlu dipertimbangkan atau dikesampingkan oleh Majelis Hakim;

54. Bahwa terhadap permohonan sita jaminan sebagaimana dalil angka 38 yang diajukan Penggugat hanya didasarkan alasan untuk menghindari agar tuntutan ini tidak sia-sia, padahal permohonan sita jaminan tersebut jelas-jelas tidak memenuhi ketentuan pasal 227 HIR, Pasal 261 Rbg, Pasal 720 RV dan pasal 971 RV yang mengatur bahwa syarat untuk dapat diletakkan sita jaminan (*Conservatoir Beslaag*) yaitu Penggugat harus mempunyai bukti bahwa Para Tergugat sebelum putusan atas perkara *a quo* dijatuhkan, telah berupaya mengalihkan atau memindahtangankan harta kekayaan yang dimohonkan sita tersebut. Oleh karena tidak adanya bukti yang menyatakan Para Tergugat telah

Halaman 44 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



berupaya mengalihkan harta kekayaannya, maka Para Tergugat mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa perkara ini untuk menolak permohonan sita jaminan yang diajukan oleh Penggugat;

55. Bahwa Para Tergugat menolak dalil angka 39 yang diajukan Penggugat terkait dengan permohonan uang paksa (*dwangsom*) sebesar Rp. 14.000.000,- (*empat belas juta rupiah*) / hari dengan alasan berdasarkan Doktrin Hukum sebagaimana diungkapkan oleh Lilik Mulyadi, S.H., M.H., dalam bukunya "*Tuntutan Uang Paksa (Dwangsom) Dalam Teori Dan Praktek*", Penerbit Djambatan, 2001, pada hal 86 dan 87, Lilik Mulyadi menjelaskan sebagai berikut:

*Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 606a Rv Indonesia/Pasal 611a ayat (1) RV Belanda maka **suatu dwangsom tidak dapat dijatuhkan terhadap putusan hakim yang berisi pembayaran sejumlah uang.** Apa sebabnya suatu dwangsom tidak dapat diterapkan terhadap putusan hakim untuk pembayaran sejumlah uang? Berdasarkan aspek teoritik melalui visi ratio recidendi dari memorie van teolichting yang menentukan bahwa "Pemerintah juga telah menyelidiki apakah hakim dapat meletakkan dwangsom untuk menjamin pembayaran sejumlah uang, karena perjanjian atau untuk pembayaran sejumlah uang dalam periode tertentu misalnya gaji dan biaya-biaya perawatan pemerintah melalui suatu dwangsom mempunyai maksud untuk menjamin pelaksanaan sungguh-sungguh dari perjanjian, sedangkan dalam hal hukuman untuk pembayaran sejumlah uang, maka pemenuhan penghukuman dapat diperoleh dengan suatu upaya hukum biasa", maka dapat disimpulkan bahwa untuk putusan hakim berisikan pembayaran sejumlah uang karena dapat dilakukan dengan upaya eksekusi biasa yaitu dengan prosedural adanya sita eksekusi dan kemudian dilanjutkan lelang eksekusi maka tidak diperkenankan adanya uang paksa (*dwangsom/astreinte*). Dalam **yurisprudensi ketentuan bahwa putusan hakim berisikan pembayaran sejumlah uang tidak dapat dimintakan dwangsom diterapkan secara konsisten seperti nampak dalam putusan Mahkamah Agung RI Nomor 791 K/Sip/1972 tanggal 16 Februari 1973 dalam perkara antara Tjia Khun Tjhai lawan Tjan Thiam Song alias Hartono Chandrawidjaja**".*

III. PETITUM

Berdasarkan seluruh dalil dan dasar hukum yang diuraikan di Dalam Eksepsi dan Dalam Pokok Perkara di atas, Tergugat I dan Tergugat II memohon

Halaman 45 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kepada Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Cq. Majelis Hakim Yang Mulia yang memeriksa dan mengadili agar berkenan memberikan putusan dengan amar sebagai berikut:

DALAM EKSEPSI:

1. Mengabulkan Eksepsi Para Tergugat untuk seluruhnya; dan
2. Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan jika gugatan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijke verklaard*); dan

DALAM POKOK PERKARA:

1. Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Para Tergugat tidak melakukan Perbuatan Melawan Hukum; dan
3. Membebaskan segala biaya yang timbul dalam perkara ini kepada Penggugat.

Menimbang bahwa terhadap Jawaban Tergugat I, Tergugat II tersebut, Penggugat mengajukan replik tertanggal 07 Desember 2023 dan telah ditanggapi kembali oleh para Tergugat dengan mengajukan dupliknya tertanggal 14 Desember 2023;

Menimbang, bahwa selanjutnya untuk membuktikan kebenaran dalil-dalil gugatannya Penggugat telah mengajukan bukti-bukti surat sebagai berikut:

1. Fotokopi Salinan Akta Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Pt. Pelayaran Nasional Bahtera Bestari Shipping Nomor: 153 tanggal 25 September 2018, diberi tanda P-1a;
2. Fotokopi Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor: AHU-0019841.AH.01.02 tahun 2018 tentang Persetujuan Perubahan Anggaran Dasar Perseroan Terbatas PT. Pelayaran Nasional Bahtera Bestari Shipping, diberi tanda P-1b;
3. Fotokopi Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan PT. Pelayaran Nasional Bahtera Bestari Shipping, Nomor: AHU-AH.01.03-0246031, tertanggal 25 September 2018, diberi tanda P-1c;
4. Fotokopi Akta Pendaftaran Kepemilikan Kapal TB "DABO 103" Nomor: 6686 TERTANGGAL 25 Mei 2011, diberi tanda P-2;
5. Fotokopi Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Nomor AL.501/22/9/KSOP.TId-2022 tertanggal 01 April 2022, diberi tanda P-3a;

Halaman 46 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM

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

6. Fotokopi Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Nomor AL.501/22/10/KSOP.TId-2022 tertanggal 01 April 2022, beserta lampiran, diberi tanda P-3b;
7. Fotokopi Surat Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: AL.103/2000/201363/188183/22 tertanggal 16 Juli 2022, perihal Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Taryek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri, diberi tanda P-3c;
8. Fotokopi Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang, Nomor PK.002/4/12/KSOP.TBH/2022 tertanggal 25 Agustus 2022, beserta lampiran, diberi tanda P-3d;
9. Fotokopi Surat Persetujuan Berlayar Kapal Dabo 103, Nomor: SPB.IDKTK.0922.0000029 tanggal 7 September 2022, diberi tanda P-4a;
10. Fotokopi Surat Persetujuan Berlayar Tongkang Marine Power 2321, Nomor: SPB.IDKTK.0922.0000028 tanggal 7 September 2022, diberi tanda P-4b;
11. Fotokopi Surat Pengesahan Awak Kapal Dabo 103, Nomor: SLO19.IDKTK.0922.0000033, tertanggal 07 September 2022, diberi tanda P-4c;
12. Fotokopi Surat Persetujuan Berlayar Kapal Dabo 103, Nomor: SPDB.IDKTK.0922.0000064 tanggal 12 September 2022, diberi tanda P-4d;
13. Fotokopi Surat Persetujuan Berlayar Tongkang Marine Power 2321, Nomor: SPB.IDKTK.0922.0000065 tanggal 12 September 2022, diberi tanda P-4e;
14. Fotokopi Surat Pengesahan Awak Kapal Dabo 103 Nomor: SLO19.IDKTK.0922.0000072 tertanggal 12 September 2022, diberi tanda P-4f;
15. Fotokopi Shipping Instruction P.T. ANARA BERKAH SAHABAT, Nomor: 012K/ANARA-SI/VIII/2022, tertanggal 25 Agustus 2022, diberi tanda P-5a;
16. Fotokopi Laporan Hasil Verifikasi dari P.T. GEOSERVICE, Nomor LHV: 939/LHV/GS-JAMBI/IX/2022, tanggal 06 September 2022, diberi tanda P-5b;

Halaman 47 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

17. Fotokopi Surat Keterangan Asal Barang yang dikeluarkan P.T. BARA PRIMA PRATAMA, Nomor: 051/ABS-SKAB/IX/22, tertanggal 06 September 2022, diberi tanda P-5c;
18. Fotokopi Bill of Lading dari P.T. AGENCYTAMA MARITIM NUSANTARA, Nomor: KTL-CLG/MP-2321/IX/22-001, tertanggal 07 September 2022, diberi tanda P-5d;
19. Fotokopi Cargo Manifest P.T. AGENCYTAMA MARITIM NUSANTARA, tertanggal 07 September 2022, diberi tanda P-5e;
20. Fotokopi Surat Persetujuan Muat Barang Berbahaya, Nomor: SL010.IDKTK.0922.000006, tertanggal 07 September 2022, diberi tanda P-5f;
21. Fotokopi Faktur Bukti Bayar Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Jenderal Mineral dan Batubara, tanggal 02 September 2022, diberi tanda P-5g;
22. Fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut, Nomor: Revisi-419/PELNAS-JKT/SPAL/IX/22, diberi tanda P-6a;
23. Fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut, Nomor: 225/PELNAS-JKT/SPAL/VI/21, diberi tanda P-6b;
24. Fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut, Nomor: 443/PELNAS-JKT/SPAL/IX/22, diberi tanda P-6c;
25. Fotokopi Surat Permohonan Data/Informasi mengenai "Sarana Bantu Navigasi Pelayaran" di perairan Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi, Nomor: 036/BBS-PLG/III/2023, tertanggal 21 Maret 2023, diberi tanda P-8a;
26. Fotokopi Surat Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang, Nomor: AL.703/1/4/DNG.PLG-2023, tertanggal 24 Maret 2023, perihal Pembangunan/Pemasangan SBNP, diberi tanda P-8b;
27. Fotokopi Surat Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang, Nomor: AL.703/1/5/DNG.PLG-2023, tertanggal 29 Maret 2023, perihal Penyampaian Data/Informasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Perairan Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi, diberi tanda P-8c;

Halaman 48 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

28. Fotokopi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor: 52 Tahun 2000, tentang Penyelenggaraan Komunikasi (*vide*: Pasal 81 *jo*. Pasal 82), diberi tanda P-9a;
29. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan, Nomor PM 25 Tahun 2011, tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (*vide*: Pasal 21 Ayat (2) dan Ayat (5)), diberi tanda P-9b;
30. Fotokopi Putusan Perkara Pidana Pengadilan Negeri Kuala Tungkal, Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN Klt, tertanggal 09 Juni 2023, diberi tanda P-10;
31. Fotokopi Surat Perjanjian Angkutan Laut, Nomor: 488/PELNAS-JKT/SPAL/X/22, tertanggal 03 Oktober 2022, diberi tanda P-11a;
32. Fotokopi Surat P.T. Kapal Curah Indonesia, Nomor: 04/DIR-KCI/III/2023, tertanggal 08 Maret 2023, perihal Konfirmasi Kerjasama, diberi tanda P-11b;
33. Fotokopi Surat P.T. Kapal Curah Indonesia, tertanggal 25 Maret 2023, tentang Pembatalan Kerjasama, diberi tanda P-11c;
34. Fotokopi Lembar Buku Jurnal Harian (*Log Book*) Kapal Penggugat yang dibuat serta ditandatangani oleh Nahkoda Kapal Penggugat, pada tanggal 07 September 2022 dan 08 September 2022, diberi tanda P-12a;
35. Fotokopi Berita Acara Nahkoda Kapal Penggugat, tertanggal 10 September 2022, diberi tanda P-12b;
36. Fotokopi Salinan Penetapan Penyitaan terhadap Kapal milik Penggugat, Nomor: 12/PenPid.B-SITA/2023/PN Klt, yang dikeluarkan oleh Pengadilan Negeri Kuala Tungkal, pada tanggal 20 Januari 2023, diberi tanda P-7a;
37. Fotokopi Berita Acara Penerimaan dan Penelitian Benda Sitaan/Barang Bukti Kejaksaan Negeri Tanjung Jabung Barat, tertanggal 27 Januari 2023, diberi tanda P-7b;
38. Fotokopi Grosse Akta Pendaftaran Kapal, Nomor: 8553., tertanggal 04 Mei 2020, yang diterbitkan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal pada Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang, diberi tanda P-13;

Halaman 49 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

39. Fotokopi Engine Logbook (buku log ruang mesin) Kapal Motor Tunda "DABO 103", tertanggal 7 September 2022 dan 8 September 2022 Bukti Kejaksanaan Negeri Tanjung Jabung Barat, tertanggal 27 Januari 2023, diberi tanda P-14;

40. Fotokopi *Print Out* Salinan Resmi Putusan Perkara Perdata, Nomor: 305/PDT.G/2009/PN.TNG, tertanggal 04 Februari 2010 (*diunduh/di download melalui alamat website:* <https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-10980-LAMPIRAN.Image.Marked.pdf>), diberi tanda P-15a;

41. Fotokopi *Print Out* Salinan Resmi Putusan Perkara Perdata, Nomor: 54/PDT/2010/PT.BTN. Jo. Nomor: 305/PDT.G/2009/PN.TNG., tertanggal 18 Oktober 2010 (*diunduh/di download melalui alamat website:* <https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-10980-LAMPIRAN.Image.Marked.pdf>), diberi tanda P-15b;

42. Fotokopi Putusan Kasasi Mahkamah Agung Republik Indonesia, Nomor: 1391 K/Pdt/2011, tertanggal 22 Nopember 2012 (diunduh dari website Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia), diberi tanda P-15c;

43. Fotokopi Putusan Peninjauan Kembali Mahkamah Agung Republik Indonesia, Nomor: 334 PK/Pdt/2014, tertanggal 24 September 2014 (diunduh dari website Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia), diberi tanda P-15d;

44. Fotokopi Surat Nomor:AL.703//4/DNG.PLG-2023 tanggal 24 Maret 2023, perihal Pembangunan/Pemasangan SBNP, diberi tanda P-16;

Fotokopi bukti surat tersebut bermeterai cukup, dan telah dicocokkan dengan aslinya ;

Menimbang bahwa selain bukti-bukti surat tersebut Penggugat juga telah mengajukan 4 (empat) orang saksi, dibawah sumpah telah memberikan keterangan yang pada pokoknya adalah sebagai berikut :

1.Saksi MITRA ALIF TRI PRAMANA.

- Bahwa saksi adalah mualim (wakil kapten) yang mengawasi pengoperasian kapal TB DABO 103 ;
- Bahwa yang memegang komando kapal adalah kapten ;
- Bahwa saksi mengawasi ikat tali saat Kapal akan bersandar ;

Halaman 50 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM

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 yang dipermasalahkan dalam perkara ini adalah masalah adanya kesalahan Para Tergugat yang tidak memberikan rambu-rambu/bui untuk menurunkan jangkar kapal ;
- Bahwa kejadiannya pada tanggal 8 September 2022 di Kuala Tungkal, jam 04.00 Wib.
- Bahwa saat itu TB DABO 103 dalam perjalanan dari Kuala Tungkal ke Merak mengangkut atau bermuatan batubara ;
- Bahwa kapal tersebut sudah dilengkapi dokumen dokumen pelayarannya lengkap;
- Bahwa setelah perjalanan sudah 1 hari lebih sekitar jam 04.00 WIB di sekitar Kuala Tungkal kapal sulit dikendalikan, setelah memakai lampu sorot ada kelihatan alat penangkapan ikan dari kayu, kemudian perintah jurumudi untuk membangunkan kapten untuk ambil kemudi tetapi tetap tidak bisa kemudian menabrak sero-sero, dan akhirnya tongkang kandas ;
- Bahwa setelah kapal menabrak sero-sero nelayan, tidak berselang lama arus pasang menyebabkan kapal kembali terbawa arus sehingga Saksi menyarankan kepada Nahkoda Kapal Penggugat untuk menurunkan jangkar sepanjang 15 meter.
- Bahwa setelah jangkar diturunkan ternyata kapal masih tetap terbawa arus, mengetahui hal tersebut saksi kemudian menyarankan kepada Nahkoda Kapal Penggugat agar dapat membawa kapal ke daerah bramitam untuk diikatkan dengan menurunkan jangkar ;
 - Bahwa tindakan menurunkan jangkar harus dilakukan untuk menyelamatkan kapal serta awak kapal ;
 - Bahwa pada saat kapal menurunkan jangkar, di lokasi tidak ada rambu-rambu/bui kalau ada larangan menurunkan jangkar ;
 - Bahwa seharusnya ada rambu-rambu/bui biasanya berwarna kuning dan menyala saat malam hari, yang merupakan tanda larangan menurunkan jangkar ;
 - Bahwa setelah berapa lama jangkar diturunkan kemudian sekitar 15 menit kemudian ditarik ;
 - Bahwa saat itu posisi saksi berada didekat jangkar ;

Halaman 51 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saat jangkar ditarik tidak ada benda lain yang tertarik hanya lumpur ;
- Bahwa saksi mengetahui bahwa sekitar tempat kejadian ada kabel setelah saksi berada di kantor agen ;
- Bahwa sudah dilakukan negosiasi dengan nelayan karena sudah menabrak sero-sero dengan memberikan ganti rugi kepada nelayan ;
- Bahwa Muallim 2 bilang kalau ada pihak kabel patrol dan minta saksi dan kapten ke kapal untuk tandatangan BA tetapi dari kantor tidak boleh menandatangani BA tersebut, Saut Manurung minta diselesaikan di KSOP (syahbandar) ;
- Bahwa pada saat mediasi I ada saksi, Kapten, Saut Manurung, tetapi tidak ada hasil kemudian dilakukan mediasi yang ke II ada saksi, Kapten, Saut Manurung dan Abdul ;
- Bahwa akibat kejadian tersebut kapal Rusak,
- Bahwa setelah kapal diperbaiki kemudian kapal berangkat ke Merak ;
- Bahwa kapal layak, mesin baik, perlengkapan lengkap, begitu juga alat keselamatan, perjalanan kapal dilengkapi dokumen perjalanan yang dikeluarkan KSOP;
- Bahwa akibat kejadian tersebut Kapal disita, Kapten ditahan dan kru kapal dirumahkan karena dianggap menabrak kabel;
- Bahwa kapal ditahan sejak bulan Januari 2023 sampai dengan Desember 2023.
- Bahwa kapal biasanya mengangkut batu bara atau kayu ;
- Bahwa kapal hanyut karena kapal nyangkut/menabrak sero-sero, sudah pasang jangkar tetap saja hanyut;
- Bahwa mesin kapal rusak karena ada selang yang bocor tetapi bukan mesin ;
- Bahwa sero-seronya berada di tengah, dimana posisi kapal serong ke kanan ;
- Bahwa arus sungai Batanghari saat itu lebih kenceng daripada arus laut.

Halaman 52 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



- Bahwa perintah Nahkoda waktu itu untuk menurunkan jangkar ;
- Bahwa kedalaman jangkar yang masuk sekitar ada 15 meter (1/2 segel).
- Bahwa kapten saat itu yakni M. Taufik ;
- Bahwa Kapten diadili karena dituduh merusak kabel milik PT Triasmitra, disidangkan di PN Kuala Tungkal ;
- Bahwa yang menyita Kapal adalah dari Polairud, dan Kapal diamankan Di Kuala Tungkal ;

2. Saksi **SAUT MANURUNG**,

- Bahwa saksi kenal dengan Penggugat yang menunjuk saksi sebagai agen untuk mengurus ijin masuk ke Syahbandar (ijin masuk kalau sudah berjalan baru membuat surat ijin berlayar);
- Bahwa saksi pernah dihubungi jam 10.00 wib oleh Kapten dan bilang kalau kapal senggol togok/sero-sero tersebut, saat itu saksi menayakan apakah bisa diselesaikan sendiri terus bilang tidak bisa jadi disuruh masuk dulu dan ikat kapal baru ke kantor ;
- Bahwa pernah ada mediasi dimana pada waktu mediasi ada dari KSOP yang meminta tandatangan BA, saksi bilang lapor ke Syahbandar kemudian jam 16.00 wib dibicarakan di kantor KSOP hasilnya nihil tidak ada kesepakatan ;
- Bahwa pada mediasi ke II dari BBS menayakan apa yang rusak tetapi tidak ada yang disepakat tidak berhasil, mediasi ke III di kepolisian diminta mediasi disana, disebutkan angka 3,5 M dari Tergugat akan tetapi tidak disebut kerusakannya ;
- Bahwa saksi paham kondisi perairan ;
- Bahwa tidak ada tanda larangan berlayar ;
- Bahwa Persetujuan berlayar tidak sampai cek dalam kapal hanya pengurusan dokumen ;

3. Saksi **Z Aidanus**

- Bahwa saksi mendapat laporan pengguna jasa kalau ada kabel putus ;
- Bahwa seingat saksi pernah mengirimkan surat teguran, karena sebelumnya sudah diperingatkan waktu pasang kabel harus beri tanda sarana bantu navigasi pelayaran ;

Halaman 53 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa seharusnya segera setelah pasang kabel harus dipasang tanda ;
- Bahwa sesuai tugas yang saksi lakukan hanya pengawasan saja, hanya mengingatkan saja, sedangkan penegakan hukum bukan di saksi ;
- Bawa surat teguran dialamatkan ke Direktur PT Ketrosden alamat di Building Jatinegara Jakarta;
- Bahwa saksi pernah membaca dokumentasi pekerjaan pemasangan kabel bawah laut ;
- Bahwa saksi pernah terima laporan kabel putus, dan yang dilakukan adalah memberi teguran ;
- Bahwa Peraturan yang mengaturnya adalah Peraturan Menteri No. 25 tahun 2011 tetapi belum diperbaharui ;
- Bahwa wilayah tugas saksi di Sumatera Selatan, Bangka Belitung ;

4. Saksi **ABDUL RASAD, SE**

- Bahwa saksi bekerja di PT Pelayaran Nasional Bahtera Bestari Shipping sebagai manager operasional merangkap marketing ;
- Bahwa saksi memiliki tugas marketing untuk mendapatkan klien yang akan menggunakan jasa perusahaan dalam bidang pelayaran;
- Bawa saksi mendapatkan informasi dari agen kalau Kapal TB DABO 103 mengalami musibah, mesin ada trouble, menabrak sero-sero ;
- Bahwa kejadiannya Pada tanggal 8 September 2022 Nahkodanya bernama M. Taufik ;
- Bahwa Tergugat menduga kapal Penggugat memutuskan kabel bawah laut;
- Bahwa Kapal Penggugat ditahan/disita selama 10 bulan di Kuala Tungkal.
- Bahwa kerugian yang dialami Penggugat yakni sebesar 14 milyar;
- Bahwa ditempat kejadian tidak terdapat rambu-rambu ;
- Bahwa angka 14 milyar kalau Kapal beroperasi 3-4 trip sebulan, penghasilan sebulan 2 milyar ;
- Bahwa kapal biasanya bermuatan batubara dari dari Jambi ke Merak, Merak ke Palembang dan sebaliknya ;
- Bahwa akibat kejadian tersebut kontrak terhenti/dibatalkan karena kapal sedang ada masalah hukum tidak bisa dipakai;

Halaman 54 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa kondisi kapal sebelum berangkat sudah layak jalan;
- Bahwa tidak ada data/bukti kalau kapal Penggugat menabrak kabel ;

Menimbang bahwa selanjutnya para Tergugat untuk menguatkan dalil-dalil sangkalannya, di persidangan telah mengajukan surat-surat bukti yang masing-masing telah diberi tanda bukti sebagai berikut dibawah ini :

1. Fotokopi Kartu Tanda Penduduk Titus Dondi Patria A, diberi tanda T I-1;
2. Fotokopi Akta Pendirian Badan Hukum PT Ketrosden Triasmitra No. 179 tertanggal 25 November 1994 yang dibuat di hadapan Notaris Pudji Redjeki Irawati, S.H., di Jakarta, diberi tanda T I-2;
3. Fotokopi Persetujuan dari Kementerian Kehakiman Republik Indonesia Nomor: C2-5.099 HT. 01.01 TH.95 tertanggal 27 April 1995, diberi tanda T I-3;
4. Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Rapat PT Ketrosden Triasmitra Nomor 18 tanggal 4 Oktober 2007 yang dibuat dihadapan Notaris Iswando Poerwodinoto, S.H., di Jakarta, diberi tanda T I-4;
5. Fotokopi Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan dari Kementerian Kehakiman Republik Indonesia Nomor: C-07186 HT.01.04-TH.2007 tanggal 18 Desember 2007, diberi tanda T I-5;
6. Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Sirkuler Pemegang Saham PT Ketrosden Triasmitra sebagai pengganti Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Nomor: 32 tertanggal 20 September 2022 yang dibuat dihadapan Notaris Ir. Nanette Cahyanie Handari Adi Warsito, S.H., di Jakarta, diberi tanda T I-6;
7. Fotokopi Persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor: AHU-0067825.AH.0102 tahun 2022, diberi tanda T I-7;
8. Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan No. 56 tanggal 15 Juni 2023 yang dibuat dihadapan Notaris DR. Sugih Haryati, S.H., M.Kn., di Jakarta Selatan, diberi tanda T I-8;
9. Fotokopi Penerimaan pemberitahuan perubahan data perseroan PT Ketrosden Triasmitra Nomor: AHU-AH.01.09-0129958 tanggal 21 Juni 2023, diberi tanda T I-9;
10. Fotokopi Berita Pelaut Indonesia No. 07 tanggal 9 Februari 2018, diberi tanda T I-10;

Halaman 55 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

11. Fotokopi Peta Laut, diberi tanda T I-11;
12. Fotokopi Surat Kepada Kepala Distrik Navigasi Kelas 1 Nomor: 042/KT.G/Dir-DISNAV/XI/2019 tanggal 13 November 2019 perihal Permohonan Kerjasama Pengamanan Kabel Laut, diberi tanda T I-12;
13. Fotokopi Perjanjian Kerjasama Nomor: HK.201/1/5/DNG.TPI-2022 Antara Distrik Navigasi Kelas 1 Tanjung Pinang dengan PT Ketrosden Triasmitra Tentang Pemanfaatan Pengoperasian Vessel Traffic Service (VTS) Center Batam Milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tanggal 25 Maret 2022, diberi tanda T I-13;
14. Fotokopi Peta Patroli Laut PT Ketrosden Triasmitra Tbk, diberi tanda T I-14;
15. Fotokopi Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, diberi tanda T I-15;
16. Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian, diberi tanda T I-16;
17. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, diberi tanda T I-17;
18. Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2022 tentang Organisasi dan tata Kerja Distrik Navigasi, diberi tanda T I-18;
19. Fotokopi Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Nomor: 12/PenPid.B-SITA/2023/PN.Klt tanggal 20 Januari 2023 tentang Persetujuan Penyitaan Terhadap Barang Bukti, diberi tanda T I-19;
20. Fotokopi Putusan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN. Klt tanggal 9 Juni 2023, diberi tanda T I-20;
21. Fotokopi Putusan Pengadilan Tinggi Jambi Nomor: 103/PID.SUS/2023/PT JMB tanggal 4 Agustus 2023, diberi tanda T I-21;
22. Fotokopi Putusan Kasasi Nomor: 5787 K/Pid.Sus/2023 tanggal 16 November 2023, diberi tanda T I-22;
23. Fotokopi Peraturan Menteri Nomor 129 tahun 2016 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan, diberi tanda T I-23;
24. Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, diberi tanda T I-24;

Halaman 56 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

25. Fotokopi Dokumentasi Foto saat Kabel diangkat, diberi tanda T I-25;
26. Fotokopi Dokumentasi Foto saat Mediasi dilakukan di Kantor Kesyahbandaran dan Penyelenggara Pelabuhan Kelas IV Kuala Tungkal, diberi tanda T I-26;
27. Fotokopi Dokumentasi Foto saat proses Restorasi kabel, diberi tanda T I-27;
28. Fotokopi Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 tahun 2000, diberi tanda T I-28;
29. Fotokopi Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 4 Tahun 2001, diberi tanda T I-29;
30. Fotokopi Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan Nomor: 2508/PR B/PD-DIR/VII/2016 tanggal 25 Juli 2016, diberi tanda T I-30;
31. Fotokopi Perjanjian Regres Nomor: 0501/PKS/PRB-TRIAS/VII/1/2019 tanggal 05 Juli 2019, diberi tanda T I-31;
32. Fotokopi Surat Kepada Distrik Navigasi Tipe A, Kelas 1 Palembang No. 06/KT-Disnav.Plb/Leg/I/2024 tanggal 10 Januari 2024, diberi tanda T I-32;
33. Fotokopi Dokumen Time Domain Reflectometer (OTDR), diberi tanda T I-33;

Fotokopi bukti surat tersebut bermeterai cukup, dan telah dicocokkan sesuai dengan aslinya, kecuali bukti T I-10, T I-12, T I-14, T I-19, T I-30, T I-32, berupa fotokopi dari fotokopi tanpa diperlihatkan aslinya, sedangkan bukti T I-15, T I-16, T I-17, T I-18, T I-23, T I-24, T I-28, T I-29, berupa fotokopi dari printout, sedangkan bukti T I-20 berupa fotokopi dari salinan, sedangkan bukti T I-21, T I-22, berupa fotokopi dari legalisir, sedangkan bukti T I-25, T I-26, T I-27, berupa fotokopi dari foto ;

Menimbang bahwa Turut Tergugat II untuk menguatkan dalil-dalil sangkalannya, telah mengajukan surat-surat bukti sebagai berikut :

1. Fotokopi Kartu Tanda Penduduk Syarif Lumintarjo, diberi tanda T II-1;
2. Fotokopi Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Palapa Ring Barat No. 38 tanggal 10 Februari 2016 yang dibuat dihadapan Notaris I Nyoman Satria Wijaya, S.H.,M.Kn ., di Kabupaten Tangerang, diberi tanda T II-2;

Halaman 57 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



3. Fotokopi Pengesahan Pendirian Badan Hukum Perseroan Terbatas No. AHU-0007857.AH.01.01.Tahun 2016 tanggal 11 Februari 2016, diberi tanda T II-3;
4. Fotokopi Akta Pernyataan Keputusan Edaran Para Pemegang Saham Sebagai Pengganti Rapat Umum Pemegang Saham PT Palapa Ring Barat No. 03 tanggal 20 Maret 2023 yang dibuat dihadapan Notaris Andrea Aziz, S.H., M.Kn., di Kabupaten Subang, diberi tanda T II-4;
5. Fotokopi Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan No. AHU-AH.01.09-0102433 tanggal 20 Maret 2023, diberi tanda T II-5;
6. Fotokopi Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B.X-3 18/KL 303 tanggal 22 Juni 2017 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Jaringan Tulang Punggung Serat Optik Nasional Palapa Ring Paket Barat Kepada PT Palapa Ring Barat, diberi tanda T II-6;
7. Fotokopi Berita Pelaut Indonesia No. 07 tanggal 9 Februari 2018, diberi tanda T II-7;
8. Fotokopi Perjanjian Perbaikan dan Pemeliharaan Nomor: 2508/PRB/PD-DIR/VII/2016 tanggal 25 Juli 2016, diberi tanda T II-8;
9. Fotokopi Perjanjian Regres Nomor. 0501/PKS/PRB-TRIAS/VII/1/2019 tanggal 5 Juli 2019, diberi tanda T II-9;

Fotokopi bukti surat tersebut bermeterai cukup, dan telah dicocokkan sesuai dengan aslinya, kecuali bukti T II-6, T II-7 berupa fotokopi dari fotokopi tanpa diperlihatkan aslinya;

Menimbang bahwa para Tergugat dipersidangan telah mengajukan 3 (tiga) orang saksi, dibawah sumpah dipersidangan telah memberikan keterangan yang pada pokoknya adalah sebagai berikut :

1. Saksi YUPITERIJATI,

- Bahwa pernah ada sosialisasi ada kabel bawah laut ;
- Bahwa sosialisasi dilak dilakukan pada hari Kamis tanggal 27 Februari 2020 di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan ;
- Bahwa sosialisasi tersebut bertujuan untuk menjelaskan kepada instansi dan juga agensi-agensi jika di perairan sungai pangambuan kuala tungkal terdapat kabel fiber optik bawah laut milik PT Palapa Ring Barat ;
- Bahwa yang hadir pada waktu itu Ada agency dan instansi terkait;

Halaman 58 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



- Bahwa saksi sebagai ABK Patroli memiliki tugas mendampingi Kapten Patroli untuk melakukan pengawasan terhadap kabel bawah laut di sekitar perairan sungai pengambuan kuala tungkal ;
- Bahwa tidak dipasang rambu-rambu di sekitar kabel ;
- Bahwa pada saat sosialisasi dijelaskan diatas kabel ada marka tanda rambu bui menandakan kabel bawah laut ;

2. Saksi ISMAIL.

- Bahwa saksi bekerja di PT. Ketrosden;
- Bahwa saksi naik kapal tersebut sudah 2 kali yang pertama sebelum kabel rusak dan yang kedua setelah kabel rusak;
- Bahwa pada saat melakukan Patroli pada hari Kamis tanggal 8 September 2022, didapati ada Kapal TB Dabo 103 yang sedang berada persis di alur Kabel Bawah Laut. Saksi kemudian mendatangi Kapal yang dimaksud dengan tujuan untuk memberitahukan kepada Nahkoda Kapal agar berhati-hati dalam melakukan bongkar muat karena di bawah ada Kabel fiber optik bawah Laut ;
- Bahwa saksi saksi memberitahukan hal tersebut kepada Nahkoda saja;
- Bahwa Saksi menanyakan apakah Nahkoda mengetahui kabel bawah laut di sekitar Sungai pangambuan Kuala Tungkal, dan dijawab oleh Nahkoda Kapal Penggugat jika yang bersangkutan tidak mengetahui jika di wilayah perairan kuala tungkal terdapat instalasi kabel fiber optik bawah laut dan saksi memberikan titik-titik koordinat lokasi kabel bawah laut kepada Nahkoda Kapal;
- Bahwa saksi memberikan titik-titik koordinat lokasi kabel fiber optik bawah laut. Pemberitahuan titik-titik koordinat lokasi kabel fiber optik bawah laut dilakukan karena Peta Laut yang dimiliki di atas kapal Penggugat merupakan Peta Laut yang tidak terkoreksi yaitu Peta Laut tahun 2010 ;
- Bahwa Saksi tidak mengetahui mengenai pemasangan SBNP dan Buih/marka yang ada di perairan tersebut karena hanya bertugas untuk melakukan patroli kabel bawah laut;
- Bahwa saksi bisa membaca peta laut, di peta laut ada tertulis tanda/rambu ;

Halaman 59 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



- Bahwa Nahkoda tidak tahu keberadaan kabel bawah laut, saksi tunjukkan posisi kabelnya ;
- Bahwa tidak dapat ditunjukkan kalau pihak BBS yang putus kabel ;

3.Saksi **MUHAMMAD RAIHAN.**

- Bahwa saksi bekerja di PT. Ketrosden Triasmitra;
- Bahwa jabatan saksi sebagai staff financing ;
- Bahwa tugas saksi untuk monitoring customer yang komplek jika terjadi gangguan pada kabel fiber optik ;
- Bahwa masalah yang saksi ketahui yakni adanya kabel optik yang putus di Kula Tungkal ;
- Bahwa saksi mengetahui kabelnya putus tetapi tidak tahu tetapi hasil dari update laporan kalau terkena sesuatu ;
- Bahwa apabila terdapat gangguan pada kabel fiber optik dan customer mengajukan keberatan, Divisi Network Operation Center (“**NOC**”) akan mengeluarkan tiket/referensi pengaduan kepada customer yang dapat digunakan oleh customer untuk mengetahui secara berkala perbaikan atas gangguan yang terjadi hingga status link menunjukkan UP (jaringan kabel telah normal). Selanjutnya, ketika menerima keberatan dari customer maka divisi NOC akan meneruskan informasi gangguan kabel fiber optik tersebut kepada Tim Lapangan yang akan melakukan pengecekan secara langsung di lokasi kabel yang mengalami gangguan;
- Bahwa ada komplek kabel putus terjadi pada tanggal 08 September 2022, diminta pengecekan di Kuala Tungkal ;
- Bahwa nama costumernya adalah Moratelindo ;
- Bahwa sesuai SOP, setelah mendapatkan keluhan dari customer tersebut, memberitahukan kepada Tim Lapangan untuk mengecek ke lokasi kabel yang mengalami gangguan ;
- Bahwa setelah Tim Lapangan berada di lokasi kabel yang mengalami gangguan, Saksi menerima *Update Optikal Time Domain Reflectometer* (“**OTDR**”) dari Tim Lapangan ;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa berdasarkan OTDR yang diterima dari Tim Lapangan diketahui jika gangguan pada Kabel Fiber Optik Bawah Laut di perairan kuala tungkal disebabkan karena terputusnya kabel. Gangguan pada kabel yang disebabkan karena kabel terputus dibuktikan dengan diagram OTDR yang menunjukkan terjadi penurunan grafik secara radikal;
- Bahwa penyebabnya dari laporan yang diterima karena ada kabel yang putus ;

Menimbang bahwa selain saksi saksi tersebut para Tergugat telah mengajukan 2 (dua) orang Ahli, dibawah sumpah dipersidangan telah memberikan pendapat yang pada pokoknya adalah sebagai berikut :

1. TEGUH SUDIYANTO, S.H., M.Hum,

- Bahwa yang berwenang mengeluarkan peta laut yaitu Pushidrosal ;
- Bahwa Tugas dan fungsi dari Pushidrosal sebagaimana diatur dalam peraturan presiden nomor 66 tahun 2019 tentang Pusat Hidro-Oceanografi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut ("PERPRES PUSHIDROSAL");
- Bahwa aturan internasional namanya The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) adalah perjanjian keselamatan pelayaran internasional dari International Maritime Organization (IMO), badan PBB yang membidangi pelayaran dan kelautan. SOLAS mengatur keselamatan jiwa di laut, yang mencakup segala jenis kapal laut ;
- Bahwa Undang-Undang yang mengatur tentang peta laut yakni dalam Pasal 185 Undang Undang No 17 tahun 2008 Pemerintah melaksanakan survei dan pemetaan hidrografi untuk pemutakhiran data pada buku petunjuk-pelayaran, peta laut, dan peta alur-pelayaran sungai dan danau ;
- Bahwa dalam Pasal 187 Undang Undang No 17 tahun 2008 Alur-pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang ;
- Bahwa Dalam Pasal 198 Undang Undang No 17 tahun 2008 disebutkan rute wajib dicantumkan di peta laut, diumumkan oleh instansi yang berwenang ;
- Bahwa dalam Pasal 124 Undang Undang No 17 tahun 2008 Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk

Halaman 61 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal ;

- Bahwa apabila Nahkoda tidak memiliki peta laut akan diancam dengan sanksi berupa pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000,- (*tiga ratus juta Rupiah*) sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 131 Jo. Pasal 306 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- Bahwa Setiap Nahkoda yang akan berlayar wajib melengkapi peta laut ;
- Dalam Pasal 282 ayat 1 Undang Undang No 17 tahun 2008 disebutkan yang dimaksud dengan “penyidik lainnya” adalah penyidik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan antara lain Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut ;
- Bahwa kalau sudah ada peta laut, ada buku petunjuk pelayaran dan buku pasti update terus kalau sudah ada ijin keluar dari syahbandar kalau nahkoda tidak update itu pelanggaran, syahbandar wajib update peta laut;
- Bahwa Peta laut wajib demi keselamatan ;
- Bahwa Sarana bantu navigasi di laut itu wajib, dalam Peraturan Menteri No 129 tahun 2016 diatur tentang sarana bantu navigasi pelayaran sedangkan Dalam Pasal 69 Peraturan Menteri No 129 tahun 2016 diatur tentang alur pelayaran ;
- Bahwa setiap Nahkoda yang operasikan kapal wajib melengkapi alat keselamatan ;
- Bahwa mengenai peta laut wajib, diatur di Pasal 124 Undang Undang No 17 tahun 2008;
- Bahwa Kuasa Penggugat menunjukkan peta laut, di peta laut tidak ada gambar jangkar yang disilang, ahli menyatakan tidak tahu ;
- Bahwa apabila syahbandar sudah memberi ijin, artinya telah terpenuhi syarat ;
- Bahwa dengan dikeluarkannya PERPRES PUSHIDROSAL peta laut harus update ;

2. SINUNG BUDI PRASOJO,

Halaman 62 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



- Bahwa ahli sebagai Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut juga sebagai Pelaut bersertifikasi, sehingga Ahli memahami hal-hal teknis dalam permasalahan pelayaran di Indonesia ;
- Bahwa Jenis perairan yang ada di Indonesia khususnya terkait dengan kondisi perairan berupa perairan aman (*literal*) dan perairan berbahaya (*cardinal*). Kondisi perairan tersebut memiliki korelasi dengan jenis SBNP yang wajib diketahui oleh Nahkoda dan/atau pemilik kapal yang akan melakukan kegiatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia ;
- Bahwa mengenai jenis-jenis SBNP yang berbeda mulai dari warna sampai dengan bentuknya, hal mana dari tiap jenisnya memiliki arti yang berbeda-beda. Jenis SBNP dan bentuk-bentuk SBNP termaktub dalam Peta Laut No. 1 yang merupakan keharusan untuk diketahui oleh Nahkoda kapal ;
- Bahwa pemasangan SBNP tidak wajib dilakukan jika berada pada perairan yang padat lalu lintas kapal ;
- Bahwa jika setiap bangunan instalasi bawah laut memasang SBNP maka justru akan menimbulkan kerugian bagi kapal karena alur pelayaran terhalang oleh banyaknya SBNP. Oleh karena itu jika SBNP tidak menjadi wajib dalam kondisi tertentu. Pemasangan SBNP juga tidak boleh dilakukan secara sembarangan, disinilah peran dari Direktur Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk mengatur penyediaan SBNP mulai dari penunjukan titik koordinat pemasangan SBNP sampai dengan jenis SBNP yang akan dipasang ;
- Bahwa dalam perairan di Indonesia dikenal zona keselamatan dan/atau area terbatas terlarang yang diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Zona keselamatan dan/atau area terbatas terlarang tersebut dibagi atas 2 (dua) sebagai berikut:
 - Zona Terlarang sejauh 500 m dari sisi kanan dan kiri bangunan instalasi
 - Zona Terbatas sejauh 1.250M yang dihitung dari titik terluar zona terlarang

Dengan demikian, berdasarkan pada ketentuan luas zona terlarang dan terbatas adalah sejauh 1.750M dari bagian terluar bangunan instalasi.



- Bahwa dalam zona pelayaran baik terlarang maupun terbatas tersebut jika setiap Nahkoda dan/atau pemilik kapal yang melakukan kegiatan pelayaran dilarang keras untuk melego jangkar. Bahkan sekalipun terdapat keadaan yang memaksa (*force majeure*) Nahkoda dan/atau pemilik kapal tetap dilarang untuk melego jangkar pada zona terlarang dan zona terbatas;
- Bahwa ada aturan yang mengatur tentang boleh atau tidaknya sebuah kapal yang berada di zona tersebut;
 - Bahwa dalam PP No. 17 Tahun 1974, Peraturan Menteri No 129 tahun 2016 disebutkan tidak boleh melakukan lego jangkar;
- Bahwa Di pelayaran ada 2 kategori yaitu lateral di perairan aman dan kardinal di perairan berbahaya ;
 - Bahwa di Peta No. 1 diatur symbol-simbol yang digambar dalam peta laut;
 - Bahwa bentuk SBNP berupa Menara suar, rambu suar, pelampung dan tanda siang;
 - Bahwa zona pelayaran wajib diketahui oleh Nahkoda dan/atau pemilik kapal melalui Peta Laut yang wajib dimiliki diatas kapal karena merupakan instrumen keselamatan kapal. Disamping Peta Laut, nahkoda dan/atau pemilik kapal wajib memiliki alat instrument keselamatan pelayaran lainnya seperti Radio Kapal, *Automatic Identification System* (“AIS”), Publikasi Nautika, *Global Positioning System* (“GPS”), Radar dan alat navigasi konvensional. Peta Laut merupakan visualisasi kedalaman laut maupun gambaran mengenai kondisi perairan;
 - Bawa peta Laut berbentuk 2 (dua) yaitu Peta Laut kertas dan Peta Laut elektronik ;
 - Bahwa peta Laut Kertas dapat dimiliki oleh Nahkoda dan/atau pemilik kapal setelah melakukan pembelian pada koperasi PUSHIDROSAL. Sedangkan untuk Peta laut Elektronik dapat dimiliki oleh Nahkoda dan/atau pemilik kapal setelah melakukan pembayaran pembelian aplikasi Peta Laut Elektronik di PUSHIDROSAL ;
 - Bahwa Pembaharuan Peta Laut dilakukan oleh PUSHIDROSAL setiap seminggu sekali untuk pembaharuan umum dan dapat



diperbaharui setiap saat jika terdapat kondisi-kondisi tertentu semisal terjadi kecelakaan kapal dan kapal tenggelam ;

- Bahwa peta Laut menjadi syarat keselamatan pelayaran yang dipenuhi agar dapat memperoleh SIB dari Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan ;
- Bahwa apabila Nahkoda dan/atau pemilik kapal tengah mengalami masalah baik dengan kondisi kapal maupun karena cuaca maka hal yang wajib dilakukan sebagai berikut:
 - Melihat kondisi arus melalui buku arus yang umum dimiliki oleh nahkoda di atas kapal. Dengan diketahuinya kondisi arus maka nahkoda dapat membawa kapal untuk menjauh dari zona terlarang dan terbatas, setelah berada di luar zona terlarang dan terbatas barulah nahkoda dapat melego jangkar;
 - Setelah keluar dari zona terlarang dan terbatas, nahkoda dapat melakukan panggilan dengan menghubungi VTS untuk memberitahukan masalah pelayaran yang dialami oleh kapal;
 - Selanjutnya, nahkoda melakukan koordinasi dengan otoritas pelabuhan yang menerima pemberitahuan melalui VTS dan selanjutnya dapat melakukan olah gerak kembali
- Bahwa tidak ada alasan bagi Nahkoda dan/atau pemilik kapal untuk melego jangkar pada zona terlarang dan terbatas termasuk namun tidak terbatas pada kondisi-kondisi force majeure yang dialami kapal;
- Bahwa ada format tersendiri tidak baku, tidak ada seperti koran, diperoleh dengan cara membeli, download dari website;
- Bahwa sikap nahkoda kalau kapal ada di zona terbatas, terlarang Nahkoda harus memperhatikan factor seperti arus airnya, harus melihat kekuatan arus airnya baru bisa lego jangkar;
- Bahwa daerah yang tidak sibuk itu wajib pasang rambu ;
- Bahwa tentang Zona Terbatas sejauh 1.250M itu luasan areanya, dilarang lego jangkar juga tidak boleh berlayar;
- Bahwa surat ijin berlayar wajib dipenuhi ;

Menimbang bahwa para pihak telah masing masing telah mengajukan kesimpulanya ;



Menimbang bahwa para pihak menyatakan tidak akan mengajukan sesuatu hal lagi dan mohon Putusan ;

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

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

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

DALAM EKSEPSI :

Menimbang bahwa terhadap gugatan Penggugat tersebut, Tergugat I dan Tergugat II dalam surat jawabannya telah mengajukan Ekseps sebagai berikut :

A. Gugatan Penggugat Kurang Pihak (*Plurium Litis Consortium*).

A.1. Penggugat Harus Mengikutsertakan Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas

1 Palembang Dalam Gugatan *Aquo*.

- Bahwa Pemerintah melalui Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang sebagai Tergugat atau Turut Tergugat, hal mana Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang memiliki kewajiban untuk menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran ("**SBNP**"). Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang merupakan Badan Layanan Umum yang merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Bahwa agar semakin terang duduk perkara terhadap permasalahan yang didalilkan Penggugat terhadap siapakah yang harus bertanggung jawab untuk menyediakan SBNP maka sudah sepatutnya Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang wajib ditarik sebagai pihak dalam perkara *a quo*;

A.2. Penggugat Harus Mengikutsertakan Penyidik Kepolisian Daerah Jambi Yang Telah Melakukan Sita Terhadap Kapal Penggugat

- Bahwa Penggugat juga seharusnya menarik Penyidik Kepolisian Republik Indonesia ("**Penyidik POLRI**") C.q Kepolisian Daerah Jambi ("**POLDA Jambi**") sebagai Turut Tergugat dalam perkara *aquo*. Hal ini dikarenakan dalam permasalahan yang terjadi, Pihak POLDA Jambi-lah yang melakukan penyidikan atas terjadinya suatu peristiwa pidana yang dilakukan oleh Nahkoda Kapal Penggugat, sehingga dari proses

Halaman 66 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



penyidikan tersebut, Nahkoda Kapal Penggugat dinyatakan bersalah dan Kapal Penggugat disita sebagai barang bukti atas suatu peristiwa pidana tersebut ;

- Bahwa berkenaan dengan kerugian yang dirasakan oleh Penggugat karena kapal Penggugat disita sebagai barang bukti, Penggugat juga harus menarik penyidik POLDA Jambi sebagai Turut Tergugat dalam gugatan, dengan tidak ditariknya Penyidik POLDA Jambi dalam gugatan *aquo*, maka gugatan Penggugat tidak lengkap dan tidak memenuhi syarat formil suatu gugatan (*plurium litis consortium*) ; Berdasarkan hal tersebut beralasan menyatakan gugatan yang diajukan oleh Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima (*niet onvankelijke verklaard*);

B. Gugatan Penggugat Kabur (*Obscuur Libel*).

- Bahwa selanjutnya di dalam petitum gugatannya, Penggugat dengan begitu saja menyatakan Para Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum. Namun di dalam posita gugatan Penggugat, Penggugat sama sekali tidak menjelaskan atau pun menyebutkan suatu perbuatan melawan hukum apa dan bagaimana peristiwa hukum yang Para Tergugat lakukan, apakah perbuatan melawan hukum itu karena sebuah kelalaian atau kesalahan atau tidak, apakah perbuatan melawan hukum itu karena bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan atau tidak, apakah perbuatan melawan hukum itu melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukumnya itu sendiri;
- Bahwa dikarenakan posita gugatan Penggugat tidak menerangkan secara jelas dasar perbuatan melawan hukum apa yang dilakukan oleh Para Tergugat maka gugatan Penggugat merupakan gugatan yang sangat mengada-ada dan tidak berdasarkan hukum. Oleh karena itu, gugatan Penggugat yang demikian jelas-jelas merupakan gugatan yang sangat jelas kabur (*Obsuur Libel*).

C. Esepsi Sub Judice (*aanHanging*).

Gugatan Penggugat yang masih bergantung kepada perkara Pidana yang sementara diadili di Pengadilan Negeri Kuala Tungkal Cq. Pengadilan Tinggi Jambi.

- Bahwa masih terdapat pemeriksaan perkara pidana nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN. Klt di Pengadilan Negeri Kuala Tungkal yang telah diputus pada tanggal 9 Juni 2023 yaitu perkara pidana terbukti

Halaman 67 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



atas kesalahan dan kelalaian Nahkoda kapal Penggugat yang terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “melakukan kegiatan perbaikan tanpa persetujuan dari Syahbandar” sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran dan menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 5 (lima) bulan penjara ;

- Bahwa sebagaimana amar putusan Pengadilan Negeri Kuala Tungkal tersebut, perbuatan Nahkoda Kapal Penggugat yang melabuhkan jangkar pada daerah yang harus dihindari dan karena melakukan perbaikan tanpa terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari Syahbandar sehingga menyebabkan putusnya kabel optik bawah laut milik Tergugat II ;
- Bahwa Putusan Pengadilan Tinggi Jambi dan teregister perkara Nomor: 103/PID.SUS/2023/PT JMB tanggal 4 Agustus 2023. Putusan yang dikeluarkan oleh Pengadilan Tinggi Jambi memberikan putusan dengan mengadili sendiri yang menyatakan Terdakwa M. Taufik Ali Hasibuan Bin Ali Amran Hasibuan tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan gangguan fisik dan elektromagnetik terhadap penyelenggaraan Telekomunikasi” sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi dan menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan pidana denda sejumlah Rp. 50.000.000,- (*lima puluh juta Rupiah*);
- Bahwa selanjutnya perkara tersebut masih dalam tingkat Kasasi yang diajukan oleh Terdakwa ;
- Bahwa untuk menghindari terjadinya perbedaan putusan dari 2 (dua) lembaga peradilan yang memeriksa dan mengadili perkara, karena kondisi *legal standing* Penggugat yang masih bergantung kepada upaya hukum putusan pengadilan pidana (*aanhanging*), maka Para Tergugat memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim untuk menyatakan menolak gugatan atau setidaknya menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*) sampai dengan adanya putusan Pengadilan yang memiliki kekuatan hukum tetap;

Halaman 68 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Berdasarkan uraian di atas, kami mohon kepada Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili Perkara Perdata No. 498/Pdt.G/2023/PN.JKT.Tim untuk memberikan putusan sela dalam eksepsi ini yaitu menerima dan mengabulkan Eksepsi Para Tergugat untuk seluruhnya dan menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya atau setidaknya gugatan Penggugat tidak dapat di terima (*Niet Ontvankelij Verklaard*) ;

Menimbang bahwa selanjutnya terhadap eksepsi Tergugat I dan Tergugat II, Penggugat dalam repliknya menyatakan eksepsi tersebut tidak beralasan dan menolak materi eksepsi tersebut ;

Menimbang bahwa sebelum mempertimbangkan lebih lanjut tentang materi pokok perkara, Majelis Hakim akan terlebih dahulu akan mempertimbangkan Eksepsi para Tergugat tersebut sebagaimana uraian dibawah ini ;

1. Tentang Gugatan Penggugat Kurang Pihak (*Plurium Litis Consortium*).

Menimbang bahwa menurut para Tergugat dengan tidak diikut sertakan pihak-Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang dan Penyidik Kepolisian Republik Indonesia (“**Penyidik POLRI**”) C.q Kepolisian Daerah Jamb i (“**POLDA Jambi**”) sebagai Tergugat atau Turut Tergugat dalam perkara *quo* menjadikan Gugatan Penggugat kurang pihak ;

Menimbang bahwa terhadap eksepsi tersebut Majelis Hakim berpendapat adalah hak penggugat untuk menentukan siapa yang harus digugat. Pendapat tersebut sesuai dengan Yurisprudensi MA. No. 3909 K/Pdt/1994 tanggal 11 April 1992 dimana terdapat kaidah hukum yang menyebutkan adalah hak Penggugat untuk menentukan siapa siapa akan dijadikan pihak atau ditarik dalam perkara ;

Menimbang bahwa siapa siapa yang akan digugat tentunya disini adalah orang yang memiliki hubungan hukum yang dianggap telah melanggar hak dan kepentingan serta merugikan kepentingan Penggugat ;

Menimbang bahwa Tergugat merupakan pihak yang memiliki hubungan langsung dengan Penggugat, pihak yang dianggap melakukan tindakan yang melanggar hukum dan/atau merugikan bagi kepentingan penggugat atau orang yang memiliki berkewajiban melakukan sesuatu. Sedangkan Turut Tergugat

Halaman 69 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



adalah orang atau pihak yang tidak berkepentingan secara langsung dalam perkara tersebut tetapi ada sangkut pautnya dengan pihak atau sengketa yang bersangkutan ;

Menimbang bahwa menurut Majelis Hakim Gugatan Perbuatan melawan hukum menuntut kewajiban Tertentu kepada Tergugat I dan Tergugat II saja bukanlah merupakan Gugatan kurang pihak. Demikian halnya pihak-pihak lain yang disebutkan para Tergugat sebagaimana materi eksepsinya, karena tanpa ditariknya Kepala Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Palembang dan Penyidik Kepolisian Republik Indonesia (“Penyidik POLRI”) C.q Kepolisian Daerah Jambi (“POLDA Jambi”) sebagai Tergugat atau Turut Tergugat tersebut tidak menghalangi penyelesaian perkara secara komprehensif ;

Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut materi eksepsi Tergugat haruslah tidak beralasan menurut hukum dan haruslah ditolak ;

2. Tentang Gugatan
Penggugat Kabur
(*Obscuur Libel*).

Menimbang bahwa beberapa elemen yang perlu dicermati dimana suatu gugatan dapat dikatakan *obscur libel* yakni tidak jelasnya dasar hukum dalil gugatan, Tidak jelasnya obyek sengketa, Petitum tidak jelas dan posita dan petitum gugatan tidak berhubungan atau saling bertentangan ;

Menimbang bahwa sebagaimana eksepsi para Tergugat yang menyatakan bahwa Gugatan Penggugat tidak menerangkan secara jelas dasar perbuatan melawan hukum apa yang dilakukan oleh Para Tergugat maka gugatan Penggugat merupakan gugatan yang sangat mengada-ada dan tidak berdasarkan hukum ;

Menimbang, bahwa setelah mencermati Gugatan Penggugat Majelis Hakim berpendapat Gugatan penggugat cukup jelas dan terang dengan dasar dan dalil yang bertitik tolak dari adanya kelalaian Para Tergugat yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya mengakibatkan kerugian bagi Penggugat, perbuatan para Tergugat tersebut menurut Penggugat dapat klasifikasikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum. Gugatan demikian cukup jelas, dan terang mempunyai dasar gugatan dan tuntutan yang jelas dan juga telah memenuhi syarat formil dan materil serta semua elemen yang ditentukan, sehingga dengan demikian eksepsi para Tergugat tersebut haruslah dinyatakan tidak beralasan menurut hukum dan ditolak ;



3. Tentang Esepsi
Sub Judice
(*aanHanging*).

Menimbang bahwa suatu perbuatan melawan Hukum memiliki dua aspek hukum yaitu hukum perdata dan hukum pidana. Kedua aspek hukum tersebut memiliki pertanggung jawaban yang berbeda, Perbedaan itu lebih dititikberatkan pada perbedaan sifat dimana hukum pidana yang bersifat publik dan hukum perdata yang bersifat privat. Bahwa yang membedakan antara perbuatan tersebut bahwa sesuai dengan sifatnya dimana perbuatan pidana ada kepentingan umum yang dilanggar, sedangkan dengan perbuatan melawan hukum perdata yang dilanggar hanya kepentingan pribadi saja ;

Menimbang bahwa selain itu, perbedaannya juga terletak pada unsur-unsurnya. Dalam konteks hukum pidana, unsur Pebuatan melawan Hukum adalah perbuatan yang melanggar undang-undang, perbuatan yang dilakukan di luar batas kewenangan atau kekuasaan, dan perbuatan yang melanggar asas-asas umum hukum. Sedangkan unsur Perbuatan melawan hukum dalam konteks hukum perdata adalah adanya kesalahan dari pihak pelaku, adanya kerugian bagi korban, dan adanya hubungan kausal antara perbuatan serta kerugian. Oleh karena memiliki sifat pertanggung jawaban yang berbeda, maka Suatu Perbuatan melawan Hukum aspek hukum perdata maupun perdata dapat dimintakan pertanggung jawaban secara tersendiri, masing-masing ataupun secara bersamaan ;

Menimbang bahwa oleh karena perkara gugatan a quo memiliki sifat, pertanggungjawaban, serta sobyek hukum yang berbeda dengan perkara pidana nomor: 36/Pid.Sus/2023/PN. Klt. di Pengadilan Negeri Kuala Tungkal (bukti surat P-10,T-20,T-21dan T-22), maka materi eksepsi para Tergugat yang menyatakan Gugatan Penggugat yang masih bergantung kepada upaya hukum putusan pengadilan pidana (*aanhanging*) tidak beralasan dan cenderung mengada ada ;

Menimbang bahwa berdasarkan uraian dan pertimbangan tersebut diatas, oleh karena eksepsi Tergugat I dan Tergugat II tidak beralasan menurut hukum maka eksepsi tersebut haruslah ditolak ;

DALAM POKOK PERKARA :

Menimbang bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat yang pada pokoknya adalah berkenaan Perbuatan Tergugat I yang dengan sengaja lalai



dalam menempatkan tanda-tanda keberadaan kabel optik disekitar wilayah perairan Kuala Tungkal, jelas bertentangan dengan kewajiban serta tanggung jawab hukumnya selaku perseroan yang seharusnya beritikad baik dalam menjalankan aktifitas dan/atau kegiatan usahanya. Perbuatan Tergugat I yang tidak menempatkan tanda/marka/rambu sekaligus memanfaatkan musibah kecelakaan yang dialami oleh Kapal Penggugat guna memperoleh keuntungan dalam bentuk ganti rugi, dikategorikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum (*Onrechtmatige daad*) ;

Menimbang bahwa sebagaimana dalam jawabanya, Para Tergugat menyangkal dalil dalil Gugatan Penggugat yang menyatakan bahwa Perbuatan Penggugat menurunkan jangkar pada sekitar wilayah perairan Kuala Tungkal merupakan tindakan salah dan mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Hal ini dikarenakan wilayah perairan tersebut termasuk area yang harus dihindari melabuhkan jangkar karena terdapat bangunan instalasi berupa kabel optik bawah laut milik Tergugat II;

Menimbang bahwa oleh karena dalil gugatan Penggugat disangkal, maka berdasarkan Pasal 163 HIR, Penggugat berkewajiban untuk membuktikan dalil gugatannya;

Menimbang bahwa untuk membuktikan Gugatannya Penggugat telah mengajukan bukti surat berupa P-1 sampai dengan P-16 dan empat orang saksi;

Menimbang bahwa sebaliknya Tergugat I untuk membuktikan sangkalanya Tergugat telah mengajukan bukti surat berupa T.1-1 sampai dengan T.1 32, dan Tergugat II mengajukan bukti surat berupa T.II-1, sampai dengan T II-9 dan mengajukan tiga orang saksi serta dua orang ahli ;

Menimbang bahwa selanjutnya terhadap Gugatan Penggugat tersebut Majelis Hakim akan mempertimbangkan sebagai berikut ;

Menimbang bahwa sebagaimana dalil Gugatan penggugat yang menyatakan bahwa peristiwa pada tanggal 06 September 2022, sekira pukul 16.30 WIB, Kapal Penggugat berjenis Tugboat Dabo 103 (bukti surat P-2) menarik tongkang Marine Power 2321 dengan muatan yang berisi batu bara, berangkat dari Jetty Integra yang berada di wilayah Tungkal Ulu dengan tujuan ke arah Cilegon Merak. (Vide bukti P-5a, b,c,d,e,f,dan g.) ;

Menimbang bahwa dalam melakukan aktifitasnya pelayarannya tersebut Penggugat telah mendapatkan surat Persetujuan berlayar (SPB) yang



diterbitkan oleh Syahbandar selaku pengawas yang menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran (vide bukti P-4a, b,c,d,e,dan f) ;

Menimbang bahwa tanggal 07 September 2022, pukul 04.00, Kapal Penggugat tadi melewati (*passing*) Jetty P.T. WKS. Dan dikarenakan kapal tersebut berlayar menelusuri arus pasang laut yang kencang maka demi keselamatan berlayar, Nahkoda Kapal Penggugat pun memutuskan untuk menyandarkan kapal sementara (*tambat*) di sekitaran wilayah perairan Sei Mahang .Pada tanggal 08 September 2022, Kapal Penggugat kembali melanjutkan perjalanannya dimana Kapal Penggugat mengalami gangguan mesin yang menyebabkan tongkang Marine Power 2321 tidak dapat dikendalikan, sehingga tongkang tersebut menabrak Sero-sero/Togok (rumah ikan) milik para nelayan yang berada disekitaran wilayah tersebut;

Menimbang bahwa berdasarkan Berita acara Nahkoda kapal yang menerangkan aktifitas serta posisi kapal sekira pukul 06.00 WIB. tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat tadi akhirnya kandas pada posisi GPS 00°-47.04' S, Longitude: 103°-32.51' E, (vide bukti P-12b). Bahwa selama menunggu air pasang, kemudian awak Kapal Penggugat berupaya untuk melakukan *re-floating* pada *barge* (tindakan darurat yang dilakukan guna mengapungkan kembali tongkang yang kandas), Nahkoda Kapal Penggugat dihubungi oleh pihak Patroli Kabel Tergugat I, yang menginformasikan jika tongkang yang ditarik oleh Kapal Penggugat telah menyentuh kabel optik bawah laut yang mengakibatkan kerusakan terhadap jaringan kabel optik milik Tergugat II (vide bukti TI-25, TI-27 dan TI-33) ;

Menimbang bahwa selanjutnya akan dipertimbangkan apakah kerusakan jaringan kabel optik tersebut diakibatkan oleh kelalaian Penggugat atau sebaliknya merupakan kelalaian para Tergugat, serta siapa yang seharusnya secara hukum bertanggung jawab atas peristiwa tersebut ;

Menimbang bahwa untuk menjamin keamanan lalu lintas pelayaran kapal diperlukan Kenavigasian yakni segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran, dimana jenis sarana bantu navigasi pelayaran dimaksud dapat berupa visual, elektronik atau audible. Hal tersebut antara lain berfungsi untuk menentukan haluan kapal, memberitahukan adanya bahaya/rintangannya pelayaran, menunjukkan batas-batas alur-pelayaran yang aman, serta menunjukkan kawasan dan/atau kegiatan khusus di perairan;

Menimbang bahwa sarana bantu navigasi pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas



kapal. Maka setiap kegiatan di perairan mewajibkan dipasang sarana bantu navigasi pelayaran.”

Menimbang bahwa ketentuan yang mewajibkan pemasangan sarana bantu navigasi pelayaran telah diatur dalam ketentuan perundang undangan ;

Menimbang sebagaimana Peraturan menteri perhubungan No. 25 Tahun 2011 tentang sarana bantu Navigasi Pelayaran dalam pasal 21 ayat (2) menyebutkan bahwa Pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk kepentingan tertentu dan pada lokasi tertentu dapat dilakukan oleh badan usaha setelah mendapat izin dari Direktur Jenderal. Selanjutnya ketentuan yang menentukan tanggung jawab Badan usaha dalam pengadaan sarana batu Navigasi juga telah ditentukan dalam Peraturan menteri perhubungan No. 25 Tahun 2011 tentang sarana bantu Navigasi Pelayaran dimana pada pasal 21 ayat (5) Pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran untuk kepentingan badan usaha dilakukan oleh badan usaha yang bersangkutan ;

Menimbang bahwa sebagaimana ketentuan Pasal 69 Ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 129 tahun 2016, sebagaimana yang telah mengalami penyesuaian melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 40 tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 129 tahun 2016 tentang Alur-Pelayaran Di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi Di Perairan (“Permenhub Alur Pelayaran dan Bangunan Instalasi Perairan”) menyebutkan bahwa :

Pasal 69 ayat (1) Pada setiap bangunan atau instalasi di perairan wajib dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.”

Pasal 69 Ayat (2) Pemasangan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemilik bangunan dan/atau instalasi, setelah mendapat persetujuan dari Direktur Jenderal.”

Menimbang bahwa selanjutnya Pasal 81 Ayat (1) jo. Pasal 82 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor: 52 Tahun 2000, tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi menyebutkan

Pasal 81 Ayat (1) *Penyelenggara jaringan telekomunikasi dan penyelenggara telekomunikasi khusus wajib memasang tanda-tanda keberadaan jaringan telekomunikasi.”*

Pasal 82 : *Setiap jaringan telekomunikasi, sarana dan prasarana telekomunikasi harus dilengkapi dengan sarana*



pengamanan dan perlindungan agar terhindar dari gangguan telekomunikasi.”

Menimbang bahwa berdasarkan uraian pertimbangan tersebut hubungannya dengan perkara ini adalah merupakan kewajiban hukum yang harus dipenuhi oleh Tergugat II selaku badan Usaha pemilik kabel optik untuk melengkapi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP);

Menimbang bahwa berdasarkan keseluruhan surat bukti dipersidangan tidak ada satupun yang dapat membuktikan bahwa ditempat kejadian atau peristiwa kapal kandas dan menurunkan jangkar adanya tanda SBNP baik berupa visual, elektronik atau audible ;

Menimbang bahwa berdasarkan fakta dipersidangan dari keterangan saksi saksi dipersidangan yakni saksi Mitra alip Tri Pratama , Saut Manurung, Zaidabus, Abdul Rasad, SE, dan saksi Yupiterijati menerangkan bahwa disekitar pereristiwa terputusnya kabel optik tersebut tidak terdapat Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dalam bentuk apapun ;

Menimbang bahwa berdasarkan surat bukti P-8a, 8b,8c membuktikan bahwa Tergugat I dan Tergugat II belum pernah sama sekali mengajukan permohonan rekomendasi pembangunan sarana bantu Navigasi pelayaran (SBNP) ;

Menimbang bahwa berdasarkan bukti surat berupa P-16 membuktikan bahwa Kementerian Perhubungan melalui direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengingatkan pada Tergugat I untuk segera memasang Sarana Bantu Navigasi pelayaran (SBNP) ;

Menimbang bahwa dengan demikian dapat dibuktikan para Tergugat sebagai badan usaha yang melakukan kegiatan di perairan laut telah lalai memenuhi kewajibannya menurut undang undang untuk memasang Sarana Bantu Navigasi pelayaran (SBNP) sehingga membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas pelayaran Kapal;

Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut diatas perbuatan para Tergugat yang tidak melakukan sesuatu yang telah diperintahkan/yang diharuskan ketentuan undang undang dan sengaja tidak menempatkan Sarana Bantu Navigasi pelayaran (SBNP) mengakibatkan kerugian dapat dikualifikasikan sebagi perbuatan melawan Hukum (*onrechmatige daad*) ;

Menimbang bahwa oleh karena para Tergugat telah dinyatakan telah melakukan Perbuatan melawan hukum, maka hubungannya dengan petitum gugatan penggugat pada point dua agar Para Tergugat bersalah serta telah



melakukan Perbuatan Melawan Hukum tersebut sepatutnya haruslah dikabulkan ;

Menimbang bahwa sebagaimana ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan "Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut."

Menimbang bahwa akibat peristiwa putusnya kabel optik tersebut kegiatan bidang usaha Penggugat terhambat karena Kapal Penggugat disita akibat adanya laporan terhadap nahkoda Kapal Penggugat yang dilakukan oleh Tergugat I, padahal senyatanya kelalaian tersebut dikarenakan kelalaian para Tergugat II sendiri akibat lalai terhadap pemenuhan kewajiban menurut undang undang telah diabaikan ;

Menimbang bahwa tentang tuntutan ganti kerugian Kerugian Materil yang dimintakan oleh Penggugat sebagaimana petitum poin tiga Majelis Hakim akan mempertimbangkan sebagai berikut :

Menimbang bahwa Kerugian materil yang dialami PENGGUGAT, sebesar Rp 14.000.000.000,- (*empat belas miliar Rupiah*) didukung surat bukti (P-5a, b,c,d,e,f,dan g, P-6, P-11a, b dan c) , dimana kerugian berasal dari tidak terlaksananya proses loading (muat) dan angkut barang tambang hasil hubungan kontraktual antara Penggugat dengan Perusahaan mitra/klien Penggugat,. Dengan rincian kapasitas ruang muat sebanyak ±4500 Tonase/MT (diukur dalam ton), yang dalam 1 (satu) bulan-nya Kapal dan/atau Tongkang Penggugat dapat melakukan 4 sampai dengan 5 kali pengangkutan. Yang mana dalam 1 (satu) kali pengangkutan, Penggugat dapat memperoleh keuntungan sebesar ± Rp 400.000.000,- (*empat ratus juta Rupiah*). Dan mengingat Kapal beserta dengan Tongkang Penggugat tidak dapat dioperasikan semenjak bulan Februari 2023 sampai dengan saat diajukannya gugatan perkara *aquo*, **maka total kerugian yang harus ditanggung dan/atau diderita oleh Penggugat adalah sebesar ± Rp 14.000.000.000,- (empat belas miliar Rupiah)** cukup beralasan dan patut untuk dapat dikabulkan ;

Menimbang bahwa selanjutnya terhadap tuntutan ganti Kerugian imateriil Penggugat sebesar Rp 300.000.000.000,- (*tiga ratus miliar Rupiah*) Majelis Hakim berpendapat kerugian Immateril hanya dapat diberikan dalam hal-hal tertentu saja seperti perkara Kematian, Luka Berat dan Penghinaan. Oleh karenanya tuntutan tersebut haruslah ditolak ;



Menimbang bahwa selanjutnya terhadap petitum Gugatan Penggugat selebihnya menurut Majelis Hakim tidak beralasan dengan alasan dan pertimbangan sebagaimana uraian dibawah ini ;

Menimbang bahwa tentang tuntutan agar Tergugat I untuk membayarkan uang paksa (*dwangsom*) sebesar Rp 14.000.000,- (*empat belas juta Rupiah*) setiap hari keterlambatan Para Tergugat dalam melaksanakan isi Putusan perkara *aquo* Majelis Hakim berpendapat bahwa Kaidah Hukum sebagaimana Yurisprudensi Mahkamah Agung No.791 K/Sip/1972, tanggal 26 Februari 1973. menyebut Lembaga hukum uang paksa atau *dwangsom* (ex pasal 606 (Rv.) tidak dapat diterapkan terhadap perkara perdata yang diktum putusan Hakim berupa penghukuman terhadap Tergugat untuk membayar sejumlah uang kepada Penggugat, oleh karenanya tuntutan demikian haruslah dinyatakan tidak beralasan ;

Menimbang bahwa terhadap Tuntutan Penggugat agar sah dan berharga sita jaminan (*Conservatoir Beslag*) terhadap harta kekayaan Tergugat I, menurut Majelis Hakim bahwa permohonan sita jaminan harus didasarkan pada alasan yang nyata dan obyektif yaitu adanya kekhawatiran pihak Tergugat akan menggelapkan atau mengasingkan harta benda tersebut ;

Menimbang bahwa oleh karena selama persidangan Pengadilan tidak meletakkan Sita jaminan yang terhadap obyek sengketa dimaksud, maka sepatutnya tuntutan tersebut tidaklah beralasan Hukum dan harus ditolak ;

Menimbang bahwa permohonan agar putusan perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu walaupun ada Verzet, Banding atau Kasasi (*uitvoerbaar bij voorraad*), menurut Majelis Hakim oleh karena tidak memenuhi syarat dan ketentuan dalam SEMA No. 3 Tahun 2000, maka sepatutnya tuntutan tersebut haruslah ditolak ;

Menimbang bahwa oleh karena petitum Gugatan Penggugat selebihnya dinyatakan tidak beralasan dan ditolak, maka sepatutnya menyatakan untuk menolak gugatan Penggugat selain dan selebihnya;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut diatas, Majelis Hakim berpendapat gugatan Penggugat dapat dikabulkan untuk sebagian

Menimbang bahwa oleh karena gugatan Penggugat dikabulkan sebagian dan para Tergugat berada di pihak yang kalah, maka para Tergugat tersebut harus dihukum untuk membayar biaya perkara;

Memperhatikan ketentuan Pasal 1365 KUHPdata serta peraturan-peraturan lain yang bersangkutan;



MENGADILI:

DALAM EKSEPSI :

1. Menolak eksepsi para Tergugat ;

DALAM POKOK PERKARA :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian ;
2. Menyatakan secara hukum, bahwa Para Tergugat bersalah serta telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum (*onrechmatige daad*) yang merugikan Penggugat;
3. Menghukum Tergugat I untuk membayar ganti kerugian secara tunai, sekaligus dan seketika, kepada Penggugat sebesar Rp 14.000.000.000,- (empat belas miliar Rupiah);

Dalam kurun waktu selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak putusan perkara *aquo* dibacakan serta berkekuatan hukum yang tetap ;

4. Menghukum Para Tergugat untuk tunduk dan patuh terhadap putusan perkara *aquo*;
5. Menolak Gugatan penggugat selain dan selebihnya ;
6. Menghukum Para Tergugat untuk membayar seluruh biaya perkara sebesar Rp350.000,00 (tiga ratus lima puluh ribu rupiah) ;

Demikian diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur, pada hari Kamis, tanggal 30 Mei 2024, oleh kami, Abdul Rofik, S.H., M.H., sebagai Hakim Ketua, Said Husein, S.H., M.H dan Riyono, S.H., M.H. masing-masing sebagai Hakim Anggota, yang ditunjuk berdasarkan Surat Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM tanggal 6 September 2023, putusan tersebut diucapkan pada sidang yang terbuka untuk umum melalui Sistem Informasi Pengadilan pada hari Kamis, tanggal 13 Juni 2024 oleh Abdul Rofik, S.H., M.H. sebagai Hakim Ketua Majelis, Riyono, S.H., M.H. dan Chitta Cahyaningtyas, S.H., M.H., masing-masing sebagai Hakim Anggota dibantu oleh Ika Mardikaningsih, S.H., Panitera Pengganti Pengadilan Negeri tersebut, yang disampaikan melalui aplikasi E-Court.

Hakim Anggota,

Hakim Ketua,

Halaman 78 dari 79 Putusan Perdata Gugatan Nomor 498/Pdt.G/2023/PN JKT.TIM



Riyono, S.H., M.H

Abdul Rofik, S.H., M.H.

Chitta Cahyaningtyas, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

Ika Mardikaningsih, S.H.

Perincian biaya :

- Biaya Pendaftaran : Rp30.000,00
- Biaya Proses : Rp100.000,00
- Biaya Panggilan : Rp70.000,00
- Redaksi : Rp40.000,00
- Materai : Rp10.000,00
- Lainnya : Rp100.000,00

===== +

Jumlah Rp350.000,00(tiga ratus lima puluh ribu rupiah).