

# SKRIPSI

**TANGGUNG GUGAT PEMILIK, PENGUSAHA DAN NAKHODA  
KAPAL AKIBAT LEGO JANGKAR TERHADAP KERUGIAN  
PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA  
(Studi kasus : Kasus Lego Jangkar antara K.M. Kota Indah dengan PT PLN)**



Oleh :

**KETUT BRILIAWATI PERMANASARI  
NIM. 030315699**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2006**

**TANGGUNG GUGAT PEMILIK, PENGUSAHA DAN NAKHODA  
KAPAL AKIBAT LEGO JANGKAR TERHADAP KERUGIAN  
PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA**  
(Studi kasus : Kasus Lego Jangkar antara K.M. Kota Indah dengan PT PLN)

**SKRIPSI**

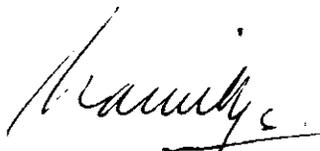
**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas Dan Memenuhi Syarat  
Guna Mencapai Gelar Sarjana Hukum**

**Oleh :**

**KETUT BRILIAWATI PERMANASARI  
NIM. 030315699**

**Dosen Pembimbing**

**Penyusun,**



**Naniek Endang W., S.H.  
NIP. 130 675 527**



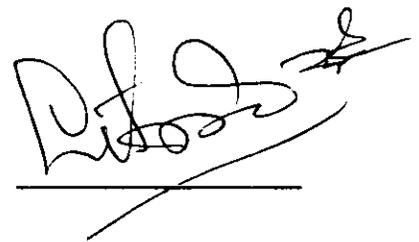
**Ketut Briliawati P.  
NIM. 030315699**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2006**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan dihadapan Panitia Penguji  
Pada hari Selasa, tanggal 29 Agustus 2006**

**Panitia Penguji Skripsi :**

**Ketua : Lisman Iskandar, S.H., M.S.**



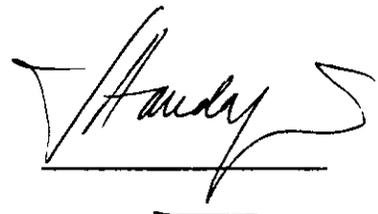
**Anggota : 1. Naniek Endang Wrediningsih, S.H.**



**2. Leonora Bakarbesy, S.H., M.H.**



**3. Sri Handayani, S.H., M.Hum.**



*\* Ingatlah Kepada Allah, Allah akan menjagamu...!  
Ingatlah Kepada Allah, engkau akan mendapati Allah bersamamu...!  
Kalau engkau meminta, mintalah Kepada Allah, dan  
Jika engkau membutuhkan pertolongan, minta tolonglah Kepada Allah.”  
(Sabda Nabi SAW)*

.....*slowly but sure*.....

*Skripsi ini penulis persembahkan untuk:*  
*Keluarga tercinta*  
*Ibunda Hj. Puntiasih*  
*Kakak tersayang*  
*Gede Widiade, S.H., MBL.*  
*Tri Prihatiningsih*  
*Gustina Windiati, S.E.*  
*Keponakan tersayang*  
*Yoga-Diyo, Metya-Mettu, Reza-Ayu*

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan Puji Syukur Alhamdulillah Kehadirat Allah SWT, penulis telah berhasil menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Universitas Airlangga Surabaya. Penulis menyadari sebenarnya skripsi ini jauh dari kesempurnaan, maka dari itu adalah wajar jika penulis mendapatkan kritik yang bersifat membangun.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih serta sembah sujud terutama kepada Ibunda tercinta dan kakak-kakak serta keponakan-keponakan tersayang yang senantiasa mendoakan dan memberi dorongan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Selanjutnya rasa hormat dan terima kasih yang tiada terhingga penulis haturkan kepada :

1. Bapak Machsoen Ali, S.H., M.S., selaku Dekan, beserta seluruh civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.
2. Ibu Dra. Hj. Soendari Kabat, S.H., M.Hum selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum UNAIR Surabaya.
3. Ibu Lina Hastuti, S.H., M.H. selaku dosen wali yang selalu mengarahkan penulis dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum UNAIR Surabaya.
4. Ibu Naniek Endang.W., S.H., selaku dosen pembimbing materi skripsi, yang telah banyak menyumbangkan baik pikiran maupun waktunya guna memberikan bimbingan.

5. Bapak Lisman Iskandar, S.H., M.S., Ibu Sri Handayani, S.H., M.Hum., Ibu Leonora Bakarbesy, S.H., M.H. selaku dosen penguji skripsi yang telah senantiasa mengarahkan dan memperbaiki kesalahan penulis dalam menyusun skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah banyak memberi bimbingan selama penulis kuliah pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.
7. Bapak Ir. Dedy Junaidy dan Kel. yang telah meluangkan waktunya guna memberikan masukan dan informasi berkaitan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini.
8. Bapak Ir. Sri Wiratmo selaku Manager SDM dan Administrasi PT PLN (Persero) Pusat Pengaturan dan Penyaluran Beban - P3B JATIM, atas bimbingan dan masukan-masukan yang telah banyak diberikan guna terselesainya skripsi ini.
9. Bapak Ir. Taufik Dermawan selaku Asisten Manager Proses Bisnis, Bapak Djamiat, S.H., selaku Ahli Muda Bagian Hukum beserta Bapak Sukanto, S.H., selaku staff Bagian Hukum PT PLN (Persero) P3B dan Bapak Satriyo, S.H. selaku staff Bagian Hukum PT PLN (Persero) P3B Cinere – Jakarta Selatan, yang senantiasa mengarahkan dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini.
10. Seluruh staff dan karyawan PT PLN (Persero) P3B Jatim dan Pusat yang telah banyak memberi bantuan pada saat penulis melakukan penelitian lapangan di Surabaya dan Jakarta.
11. Ibunda tercinta Hj. Puntiasih yang tidak henti-hentinya mendoakan serta memberikan semangat kepada ananda agar segera dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

12. Kakak-kakakku yang adik sayangi dan hormati (Gede Widiade, S.H. MBL, Tri Prihatiningsih, Gustina Windiati, S.E., Ir. Ketut Sumedana), terima kasih atas seluruh doa, semangat dan bantuannya baik moril maupun materiil selama penulisan skripsi ini.
13. Keponakan-Keponakanku tersayang Yoga-Diyo, Metya-Mettu, dan Reza-Ayu.
14. Temen-Temen KKN Alternatif Penelitian Di Kantor BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa) Surabaya.
15. Temen-Temen ALSA FHUA Priode Tahun 2006-2007, terutama buat Bu-Dhe buruan kkn ama skripsinya dikelarin ok....!
16. Ibunda tercinta yang telah setia menunggu pada saat hari sidang skripsi (Selasa, 29 Agustus 2006) dan juga temen-temen yang udah ngasih semangat & nungguin aq sampe' sidang selesai (Sari, Riza, Widi, Ayu, Indri, Diaz, Anggi, Ayu.KD, Saroh, Intan & Andez Trim'z yaa...), tak lupa juga adik juga mo mengucapkan SELAMAT ULANG TAHUN Buat Kakak tersayang..!!

Demikian pula kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan bantuan baik moril ataupun materiil, penulis ucapkan terima kasih. Dan akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi yang membacanya.

Surabaya, 31 Agustus 2006

Penulis,

**KETUT BRILIAWATI .P.**

**DAFTAR ISI**

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN MOTTO</b> .....	iv
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
 <b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah.....	1
2. Penjelasan Judul .....	9
3. Alasan Pemilihan Judul.....	11
4. Tujuan Penulisan.....	12
5. Metodologi Penulisan.....	13
a. Pendekatan Masalah.....	13
b. Sumber Bahan Hukum.....	13
c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum....	14
d. Analisis Bahan Hukum.....	15
6. Pertanggungjawaban Sistematika.....	16
 <b>BAB II : HUBUNGAN HUKUM ANTARA PIHAK K.M. KOTA INDAH DENGAN PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA</b>	
1. Kedudukan Para Pihak (Hak dan Kewajiban).....	18
2. Kerugian yang Diderita oleh PT PLN (Persero).....	32

3. Wujud Penggantian Kerugian yang Digugat  
oleh PT PLN (Persero).....38

### **BAB III : UPAYA HUKUM PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA ATAS KERUGIAN YANG DIDERITANYA**

1. Tanggungugat Pihak K.M Kota Indah atas Kerugian  
yang Ditimbulkan.....43
2. Dasar Gugatan yang Diajukan oleh PT PLN (Persero)  
Kepada Pihak K.M Kota Indah.....54
3. Forum Penyelesaian Sengketa yang Dapat Ditempuh  
oleh Kedua Belah Pihak.....58
  - 3.1 Melalui Jalur Di Luar Pengadilan.....58
  - 3.2 Melalui Jalur Pengadilan.....62
    - Analisis Kasus terhadap Putusan Pengadilan Negeri.....67
    - Analisis Kasus terhadap Putusan Pengadilan Tinggi.....68
    - Analisis Kasus terhadap Putusan Mahkamah Agung.....72

### **BAB IV : PENUTUP**

1. Kesimpulan.....76
2. Saran-saran.....77

### **DAFTAR BACAAN**

### **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

1. Surat Permohonan Pengantar Survey dan Surat Ijin Kerja Praktek
2. Putusan Mahkamah Agung RI Nomor : 1801 K/PDT/2002

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah**

Dalam upaya memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa, tenaga listrik sebagai bagian dari cabang produksi yang penting bagi Negara sangat menunjang kehidupan masyarakat sehari-hari. Berdasarkan pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar tahun 1945, tenaga listrik sebagai salah satu hasil pemanfaatan kekayaan alam yang menguasai hajat hidup orang banyak perlu dipergunakan untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia secara adil dan merata baik material maupun spiritual. Hal itu dipertegas dengan ketentuan pada Pasal 33 ayat (2) dan (3) Undang Undang Dasar 1945.

- (2) Cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara
- (3) Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat

Sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan tenaga listrik secara lebih adil dan merata, PT PLN (Persero) sebagai badan usaha yang bergerak di bidang ketenagalistrikan diberikan kesempatan yang seluas-luasnya oleh Negara berkaitan dengan penyediaan dan pemanfaatan tenaga listrik serta usaha penunjang tenaga listrik. Penyelenggaraan usaha ketenagalistrikan yang dilakukan oleh PT PLN ( Persero ) wajib menganut azas manfaat, efisiensi, berkeadilan, kebersamaan, optimasi ekonomis dalam pemanfaatan sumber daya,

berkelanjutan, percaya, dan mengandalkan pada kemampuan sendiri, keamanan dan keselamatan serta kelestarian fungsi lingkungan hidup. ( Pasal 2 UU Ketenagalistrikan )

Menindaklanjuti pelaksanaan usaha ketenagalistrikan menurut Undang-Undang No. 15 Tahun 1985 tentang Ketenagalistrikan, usaha ketenagalistrikan terdiri dari usaha penyediaan dan usaha penunjang tenaga listrik. Dalam hal penyediaan tenaga listrik, jenis-jenis usaha yang dilakukan oleh PT PLN ( Persero ) meliputi : <sup>1</sup>

- a. Pembangkitan Tenaga Listrik;
- b. Transmisi Tenaga Listrik;
- c. Distribusi Tenaga Listrik;

Sesuai dengan ketentuan pasal 7 ayat (1) UU Ketenagalistrikan usaha penyediaan tenaga listrik tersebut dilakukan oleh negara dan diselenggarakan oleh badan usaha milik negara yang didirikan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai Pemegang Kuasa Usaha Ketenagalistrikan dan Pemegang Izin Usaha Ketenagalistrikan yang selanjutnya disebut dengan perusahaan milik negara atau PT PLN (Persero).

Pada penulisan skripsi ini penulis akan membahas lebih dalam mengenai permasalahan yang berkaitan dengan transmisi dan sistem tenaga listrik. Sistem tenaga listrik adalah rangkaian instalasi tenaga listrik dari pembangkit, transmisi, dan distribusi yang dioperasikan secara serentak dalam rangka penyediaan tenaga listrik. (Pasal 1 angka 6 UU Ketenagalistrikan) Sedangkan pengertian dari transmisi tenaga listrik adalah penyaluran tenaga listrik dari suatu sumber pembangkitan ke suatu sistem distribusi atau kepada konsumen, atau penyaluran tenaga listrik antar sistem. (Pasal 1 angka 8 UU Ketenagalistrikan)

---

<sup>1</sup> Undang-Undang No. 15 Tahun 1985 Tentang Ketenagalistrikan, LN Tahun 1985 No. 74, TLN No. 3317, ps. 6 ayat (2)

Dalam rangka penyediaan tenaga listrik di Pulau Madura, PT PLN (Persero) pada tahun 1986 telah memasang 2 buah kabel laut (sirkuit 1 dan 2) kemudian dilanjutkan pada tahun 1996 memasang 1 buah kabel laut (sirkuit 3). Kabel laut itu dipasang guna mengalirkan aliran listrik ke Pulau Madura dari PLTU Gresik. Selama 12 tahun kabel laut Jawa – Madura telah beroperasi dengan lancar, sampai suatu ketika pada awal tahun 1999 muncul peristiwa Lego jangkar pada kabel laut Jawa Madura oleh K.M Kota Indah sehingga mengakibatkan terputusnya aliran listrik dari Pulau Jawa ke Pulau Madura.

Peristiwa itu terjadi pada hari Jum'at tanggal 19 Februari 1999, K.M Kota Indah yang memiliki berat 10.592,2 ton, dengan muatan 27.627,2 metrik ton, berat jangkar 2,8 ton/segel, dengan jenis kapal container memasuki perairan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada pukul 11.59 WIB. Mengingat dermaga Pelabuhan Tanjung Perak masih padat, maka K.M Kota Indah stanbay diluar dermaga (berlabuh sementara) dan lego jangkar. Selanjutnya kronologis kejadiannya adalah sebagai berikut :

- Pada pukul 12.06 WIB nahkoda memundurkan kapal ke arah utara (buritan kapal) dan setelah jangkar kapal makan atau lego jangkar nahkoda mematikan mesin kapal. Perintah memundurkan kapal ke arah utara tersebut telah membuat posisi kapal lebih dekat lagi ke arah kabel laut dan larangan daerah berlabuh jangkar.
- Pada pukul 12.10 WIB Kapten (Nahkoda) kapal meninggalkan kapal diikuti dengan pandu, para perwira jaga mualim I dan III, dan para ABK lain juga beristirahat di kamar / kabin masing-masing. Pada saat itu dianjungan kapal hanya ada 1 orang perwira jaga saja (mualim II) tanpa ada pendamping. Setelah pukul 12.00 WIB arus air berubah ke utara dengan kecepatan 2,5 knot, arus kuat mendekati kabel laut.

- Pada pukul 12.30 WIB Si perwira jaga atau Mualim II mengetahui kapal larat kearah utara tetapi dibiarkan saja karena dia beranggapan bahwa kapal masih berada dalam areal range aman 2,5 cable. Karena kapal dibiarkan larat akhirnya kapal melewati alur kabel laut aliran listrik didaerah bagian yang tidak tertanam didasar laut dan jangkar kapal yang beratnya  $\pm 6$  ton menggaruk / mengait 3 kabel laut aliran listrik didaerah bagian yang tidak tertanam didasar laut tersebut menjadi rusak.
- Pada pukul 13.12.03 WIB aliran listrik dari PLTU Gresik ke Pulau Madura yang disalurkan lewat kabel laut terputus. Pada saat itu perwira jaga masih tetap saja membiarkan kapalnya larat terbawa arus sampai posisi kapal sudah berada di utara melewati garis merah sebelah utara tanda kabel dipeta.
- Pada pukul 13.15 WIB alarm pada GPS berbunyi yang menandakan posisi kapal larat telah melewati range aman 2,5 cable, melihat posisi kapal telah melewati alur kabel laut dan mendekati daerah dangkal pantai pulau Madura, perwira jaga berusaha menghubungi nahkoda kapal.
- Pada pukul 13.20 WIB nahkoda kapal baru dapat dihubungi. Setelah menerima laporan, nahkoda memerintahkan para awak (ABK) menghidupkan mesin kapal.
- Pada pukul 13.32 WIB setelah mesin kapal hidup, nahkoda kapal melakukan tindakan memajukan kapal. Ternyata jangkar kapal mengait kabel. Mulanya jangkar kapal mengait kabel 3 sampai putus, kemudian kapal tetap larat dan mengait kabel 1 yang sedang beroperasi lalu terjadi hubungan pendek dan kabel terputus. Karena kejadian tersebut diatas secara tidak langsung menimbulkan kerugian bagi dua pihak yaitu terutama bagi PT PLN (Persero) dan masyarakat

pulau Madura karena tidak dapat menikmati aliran listrik sejak tanggal 19 Februari 1999 sampai dengan tanggal 30 April 1999.

Berdasarkan kejadian diatas PT PLN (Persero) berhak untuk menuntut pertanggungjawaban (tanggunggugat) kepada pihak-pihak yang terkait dengan K.M Kota Indah berdasarkan pada pasal 1365 BW yaitu perbuatan melanggar hukum dan kesalahan, baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian. (kecerobohan) Orang yang menimbulkan kerugian pada orang lain, sejauh kerugian tersebut merupakan akibat dari pelanggaran suatu norma (pelanggaran kewajiban yang dibebankan oleh undang-undang) dan pelakunya dapat menyesali bahwa karena perbuatannya telah melanggar norma serta menimbulkan kerugian kepada pihak lain. Maka menurut pasal 1365 BW pelaku tersebut wajib untuk bertanggungugat.

#### **Pasal 1365 BW**

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

Sesuai dengan ketentuan pada pasal diatas, maka syarat-syarat tanggunggugat adalah sebagai berikut : perbuatan yang menimbulkan kerugian itu bersifat melanggar hukum; Timbulnya kerugian sebagai akibat perbuatan tersebut (Hubungan Kausal antara perbuatan dengan kerugian); Pelaku tersebut bersalah (ada unsur kesalahan); dan Norma yang dilanggar mempunyai *strekking* untuk mengelakkan timbulnya kerugian. (Teori Relativitas) Pada dasarnya tanggunggugat menurut pasal 1365 BW bertumpu pada dua tiang yaitu perbuatan melanggar hukum dan kesalahan, yang pada akhirnya akibat perbuatan tersebut akan menimbulkan suatu kerugian.

Syarat tanggunggugat yang pertama yaitu perbuatan melanggar hukum. Perbuatan melanggar hukum adalah berbuat atau tidak berbuat yang melanggar hak orang lain; atau

bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku; atau bertentangan dengan kesusilaan; atau bertentangan dengan kepatutan atau kecermatan yang harus diindahkan dalam lalu lintas (pergaulan) masyarakat terhadap diri pribadi dan/atau barang orang lain.

Dengan demikian yang dimaksud perbuatan melanggar hukum disini adalah suatu perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi orang lain dalam hal ini PT PLN (Persero), sebagai akibat tindakan dari nahkoda K.M Kota Indah tidak memenuhi atau melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah dibebankan kepadanya berdasarkan ketentuan yang ada pada pasal 15 ayat (1), pasal 57 ayat (1), (2), dan (4), serta pasal 60 ayat (1) Undang – Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran serta ketentuan yang ada pada peraturan keselamatan pelayaran yaitu Safety of Life at Sea. (SOLAS) Dengan adanya pelanggaran kewajiban tersebut serta dengan timbul suatu kerugian maka kepada nahkoda K.M Kota Indah dapat dimintakan suatu ganti rugi.

Sedangkan syarat tanggunggugat yang kedua yaitu kesalahan, dalam ilmu hukum dikenal 2 (dua) kategori yaitu perbuatan melanggar hukum karena kesengajaan dan perbuatan melanggar hukum karena kelalaian. (Kecerobohan atau kurang hati-hati) Pada kasus lego jangkar disini, dapat dikaitkan dengan perbuatan melanggar hukum karena kelalaian, kecerobohan yang dilakukan oleh nahkoda K.M Kota Indah. Hal ini dapat dilihat dari kelalaian nahkoda dalam memantau posisi kapal walaupun telah mengetahui bahwa kapal sudah mulai hanyut / larat, tetapi dia tidak melakukan usaha-usaha untuk mencegah agar kapal tidak hanyut lebih jauh.

Disamping itu nahkoda telah ceroboh dalam memantau posisi kapal karena hanya berpatokan pada alat GPS yang hasilnya ternyata tidak akurat. Padahal sebagai seorang pelaut yang professional dan handal ia mengetahui ketentuan SOLAS yang

mengharuskan bahwa alat pemantau posisi kapal ketika berada pada alur pelabuhan ialah menggunakan baringan darat sebagai andalan utama sedangkan alat lain hanya digunakan sebagai alat bantu. Karena kecerobohnya sesuai dengan ketentuan pasal 1365 Jo pasal 1366 BW, nahkoda kapal dapat dimintai pertanggungjawaban dalam hal pemenuhan ganti rugi. (Tanggungugat kesalahan dengan klasifikasi kecerobohan / kelalaian)

#### **Pasal 1366 BW**

Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya.

Sebagai akibat dari kesalahan baik karena kesengajaan maupun kelalaian, sehingga seseorang melakukan suatu perbuatan yang melanggar hukum, maka nantinya akan menimbulkan kerugian bagi pihak yang hak atau kewajibannya dilanggar. (korban) Kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu, yang disebabkan oleh perbuatan (melakukan atau membiarkan) yang melanggar norma oleh pihak lain. Kerugian yang dimaksud disini adalah suatu keadaan berkurangnya nilai atau harta kekayaan PT PLN (Persero) sebagai akibat adanya pengeluaran biaya-biaya yang langsung disebabkan oleh perbuatan Nahkoda K.M Kota Indah. Biaya-biaya tersebut digunakan oleh PT PLN (Persero) untuk biaya penyelidikan, perbaikan dan penggantian kabel serta biaya pengoperasian / penyewaan mesin diesel / pembangkit listrik untuk penerangan sementara pada saat kabel laut sedang dalam proses perbaikan.

Perihal tanggungugat kesalahan berdasarkan pasal 1365 BW, dalam kasus ini dibebankan kepada tiga pihak yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik K.M Kota Indah dan Nahkoda K.M Kota Indah. Ketiganya wajib secara tanggung renteng membayar ganti rugi yang diderita oleh PT PLN (Persero). Sesuai dengan ketentuan pasal

1367 ayat (1) dan (3) BW Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik dan pemegang kekuasaan atas route perjalanan K.M Kota Indah dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan melanggar hukum dan kesalahan yang telah dilakukan oleh Nahkoda kapal. Dapat diartikan kedua pihak tersebut mempunyai hubungan dengan nahkoda sebagai majikan dengan pekerja yang dalam hal ini nahkoda K.M Kota Indah berada dibawah kekuasaan / perintah Advance Container Lines (PTE) LTD dan Pacifik International Lines (PTE) LTD.

#### **Pasal 1367 BW**

- (1) Seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.
- (3) Majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang dipakainya.

Melihat apa yang dialami oleh PT PLN (Persero) adalah sebagai akibat dari kesalahan (kecerobohan/kurang hati-hati) yang dilakukan oleh Nahkoda K.M Kota Indah, maka berdasarkan kejadian diatas maka Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik K.M Kota Indah serta Nahkoda K.M Kota Indah wajib bertanggungugat terhadap kerugian yang dialami oleh PT PLN (Persero). Apabila dalam kenyataannya Pengusaha dan pemilik K.M Kota Indah tidak memberikan tanggapan positif terhadap upaya damai yang diajukan oleh PT PLN (Persero) dan terkesan melepaskan tanggungjawab serta melemparkan kesalahan pada PT PLN (Persero), maka dalam hal ini PT PLN (Persero) berhak mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pengusaha dan pemilik K.M Kota Indah,

sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Berdasarkan latar belakang diatas maka permasalahan dalam skripsi ini adalah :

1. Bagaimana hubungan hukum antara PT PLN (Persero) dengan K.M Kota Indah terhadap kerugian yang ditimbulkan sebagai akibat rusaknya kabel Laut (sirkuit 1, 2, dan 3) Pulau Jawa Madura.
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat ditempuh oleh PT PLN (Persero) sebagai akibat rusaknya kabel Laut (sirkuit 1, 2, dan 3) Pulau Jawa Madura.

## 2. Penjelasan Judul

Sesuai dengan judul yang penulis kemukakan yaitu Tanggung Gugat Pemilik, Pengusaha dan Nahkoda Kapal Akibat Lego Jangkar Terhadap Kerugian Perusahaan Listrik Negara. (Studi Kasus : Kasus Lego Jangkar antara K.M. Kota Indah dengan PT PLN) maka dalam hal ini penulis menitikberatkan pada tanggung gugat K.M Kota Indah baik oleh pemilik, pengusaha, maupun nahkoda kapal, mengingat hal ini sangat penting sekali, sehingga dapat diketahui sejauh mana usaha atau upaya untuk menanggung segala kerugian yang dialami oleh PT PLN (Persero).

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan arti tanggunggugat sebagai hal yang berbeda dan tidak dapat dicampuradukkan dengan arti tanggungjawab. Menurut arti katanya (secara harfiah) tanggungjawab adalah kewajiban untuk menanggung segala sesuatu. (kalau ada sesuatu hal dapat dituntut, dipersalahkan, dan sebagainya)<sup>2</sup> Dengan kata lain tanggungjawab harus dikenakan kepada pelaku itu sendiri (tidak dapat dilimpahkan kepada pihak lain) dan istilah tersebut lebih melekat pada aspek hukum

<sup>2</sup> W.J.S.Poerwadarminta, *Kamus Bahasa Indonesia, Cet..V* ,Balai Pustaka, Jakarta, 1976, h.1014

publik. (*Responsibility*) Sedangkan arti tanggunggugat adalah kewajiban dari seorang pelaku perbuatan melanggar hukum untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya dalam suatu gugatan yang diajukan dihadapan pengadilan oleh penderita terhadapnya.<sup>3</sup>

Istilah tanggunggugat lebih melekat pada aspek hukum privat atau keperdataan (*Liability*), dimana seseorang harus mengganti kerugian yang timbul pada pihak lain setelah adanya gugatan. (suatu kewajiban yang dibebankan kepada pihak yang melakukan kerugian) Selain itu dalam hal adanya tuntutan di pengadilan, tanggunggugat dapat dialihkan kepada pihak lain yang dianggap cakap berbuat hukum ataupun kepada pihak yang menurut Undang-Undang dianggap cocok untuk mewakili.

Pemilik kapal adalah seseorang yang bertanggungjawab atas setiap kerusakan dan hambatan yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya pada sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, serta fasilitas alur pelayaran di sungai atau danau.<sup>4</sup>

Pengusaha kapal adalah seseorang yang terikat oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka, yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya, didalam jabatan mereka dan dalam lingkungan kekuasaan mereka.<sup>5</sup>

Nahkoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum diatas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>6</sup>

Kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu, yang disebabkan oleh perbuatan ( melakukan atau membiarkan ) yang melanggar norma oleh pihak lain.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Moegni Djojodirjo, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, h.113.

<sup>4</sup> Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, LN Tahun 1992 No. 98, TLN No. 3480, ps. 10

<sup>5</sup> *Wetboek van Koophandel (W.v.K)*, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Terjemahan R. Subekti dan R. Tjitrosudibio), Pradnya Paramita, Jakarta, 2003, ps. 321

<sup>6</sup> Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, *Op.cit.*, ps. 1 angka (12)

<sup>7</sup> J.H.Nieuwenhuis, *Op.cit.*, h.5

Perusahaan Listrik Negara adalah Badan Usaha Milik Negara yang didirikan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai pemegang kuasa usaha ketenagalistrikan dan pemegang izin usaha ketenagalistrikan untuk kepentingan umum yang menyelenggarakan kegiatan usaha ketenagalistrikan yang terdiri dari usaha penyediaan tenaga listrik dan penunjang tenaga listrik.<sup>8</sup>

Oleh karena itu pengertian Tanggung Gugat Pemilik, Pengusaha dan Nahkoda Kapal Akibat Lego Jangkar Terhadap Kerugian Perusahaan Listrik Negara adalah kewajiban dari pemilik sekaligus pengusaha kapal beserta pelaku yaitu Nahkoda K.M Kota Indah yang telah melakukan perbuatan melanggar hukum untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya dalam suatu gugatan di depan pengadilan yang diajukan oleh PT PLN (Persero) terhadapnya, dikarenakan berkurangnya harta kekayaan sebagai akibat dari adanya biaya-biaya yang dikeluarkan guna perbaikan kabel laut.

### 3. Alasan Pemilihan Judul

Perusahaan Perseroan (Persero) Listrik Negara atau yang biasa disingkat dengan PT PLN (Persero), sebagai penyelenggara kegiatan usaha ketenagalistrikan di Indonesia yang memproduksi tenaga listrik mulai dari titik pembangkitan sampai dengan titik pemakaian serta pemegang kuasa atau izin usaha ketenagalistrikan, seharusnya dapat memberikan kualitas hasil produksi yang optimal. Kualitas produksi yang optimal tentunya didukung pula oleh adanya suatu usaha pengadaan, pemanfaatan, serta penunjang tenaga listrik yang optimal.

---

<sup>8</sup> Undang-Undang No. 15 Tahun 1985 Tentang Ketenagalistrikan, *Op.cit*, ps. 7 ayat (1)

Namun dalam kenyataannya saat ini muncul beberapa masalah ataupun kendala yang dialami oleh PT PLN (Persero) untuk mewujudkan usahanya tersebut. Salah satu diantaranya yaitu masalah kerusakan kabel listrik bawah laut Jawa – Madura yang dialami oleh PT PLN (Persero) Pusat Penyaluran dan Pengaturan Beban Jawa Bali (P3B) Region Jatim dan Bali. Dengan rusaknya rangkaian instalasi tenaga listrik bawah laut Jawa Madura tersebut, akan timbul beberapa akibat yang mungkin terjadi diantaranya, pertama secara tidak langsung akan mengganggu proses produksi tenaga listrik Pulau Jawa dan Madura, kedua jika proses produksi terganggu pasti aliran tenaga listrik di Pulau Madura juga akan terganggu dan pada akhirnya timbul keluhan dari masyarakat terhadap pelayanan PT PLN (Persero) yang tidak optimal karena mereka tidak dapat menikmati aliran listrik. Apabila hal itu terjadi pasti akan menyebabkan munculnya permasalahan baru, sedangkan disisi lain masalah utama dari penyebab rusaknya kabel bawah laut tersebut belum diselesaikan.

Dalam hal ini untuk mengantisipasi agar permasalahan tersebut tidak semakin membesar, maka PT PLN (Persero) Kantor P3B Jawa Bali harus secepat mungkin menyelesaikan permasalahan yang ada. Berdasarkan penjelasan diatas penulis berusaha untuk mencari alternatif penyelesaian sehingga apabila suatu ketika terjadi masalah yang sama maka PT PLN (Persero) dapat secepat mungkin menyelesaikannya.

#### **4. Tujuan Penulisan**

Tujuan penulisan adalah untuk membuat karya tulis ilmiah dalam bentuk skripsi dan juga ingin mengembangkan, serta menguji kebenaran pengetahuan dalam bidang ilmu hukum, disamping itu penulisan skripsi ini mempunyai tujuan antara lain:

1. Untuk mengetahui hubungan hukum yang terjadi antara PT PLN (Persero) dengan pihak-pihak yang terkait dengan K.M Kota Indah akibat peristiwa lego jangkar kapal pada kebel listrik bawah laut sirkuit 1, 2, dan 3 Pulau Jawa Madura;
2. Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat ditempuh oleh PT PLN (Persero) sebagai akibat rusaknya kabel listrik bawah laut sirkuit 1, 2, dan 3 Pulau Jawa Madura.

## 5. Metodologi Penulisan

Dalam penyusunan skripsi ini tentu tidak terlepas dari pengumpulan data dan bahan-bahan. Sebab dengan tersedianya bahan, penyusunan skripsi ini dapat terlaksana.

### a. Pendekatan Masalah

Metode pendekatan masalah yang dipergunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan Peraturan Perundang-undangan (*statute approach*). Dimana melalui pendekatan tersebut penulis berupaya untuk mengkaji ataupun meneliti sebuah kasus, dengan kata lain penulis disini mengaitkan antara *statute approach* dengan *case approach*.

### b. Sumber Bahan Hukum

Pada skripsi ini penulis membagi bahan-bahan hukum yang diperoleh menjadi 2 (dua) jenis yaitu :

#### 1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum Primer berasal dari Peraturan Perundang-undangan di Indonesia yaitu UU No. 15 Tahun 1985 Tentang Ketenagalistrikan, UU

No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, PP No. 3 Tahun 2005 Tentang Perubahan atas PP No. 10 Tahun 1989 Tentang Penyediaan Pemanfaatan Tenaga Listrik, PP No. 23 Tahun 1994 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Listrik Negara Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Putusan Pengadilan Tinggi Jawa Timur No. 20/Pdt/2001/PT.Sby serta Putusan Mahkamah Agung RI No. 1801 K/PDT/2002.

## 2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum Sekunder berasal dari studi kepustakaan (Studi Literatur), termasuk didalamnya studi terhadap literatur-literatur yang terkait dengan masalah ini.

### c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

Penulis menggunakan prosedur pengumpulan dan pengolahan bahan hukum melalui tehnik Riset Lapangan (*Field Research*) dan Riset Kepustakaan (*Library Research*). Riset tersebut dilakukan oleh penulis di Kantor PT PLN (Persero) Penyaluran dan Pusat Pengaturan Beban (P3B) Jawa Bali Region Jatim.

Kegiatan Riset Kepustakaan dilakukan untuk mendapatkan bahan-bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan langsung dengan fakta-fakta hukum dari permasalahan yang ada. Sedangkan Riset Lapangan bertujuan untuk mendapatkan informasi-informasi tambahan dari para pejabat yang terkait langsung dengan perkembangan kasus lego jangkar K.M. Kota Indah. Tentunya

dalam pelaksanaannya penulis terlebih dahulu melakukan wawancara (*Interview*) dengan menggunakan alat bantu tape recorder. Untuk memudahkan perolehan informasi penulis menggunakan tehnik wawancara bebas terpimpin. (*Guide Interview*)

Dalam wawancara bebas terpimpin penulis hanya akan memakai catatan-catatan mengenai pokok-pokok yang akan ditanyakan, sehingga masih dimungkinkan adanya variasi pertanyaan yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi ketika wawancara dilakukan. Catatan mengenai pokok-pokok ini bertujuan agar arah wawancara tetap dapat dikendalikan dan tidak menyimpang dari permasalahan yang akan ditulis pada skripsi ini.

Dari semua bahan-bahan hukum yang telah didapatkan, diseleksi, diuraikan dan dianalisa berdasarkan sifat serta keadaan bahan, dan dikaitkan dengan Peraturan Perundang-undangan yang relevan, kemudian dipadukan dengan beberapa teori di bidang Hukum. Selanjutnya diolah dan dirumuskan secara sistematis sesuai dengan pokok-pokok bahasan, sehingga dapat diperoleh suatu bahan hukum yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya.

#### **d. Analisis Bahan Hukum**

Berdasarkan pendekatan yang digunakan, bahan yang terhimpun diolah sebagai dasar pembahasan dalam skripsi ini, maka untuk mempermudah pembahasan digunakan metode Deskriptif Analistis. Deskriptif yaitu dengan memaparkan teori-teori yang berhubungan dengan pembahasan masalah. Analistis dengan menganalisa bahan yang terhimpun untuk kemudian dihubungkan dengan teori-

teori ilmu hukum yang ada, yang pada akhirnya akan ditemukan suatu penyelesaian masalah sehingga dapat digunakan untuk membantu penulis dalam penulisan yang menyajikan hal kesimpulan dan saran.

## **6. Pertanggungjawaban Sistematika**

Untuk memudahkan penelaahannya, skripsi ini disusun dalam 5 (lima) bab yang masing-masing dibagi lagi dalam beberapa sub-bab. Sistematika pembahasan yang digunakan untuk penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut.

Pada Bab I penulis akan memberikan suatu gambaran secara garis besar tentang permasalahan yang akan dibahas pada bab-bab berikutnya. Dengan kata lain Bab I merupakan Bab Pendahuluan. Dalam bab ini penulis akan membagi menjadi 6 sub-bab yaitu latar belakang dan rumusan masalah, penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metodologi penulisan, dan pertanggungjawaban sistematika.

Sedangkan sebagai landasan untuk mempermudah pemahaman terhadap pokok permasalahan pada bab berikutnya, maka penulis akan memberikan uraian mengenai Hubungan Hukum Antara PT PLN (Persero) dengan Pengusaha dan pemilik K.M Kota Indah yang didalamnya menjelaskan Kedudukan para pihak (Hak dan Kewajiban), Kerugian yang timbul akibat kesalahan Nahkoda K.M Kota Indah, dan Wujud penggantian kerugian yang dituntut oleh PT PLN (Persero) kepada K.M Kota Indah, semua itu akan penulis uraikan pada Bab II.

Dengan keinginan untuk memberikan pengetahuan yang luas mengenai pokok permasalahan dalam skripsi ini, maka pada Bab III akan diuraikan secara jelas mengenai Upaya Hukum PT PLN (Persero) sebagai Pihak yang Dirugikan Akibat Rusaknya Kabel

listrik bawah laut Jawa Madura. Bab ini terdiri dari 3 (tiga) sub-bab yaitu Tanggungugat K.M Kota Indah atas Kerugian yang Ditimbulkan, Dasar Gugatan yang Diajukan oleh PT PLN (Persero), dan Forum Penyelesaian Sengketa yang Dapat Ditempuh oleh Kedua Belah Pihak.

Sebagai penilaian atas permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya maka akan diberikan suatu kesimpulan dan saran-saran yang kiranya dapat memberikan sumbangan pikiran sebagai alternatif pemecahan masalah apabila dalam kenyataannya suatu saat PT PLN (Persero) mengalami kejadian yang sama akibat kasus lego jangkar kapal pada kabel listrik bawah laut. Uraian tersebut ditempatkan pada Bab IV yang merupakan Bab Penutup.

## BAB II

### HUBUNGAN HUKUM ANTARA K.M. KOTA INDAH DENGAN PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA

#### 1. Kedudukan Para Pihak (Hak dan Kewajiban)

Dalam sistem hukum di Indonesia dikenal 3 (tiga) macam Kitab Undang-Undang yang menjadi acuan yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*, disingkat B.W.), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel*, disingkat W.v.K) dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (*Wetboek van Strafrecht*, disingkat W.v.S) Terlebih lagi dalam kaitannya dengan pengaturan hukum perdata di Indonesia, yang menjadi kiblat atau acuan berkenaan dengan perbuatan melanggar hukum, dapat digunakan BW sebagai dasar hukum.

Sebagaimana kita lihat, Buku III BW berjudul “Perihal Perikatan”, perkataan atau istilah perikatan (*verbinten*) mempunyai arti yang lebih luas dari istilah perjanjian, karena dalam Buku III itu diatur juga perihal hubungan hukum yang sama sekali tidak bersumber pada suatu persetujuan atau perjanjian, melainkan juga diatur perihal perikatan yang timbul dari Perbuatan Melanggar Hukum (*onrechtmatige daad*) dan perikatan yang timbul dari pengurusan kepentingan orang lain yang tidak berdasarkan pada persetujuan / perjanjian. (*zaakwaarneming*) Berbeda halnya dengan Buku II BW yang mengatur perihal hubungan hukum antara orang dengan benda (hak-hak kebendaan), Buku III BW juga mengatur perihal hubungan-hubungan hukum antara orang dengan orang (hak-hak perseorangan), meskipun ada kemungkinan yang menjadi obyeknya juga suatu benda.

Oleh karena itu sifat hukum yang termuat dalam Buku III BW selalu berkaitan erat dengan upaya tuntutan-menuntut. (Gugatan Perdata)

Adapun yang dimaksud dengan perikatan oleh Buku III BW ialah suatu hubungan hukum (mengenai kekayaan harta benda) antara dua orang yang memberi hak pada yang satu untuk menuntut barang sesuatu dari yang lainnya, sedangkan orang yang lainnya ini diwajibkan memenuhi tuntutan itu.<sup>9</sup> Mengenai sumber-sumber perikatan, berdasarkan pasal 1233 BW diterangkan bahwa suatu perikatan dapat lahir dari suatu persetujuan (perjanjian) atau dari Undang-undang. Perikatan yang lahir dari Undang-undang sesuai dengan pasal 1352 BW dapat dibagi lagi atas 2 (dua) golongan yaitu perikatan-perikatan yang lahir dari Undang-undang saja dan perikatan yang lahir dari Undang-undang karena suatu perbuatan orang.

Pada golongan yang pertama yaitu perikatan yang lahir dari undang-undang saja, termasuk didalamnya peristiwa hukum, seperti misalnya: kematian seseorang yang melahirkan kewajiban kepada ahli warisnya untuk memenuhi kewajiban pewaris kepada para kreditur, atau keadaan hukum seperti dalam hal diputuskannya pernyataan pailit, yang kemudian melahirkan suatu keadaan dimana pihak yang dinyatakan pailit kehilangan hak untuk mengurus harta kekayaannya yang termasuk dalam harta pailit, dan bahwa seluruh harta kekayaannya yang disita dipergunakan untuk melunasi seluruh kewajibannya kepada kreditor.<sup>10</sup> Dikehendaki atau tidaknya suatu perbuatan hukum karena terjadinya peristiwa hukum diatas maka undang-undang demi hukum melahirkan kewajiban dalam lapangan harta kekayaan pihak-pihak yang terkait.

<sup>9</sup> R. Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 2002, h. 122

<sup>10</sup> Gunawan Widjaja dan Kartini Muljadi, *Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang (Seri Hukum Perikatan)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005, h. 76

Terhadap golongan yang kedua yaitu perikatan yang lahir dari undang-undang karena suatu perbuatan orang, pasal 1353 BW membaginya lagi kedalam perikatan yang lahir dari undang-undang sebagai akibat perbuatan manusia atau orang perorangan yang diperkenankan oleh undang-undang, yang halal, yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan perikatan yang lahir dari undang-undang sebagai akibat dari perbuatan manusia atau orang perorangan yang melanggar undang-undang, yang tidak diperkenankan oleh hukum, yang melanggar hukum.

**Pasal 1233 BW**

Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang.

**Pasal 1234 BW**

Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu.

**Pasal 1352 BW**

Perikatan-perikatan yang dilahirkan demi undang-undang, timbul dari undang-undang saja atau dari undang-undang sebagai akibat perbuatan orang.

**Pasal 1353 BW**

Perikatan-perikatan yang dilahirkan dari undang-undang sebagai akibat perbuatan orang, terbit dari perbuatan halal atau dari perbuatan melanggar hukum.

Suatu pelanggaran terhadap kewajiban-kewajiban hukum yang tidak berakar dari perikatan nantinya akan menimbulkan suatu perbuatan melanggar hukum. Yang dimaksud dengan kewajiban hukum disini adalah suatu kewajiban yang dibebankan oleh hukum terhadap seseorang, baik hukum tertulis (peraturan perundang-undangan) maupun hukum tidak tertulis.<sup>11</sup>

Dengan adanya pelanggaran kewajiban tersebut akan menimbulkan kewajiban-kewajiban lain bagi pelaku untuk bertanggungjawab membayar ganti rugi.

<sup>11</sup> Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, h. 8

Kewajiban dalam membayar ganti rugi karena Perbuatan Melanggar Hukum dikualifikasikan oleh pembuat undang-undang sebagai suatu perikatan. Dalam hal ini perikatan untuk membayar ganti rugi mempunyai sifat primair karena tidak didahului oleh pelanggaran suatu perikatan, melainkan melalui pelanggaran terhadap suatu kewajiban hukum yang tidak obligatoir.<sup>12</sup>

Oleh karena itu sebagai akibat perbuatan seseorang yang melanggar hukum pastinya akan menimbulkan suatu perikatan untuk membayar kerugian. Perihal Perikatan yang lahir dari undang-undang untuk mengganti kerugian karena perbuatan seseorang yang melanggar hukum diatur pada Pasal 1365 BW yaitu tiap perbuatan yang melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.

Pasal ini menetapkan, bahwa setiap perbuatan melawan hukum mewajibkan orang yang melakukan perbuatan itu, jika karena kesalahannya telah timbul kerugian, untuk membayar kerugian itu. Pada mulanya para ahli begitu pula hakim menganggap bahwa perbuatan melawan hukum hanyalah perbuatan-perbuatan yang melanggar undang-undang atau hak orang lain saja (*subjectiefrecht*), namun lama kelamaan pendapat itu dirasakan tidak tepat dan kurang memuaskan. Pada suatu waktu Hoge Raad meninggalkan penafsiran sempit itu dengan memberikan pengertian baru tentang perbuatan melanggar hukum. Hal itu terlihat jelas pada putusannya yang sangat terkenal yaitu Putusan tanggal 31 Januari 1919 pada kasus Lindenbaum / Cohen. (HR 31-1-1919, NJ 1919, 101; Lindenbaum/Cohen)

---

<sup>12</sup> J.H.Nieuwenhuis, *Op.cit*, h.117.

Sejak putusan itu perbuatan melanggar hukum tidak saja perbuatan yang melanggar undang-undang atau hak orang lain saja, melainkan sejak saat itu yang diartikan dengan perbuatan melanggar hukum adalah berbuat atau tidak berbuat yang :

- (1) melanggar hak orang lain; atau
- (2) bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku; atau
- (3) bertentangan dengan kesusilaan; atau

(4) bertentangan dengan kecermatan atau kepatutan yang harus diindahkan dalam lalu lintas (pergaulan) masyarakat terhadap diri pribadi dan/atau barang orang lain.<sup>13</sup> Dalam hal ini penulis mengidentifikasi permasalahan lego jangkar K.M Kota Indah sebagai perbuatan melanggar hukum yang bertentangan dengan kewajiban-kewajiban hukum pelaku dan bertentangan dengan kecermatan atau kepatutan yang harus diindahkan dalam lalu lintas (pergaulan) masyarakat terhadap diri pribadi dan / atau barang orang lain.

### **1.1 Perbuatan Melanggar Hukum yang Bertentangan dengan Kewajiban Hukum Pelaku.**

Bahwa sebelum terjadinya suatu kesalahan, kecerobohan sehingga menyebabkan timbulnya peristiwa lego jangkar, masing-masing pihak baik pelaku maupun korban mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipatuhi dan dijalankan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hak dan kewajiban pelaku diatur pada undang-undang Pelayaran, undang-undang komunikasi, dan peraturan tentang keselamatan pelayaran atau SOLAS serta Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Sby.

---

<sup>13</sup> *Ibid*, h.118.

Sedangkan hak dan kewajiban korban diatur pada undang-undang Ketenagalistrikan dan peraturan pemerintah tentang penyediaan dan pemanfaatan tenaga listrik.

Oleh karena itu dengan adanya salah satu pihak yang melakukan pelanggaran baik terhadap kewajibannya sendiri maupun melanggar hak / kewajiban pihak lain, yang nantinya akan menimbulkan suatu kerugian bagi pihak yang merasa tidak dapat memenuhi kewajibannya dan merasa dirugikan akibat perbuatan pihak tersebut yang melanggar hukum, maka secara tidak langsung akan menimbulkan hubungan hukum antara kedua belah pihak.

Disatu sisi pihak yang dirugikan berhak untuk melakukan upaya-upaya seperti pengajuan tuntutan atau gugatan penggantian kerugian kepada pihak yang dianggap telah melakukan perbuatan melanggar hukum. Disisi lain si pelaku berkewajiban untuk bertanggungjawab membayar kerugian kepada korban. Serta jika pihak korban merasa telah melakukan kewajibannya dengan benar namun dianggap oleh pihak lain telah melakukan kesalahan maka pihak tersebut juga berkewajiban untuk membuktikan bahwa ia tidak melakukan perbuatan yang melanggar hukum dan apabila ia tidak mampu membuktikan bahwa ia tidak bersalah maka dalam hal ini si pelaku berkewajiban untuk sebaliknya melakukan pembuktian yang biasa disebut dengan beban pembuktian terbalik.

Berkaitan dengan kewajiban-kewajiban hukum pelaku, sesuai dengan ketentuan yang ada pada **Undang – Undang No. 10 Tahun 1992 Tentang Pelayaran** pasal 1 angka 12, nahkoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum diatas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Nahkoda merupakan pimpinan diatas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan,

keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.

(pasal 55 ayat 1 Undang-Undang Pelayaran) Maka berdasarkan ketentuan diatas nahkoda

kapal mempunyai kewajibannya untuk :

**Pasal 15 ayat (1) UU Pelayaran**

Nahkoda atau pemimpin kapal selama berlayar wajib mematuhi aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur-alur pelayaran, system rute, sarana navigasi pelayaran, dan telekomunikasi pelayaran yang diatur dalam undang-undang ini.

**Pasal 1 angka 6 UU Pelayaran**

Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar;

**Pasal 57 UU Pelayaran**

- 1) Nahkoda atau pemimpin kapal, wajib berada dikapal selama berlayar, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa.
- 2) Nahkoda atau pimpinan kapal yang akan berlayar, wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan
- 4) Nahkoda atau pimpinan kapal wajib memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya tetap laik laut untuk berlayar.

**Pasal 60 ayat (1) UU Pelayaran**

Nahkoda atau pimpinan kapal untuk kapal ukuran tertentu, wajib menyelenggarakan buku harian kapal.

Sesuai dengan ketentuan yang ada pada **Peraturan keselamatan pelayaran yaitu Safety of Life at Sea. (SOLAS)**, nahkoda K.M Kota Indah mempunyai tugas atau kewajiban yaitu :

1. Nahkoda sebagai pelaut yang handal dan professional harus selalu waspada dan ekstra hati-hati untuk menjaga agar K.M Kota Indah tetap berada pada posisi yang aman, tidak bergeser / hanyut sehingga memasuki daerah larangan yang dikhawatirkan jangkar kapal terkait pada kabel laut. Tindakan yang harus dilakukan oleh nahkoda yaitu :

- Sewaktu kapal sedang berada di alur pelabuhan maka untuk menentukan posisi diyakinkan dulu dengan memakai baringan darat dan cek radar, sedangkan alat elektronik seperti GPS (Global Position System ) hanya digunakan sebagai pengecek;
  - Hasil penentuan posisi dengan baringan darat atau dengan alat lain harus dicatat pada log book kapal;
  - Diadakan jaga laut dan harus ada perwira dianjungan yang terus menerus memantau posisi dan diplot di peta; dan
  - Adanya instruksi yang jelas untuk melakukan pengecekan posisi sesering mungkin dan selalu berpatokan pada benda-benda darat.
2. Nahkoda harus mempunyai peta dan peta tersebut harus up to date;
  3. Nahkoda mempunyai keharusan untuk mendengarkan radio pantai minimal 8 jam sehari.

Sesuai dengan ketentuan yang ada pada **Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya No. HK. 506/01/01/ADPL/SBA-97 tanggal 5 Januari 1998 Tentang Larangan Daerah Berlabuh Jangkar**, semua nahkoda kapal wajib memperhatikan ketentuan sebagaimana tercantum dibawah ini yaitu :

1. Dilarang berlabuh jangkar didekat posisi kabel laut sesuai dengan ketentuan pada peta hidral no. 84;
2. Menjaga dengan baik kapalnya agar tidak larat atau hanyut pada saat berlabuh jangkar atau lego jangkar;
3. ABK kapal harus cukup cakap saat kapal sedang berlabuh jangkar sehingga siap sewaktu-waktu bila diperlukan.

Selain ketentuan-ketentuan tersebut diatas, menurut pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran, setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh syahbandar. Dengan adanya peraturan tersebut maka nahkoda K.M Kota Indah harus tetap mematuhi walaupun posisi kapal pada saat lego jangkar berada di luar dermaga (berlabuh sementara), mengingat dermaga Pelabuhan Tanjung Perak pada saat itu masih padat.

### **1.2 Perbuatan Melanggar Hukum yang Bertentangan dengan Kecermatan atau Kepatutan yang harus diindahkan dalam lalu lintas (pergaulan) masyarakat terhadap diri pribadi dan/atau barang orang lain.**

Bahwa dalam kasus lego jangkar ini perbuatan yang dilakukan oleh Nahkoda K.M Kota Indah dikategorikan oleh penulis sebagai perbuatan yang telah melanggar azas kecermatan atau kepatutan dalam lalu lintas pelayaran terhadap keberadaan Instalasi kabel listrik bawah laut milik PT PLN (Persero), karena pada dasarnya :

- Nahkoda kapal menyadari bahwa K.M Kota Indah berlabuh jangkar diposisi yang sangat dekat (*too close*) dengan kabel laut;
- Nahkoda kapal telah ceroboh dalam memantau posisi kapal pada saat lego jangkar, pada saat itu nahkoda menentukan posisi kapal hanya dengan menggunakan alat *Global Position System* (GPS). Dengan dipakainya alat GPS menyebabkan posisi K.M Kota Indah setelah diplot di peta tidak cocok / tidak akurat dengan keadaan yang sebenarnya, pada hal seharusnya sebagai pelaut yang professional sudah mengetahui ketentuan-ketentuan Internasional (SOLAS) yang

mewajibkan bahwa sewaktu kapal sedang berada di alur pelabuhan andalan utama untuk menentukan posisi ialah menggunakan baringan darat. Baringan darat adalah cara mengambil posisi kapal dengan mengambil patokan benda darat seperti mercu suar, buoy, ujung dermaga, ujung belokan, tanjung, cerobong asap, dll. (Sedangkan alat lainnya seperti GPS hanya digunakan sebagai alat Bantu)

- Nahkoda kapal tidak menghiraukan keberadaan pelampung suar kuning yang berpasangan dengan rambu suar kuning yang merupakan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran sebagai sarana yang berfungsi memberitahukan adanya bahaya dan/atau rintangan dalam hal ini yaitu kabel laut;
- Selama K.M. Kota Indah berlabuh jangkar diposisi tersebut, nahkoda kapal tidak melakukan pengamatan yang baik atau cermat melalui penglihatan, pendengaran atau penggunaan alat tertentu yang dapat mengetahui secara dini adanya gejala bahwa kapalnya telah mengalami larat atau hanyut pada saat berlabuh jangkar.

Namun kenyataan pada saat K.M Kota Indah sedang lego jangkar dan berada pada alur pelabuhan, nahkoda kapal tidak melaksanakan dengan benar kewajiban atau tugasnya sesuai dengan apa yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan yang ada serta sesuai dengan azas kecermatan atau kepatutan yang berlaku pada lalu lintas pelayaran, sehingga akhirnya menimbulkan peristiwa lego jangkar yang mengakibatkan padamnya aliran listrik ke Pulau Madura.

Sedangkan berkaitan dengan kewajiban-kewajiban hukum korban yaitu PT PLN (Persero), menurut **Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1994 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Listrik Negara menjadi Perusahaan Perseroan**

**(Persero)**, maksud dan tujuan pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) Listrik Negara sebagaimana pemegang kuasa usaha ketenagalistrikan adalah :

1. Menyediakan tenaga listrik bagi kepentingan umum dan sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan;
2. Mengusahakan penyediaan tenaga listrik dalam jumlah dan mutu yang memadai dengan tujuan untuk :
  - a. Meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat secara adil dan merata serta mendorong peningkatan kegiatan ekonomi;
  - b. Mengusahakan keuntungan agar dapat membiayai pengembangan penyediaan tenaga listrik untuk melayani kebutuhan masyarakat;
3. Merintis kegiatan usaha penyediaan tenaga listrik;
4. Menyelenggarakan usaha-usaha lain yang menunjang usaha penyediaan tenaga listrik sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sesuai dengan ketentuan pada pasal 25 ayat (3) **PP No. 3 Tahun 2005 Tentang Perubahan Atas PP No. 10 Tahun 1989 Tentang Penyediaan dan Pemanfaatan tenaga listrik Jo UU No. 15 Tahun 1985 Tentang Ketenagalistrikan**, PT PLN (Persero) sebagai pemegang kuasa dari usaha ketenagalistrikan dan pemegang izin dari usaha ketenagalistrikan untuk kepentingan umum dalam rangka menyediakan tenaga listrik wajib :

- a. Memberikan pelayanan yang baik;
- b. Memberikan perbaikan, apabila ada gangguan tenaga listrik;
- c. Menyediakan tenaga listrik secara terus-menerus dengan mutu dan keandalan yang baik;

- d. Bertanggung jawab atas segala kerugian atau bahaya terhadap nyawa, kesehatan, dan barang yang timbul karena kelalaiannya; dan
- e. Melakukan pengamanan instalasi ketenagalistrikan terhadap bahaya yang mungkin timbul.

Selain hal tersebut diatas, perlu dipertegas bahwa demi keamanan pelabuhan, sebelum kabel laut tersebut dipasang telah dilakukan survey terlebih dahulu oleh Tim Gabungan dari pihak yang berwenang, PT PLN (Persero), dan Dirjen Perhubungan Laut dimana pemasangannya sudah sesuai dengan ketentuan-ketentuan khusus sebagaimana dituangkan pada **Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. PP.72/1/7-86** tanggal 19 Maret 1986 tentang Ijin Pemasangan Kabel Laut Sirkuit I – II dan **Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. PLN.87/1/18-96** tanggal 24 April 1996 tentang Ijin Pemasangan Kabel Laut Sirkuit III.

Dengan adanya peristiwa lego jangkar K.M Kota Indah pada kabel laut Jawa Madura, PT PLN (Persero) tidak dapat melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan diatas pada butir (a) dan (b). Hal ini dapat terlihat dengan jelas pada saat peristiwa padamnya aliran listrik Pulau Madura. Dengan padamnya aliran listrik di Pulau Madura menyebabkan masyarakat disana tidak dapat menikmati aliran listrik secara optimal selama  $\pm$  3 (tiga) bulan. Dengan kejadian itu secara tidak langsung PT PLN (Persero) telah merugikan masyarakat se-pulau Madura. Karena masyarakat Madura merasa terganggu akibat kejadian tersebut atau mengalami kerugian maka PT PLN (Persero) memiliki kewajiban untuk bertanggung jawab meskipun kejadian tersebut timbul bukan karena kesalahannya.

Tanggung jawab PT PLN (Persero) diwujudkan dengan jalan memperbaiki kabel listrik bawah laut Jawa Madura. Pastinya dalam upaya-upaya perbaikan tersebut pihak PT PLN (Persero) mengeluarkan biaya yang tidak sedikit yang digunakan untuk penyelidikan, perbaikan, penggantian kabel, biaya penyewaan mesin diesel untuk penerangan sementara pada saat kabel laut dalam proses perbaikan dsb. Padahal patut untuk diketahui bahwa timbulnya kerugian masyarakat se-pulau Madura tersebut disebabkan oleh peristiwa lego jangkar K.M Kota Indah yang secara langsung menunjuk pada kesalahan nahkoda kapal karena akibat kecerobohnya ia tidak melaksanakan kewajiban yang telah dibebankan kepadanya oleh hukum.

Dengan adanya peristiwa lego jangkar yang mengait kabel laut sirkuit 1 dan 3 tersebut, menimbulkan kewajiban bagi pihak-pihak yang terkait dengan K.M Kota Indah secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi atas dasar perbuatan melanggar hukum yang telah dilakukannya sesuai dengan ketentuan dalam pasal 1365 Jo pasal 1366 BW. Kewajiban untuk membayar ganti kerugian inilah yang diartikan oleh penulis sebagai suatu perikatan. Dalam hal ini perikatan untuk membayar ganti rugi mempunyai sifat primair karena tidak didahului oleh pelanggaran suatu perikatan, melainkan melalui pelanggaran terhadap suatu kewajiban yang dibebankan oleh undang-undang. "...pelanggaran kewajiban tersebut boleh diperkenankan untuk memperoleh ganti rugi karena kesalahan perdata melanggar kewajiban undang-undang.<sup>14</sup> Oleh karena itu sebagai akibat perbuatan seseorang yang melanggar hukum (undang-undang) pastinya akan menimbulkan suatu perikatan untuk membayar kerugian. Hal ini dapat penulis interpretasikan dari ketentuan pasal 1239 BW.

<sup>14</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1986, h.231

**Pasal 1239 BW**

Tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajibannya memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga.

Berdasarkan ketentuan diatas, sebagai akibat dari perbuatan melanggar hukum kelalaian, kecerobohan nahkoda K.M Kota Indah sehingga tidak memenuhi kewajiban dengan semestinya sesuai ketentuan yang ada pada Undang-undang Pelayaran dan Ketentuan peraturan keselamatan pelayaran yaitu SOLAS ( Safety of Life at Sea ), maka secara tidak langsung akan menimbulkan hubungan hukum atau perikatan antara nahkoda K.M Kota Indah dengan PT PLN (Persero).

Perikatan yang dimaksud oleh penulis disini berkaitan erat dengan kewajiban untuk membayar ganti rugi kepada PT PLN (Persero). Ganti kerugian disini meliputi rugi / kerugian dan biaya yang telah dikeluarkan oleh PT PLN (Persero). Jadi berdasarkan alasan diatas patutlah bahwa PT PLN (Persero) sebagai pihak yang dirugikan berhak untuk menuntut ganti rugi sesuai dengan ketentuan pasal 1365 Jo pasal 1366 BW.

Dengan adanya permohonan atau gugatan ganti rugi ke pengadilan secara tidak langsung akan menimbulkan suatu perikatan antara PT PLN (Persero) dengan ketiga pihak yang terkait dengan K.M Kota Indah. Disatu sisi PT PLN (Persero) sebagai korban berhak untuk meminta pertanggungjawaban, disisi lain pihak pelaku yaitu Nahkoda K.M Kota Indah beserta pihak-pihak ketiga lainnya yang terkait langsung dengan K.M Kota Indah berkewajiban untuk bertanggungjawab membayar ganti kerugian kepada Perusahaan Listrik Negara.

## 2. Kerugian yang Diderita oleh PT PLN (Persero)

Akibat umum dari adanya perbuatan melanggar hukum selain akan menimbulkan kerugian bagi korban juga akan menimbulkan kekotoran dalam tubuh masyarakat, kegoncangan dalam neraca keseimbangan dari masyarakat, atau dengan pendek kata dapat dinamakan sebagai suatu keganjilan, keganjilan ini dapat mengenai pelbagai perhubungan hukum dalam masyarakat yang berkaitan dengan kepentingan seorang manusia seperti kekayaan harta benda, tubuh, jiwa, dan kehormatan.<sup>15</sup> Berkaitan dengan perbuatan melanggar hukum, kerugian menjadi bagian yang paling penting yang harus dibuktikan oleh korban. Mengingat kerugian itu harus diganti oleh orang-orang atau pelaku yang dibebankan oleh hukum untuk mengganti kerugian itu.

Kitab Undang- Undang Hukum Perdata yang merupakan dasar hukum perdata di Indonesia, dalam kaitannya dengan perbuatan melanggar hukum mengatur kerugian dan ganti rugi melalui 2 (dua) pendekatan yaitu :<sup>16</sup>

1. Ganti Rugi Umum; dan
2. Ganti Rugi Khusus.

Ganti rugi umum adalah ganti rugi yang berlaku untuk semua kasus, baik untuk kasus-kasus wanprestasi, maupun kasus-kasus yang berkenaan dengan perikatan lainnya termasuk karena perbuatan melanggar hukum sesuai dengan ketentuan pasal 1365 BW. Ketentuan tentang perikatan untuk mengganti kerugian yang timbul dari perbuatan wanprestasi oleh BW diatur pada pasal 1243 sampai dengan pasal 1252 BW.

<sup>15</sup> R. Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum (Dipandang dari Sudut Hukum Perdata)*, Mandar Maju, Bandung, 2000, h.13

<sup>16</sup> Munir Fuady, *Op.cit.*, h. 136.

Dikarenakan ketentuan yang ada pada pasal 1365 Jo pasal 1366 BW hanya mengatur tentang tanggungugat dalam bentuk kerugian saja, maka dalam hal perikatan untuk mengganti kerugian akibat perbuatan melanggar hukum dalam bentuk biaya dapat penulis analogikan dengan menggunakan ketentuan pasal 1246 BW.

#### **Pasal 1246 BW**

Biaya, rugi, dan bunga yang oleh kreditor boleh dituntut akan penggantianannya, terdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut dibawah ini.

Dalam hal ini pasal 1246 BW membagi komponen ganti rugi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu sebagai berikut :<sup>17</sup>

#### **1. Biaya;**

Biaya adalah setiap *cost* atau uang, ataupun yang dapat dinilai dengan uang yang telah dikeluarkan secara nyata oleh pihak yang dirugikan, sebagai akibat dari wanprestasi dari kontrak atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya perbuatan melanggar hukum.

#### **2. Rugi (kerugian); atau**

Rugi atau kerugian (dalam arti sempit) adalah keadaan berkurangnya / merosotnya nilai kekayaan kreditor sebagai akibat adanya wanprestasi atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya perbuatan melanggar hukum.

Sedangkan dalam arti luas, tidak hanya mengenai kekayaan harta benda seseorang, melainkan juga mengenai kepentingan-kepentingan lain dari seseorang manusia yaitu tubuh, jiwa dan kehormatan seseorang.<sup>18</sup>

#### **3. Bunga.**

Bunga adalah suatu keuntungan yang seharusnya diperoleh tetapi tidak jadi diperoleh pihak kreditor karena adanya wanprestasi atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya perbuatan melanggar hukum.

Dalam hal ini, pengertian bunga dalam pasal 1243 Jo pasal 1246 BW lebih luas dari pengertian bunga dalam istilah sehari-hari, yang hanya berarti "bunga uang" (*interest*), yang hanya ditentukan dengan prosentase dari hutang pokok.

<sup>17</sup> *Ibid*, h. 137

<sup>18</sup> R. Wirjono Prodjodikoro, *Op.cit*, h. 16

Sedangkan ganti rugi khusus yaitu ganti rugi khusus terhadap kerugian yang timbul dari perikatan-perikatan tertentu, misalnya ganti rugi untuk perbuatan melanggar hukum, ganti rugi untuk perbuatan yang dilakukan oleh orang lain, ganti rugi untuk pemilik binatang, ganti rugi untuk pemilik bangunan atau gedung yang ambruk, ganti rugi untuk keluarga yang ditinggalkan oleh orang yang dibunuh, ganti rugi karena orang yang telah luka atau cacat anggota badan atau ganti rugi karena tindakan penghinaan.

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, sebagai akibat dari kelalaian, kecerobohan atau kurang hati-hatian nahkoda K.M Kota Indah sehingga menyebabkan kabel laut sirkuit 1 & sirkuit 3 Pulau Jawa Madura terputus serta menyebabkan salah satu ujung kabel 2 (arah Gresik) melengkung membentuk lingkaran dan ujung arah Tajungan belok kearah selatan sehingga menyebabkan aliran listrik di Pulau Madura padam selama  $\pm$  3 bulan. Dengan kejadian tersebut secara tidak langsung menimbulkan kerugian terutama bagi PT PLN (Persero) serta masyarakat se-pulau Madura.

Pada azasnya kerugian dapat dihitung secara *concreet*, artinya harus diperhatikan kerugian atau kerusakan apa yang diderita oleh si korban atau secara *abstract* artinya bahwa kerugian atau kerusakan itu diganti berdasarkan kerugian yang diderita yang biasanya dibandingkan atau disesuaikan dengan keadaan umum. Perihal kerugian dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam yaitu :

1. Kerugian Materiil;

Kerugian yang dapat dihitung secara matematis yang sejak semula dapat dinilai dengan sejumlah uang. Biasanya kerugian materiil disebut juga dengan kerugian harta benda. (*vermogens schade*)

Mengenai kerugian harta kekayaan dapat dibedakan lagi menjadi 2 (dua) pos kerugian yaitu :

- Biaya-biaya, baik untuk perbaikan dan pemulihan; (bantuan dokter dan pengobatan)
- Kerugian penghasilan yang terdiri atas selisih antara penghasilan yang akan diperoleh korban, andaikata ia tidak menderita kerugian, dan penghasilan yang masih diperoleh sekarang sebagai akibatnya itu. (kehilangan nafkah)

## 2. Kerugian Inmateriil; atau

Kerugian inmateriil merupakan kerugian berupa pengurangan kesenangan atau gairah hidup karena ketakutan, rasa sakit (kesakitan) maupun cacat badan yang ditimbulkan oleh penganiayaan, yang tidak dapat dihitung secara matematis. (Kerugian Non-Materiil) Ganti kerugian inmateriil yang dapat dikabulkan yaitu yang menyangkut kematian (Pasal 1370 BW), luka-luka (pasal 1371 BW), suatu kejahatan yang dilakukan terhadap pribadi seseorang (pasal 1371 ayat 3 BW), adanya pelanggaran terhadap nama baik. (Penghinaan)

## 3. Kerugian Idiil.

Kerugian yang semula tidak dapat dikatakan mempunyai nilai uang, sekalipun mungkin nantinya dijabarkan antara lain oleh pengadilan melalui putusannya dalam jumlah tertentu. Dapat disebut juga sebagai Kerugian Moril. Misalnya : kerugian berupa penggantian biaya-biaya pemakaman dan uang duka.

Kerugian yang dimaksud disini adalah suatu keadaan berkurangnya nilai atau harta kekayaan korban yaitu PT PLN (Persero) sebagai akibat adanya pengeluaran biaya-biaya yang langsung disebabkan oleh perbuatan Nahkoda K.M Kota Indah. Biaya-biaya tersebut digunakan oleh PT PLN (Persero) untuk biaya penyelidikan, perbaikan dan penggantian kabel serta biaya pengoperasian / penyewaan mesin diesel / pembangkit listrik yang digunakan untuk penerangan sementara pada saat kabel laut sedang dalam proses perbaikan.

Dalam hal ini perincian biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh PT PLN (Persero) adalah sebagai berikut :

1. Biaya survey hidrografi untuk melakukan penyelidikan tentang kabel laut yang terputus sebesar US \$ 20.691;
2. Biaya perbaikan dan pemasangan kabel laut yang terputus;
  - Enabling work circuit 1 dan circuit 2 sebesar US \$ 2.288.000;
  - Repair work circuit 1 dan repair work circuit 2 sebesar US \$ 1.623.000;
  - Pembelian bahan material yaitu :
    - Cable sepanjang 472 meter sebesar US \$ 354.000;
    - Fixed joint + flexible joint sebesar US \$ 391.304;
    - Cable fluid sebanyak 50 drum sebesar US \$ 53.000;
    - Protection works sebesar US \$ 970.000.
3. Biaya untuk mengadakan rehabilitasi dan mobilisasi genset-genset;
  - Pemindahan, pembuatan pondasi dan operasional genset Rp. 5.484.040;
  - Mobilisasi genset emergensi jaringan 20 Kv Rp. 716.994.823;

- Kerugian dari penghasilan penjualan Kwh yang hilang selama 2 ½ bulan sebesar Rp. 4.000.000.000;
4. Biaya untuk mengatasi aliran listrik di Pulau Madura yang padam, sementara kabel laut dalam proses perbaikan;
- Biaya untuk menyewa 6 unit mesin diesel dari PT Sumberdaya Sewa Tama sebesar Rp. 4.769.154.475;
  - Biaya untuk menyewa 6 unit mesin diesel dari PT Kratimex Energi sebesar Rp. 7.380.370.510;
  - Biaya untuk menyewa 7 unit mesin diesel dari PT Kera Sakti Bahana sebesar Rp. 1.698.955.900;
  - Biaya untuk menyewa 4 unit mesin diesel dari UD Mandiri sebesar Rp.1.146.448.020;
5. Biaya untuk menarik dan memindahkan PLTD Apung I dari Pontianak ke Madura sebesar Rp. 467.719.000; (perjanjian yang dibuat dengan PT Samapta Nusantara)
6. Biaya penarikan PLTD Apung dari pelabuhan khusus PT Garam di Camplong ke Kalianget sebesar Rp. 28.820.000; (perjanjian yang dibuat dengan PT EMKL Sanusi Sipatakkong)
7. Biaya penempatan PLTD Apung sebesar Rp. 11.220.000; (perjanjian yang dibuat dengan PT Garam)
8. Biaya relokasi 2 (dua) unit PLTG, salah satunya yaitu PLTG Gresik sebesar Rp. 23.921.000.000;
9. Biaya lain-lain sebesar Rp. 2.210.000.000; (biaya konsultan maritime, kelautan, cable expert, biaya penyelam, biaya sewa kapal, akomodasi, dll)

Jadi total biaya yang dikeluarkan oleh PT PLN (Persero) sehubungan dengan kasus lego jangkar K.M Kota Indah yaitu sebesar US \$ 5.699.995 (*lima juta enam ratus sembilan puluh sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh lima dollar Amerika Serikat*) dan sebesar Rp. 15.800.687.905; (*lima belas milyar delapan ratus juta enam ratus delapan puluh tujuh ribu sembilan ratus lima rupiah*)

Berdasarkan pada seluruh perhitungan-perhitungan diatas maka PT PLN (Persero) telah mengajukan gugatan / tuntutan ganti rugi kepada Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik K.M Kota Indah dan Nahkoda K.M Kota Indah sebagai orang yang dianggap berkewajiban untuk bertanggung gugat terhadap kondisi atau kerugian yang dialami oleh PT PLN (Persero). Gugatan ganti rugi tersebut didasarkan pada Pasal 1365 Jo pasal 1366 BW dan pasal 1367 ayat (1) and (3) BW.

### **3. Wujud Penggantian Kerugian yang Dituntut oleh PT PLN (Persero)**

Banyak persamaan antara konsep ganti rugi karena wanprestasi dengan konsep ganti rugi karena Perbuatan Melanggar Hukum. Pada dasarnya kedua hal tersebut memiliki kesamaan bentuk dalam hal adanya tuntutan ganti rugi. Pada wanprestasi bentuk ganti rugi dapat berupa pembayaran sejumlah uang, sedangkan bentuk ganti rugi pada perbuatan melawan hukum dapat berupa segala bentuk ganti rugi yang diinginkan oleh penggugat dalam hal ini pihak yang menderita kerugian, dengan syarat hakim menilai mungkin atau menganggap sesuai atau wajar dengan situasi dan kondisi kerugian yang ada pada saat itu.

Disamping itu pihak penggugat dalam hal ini PT PLN (Persero) harus mampu membuktikan segala biaya-biaya yang telah dikeluarkan untuk perbaikan kabel listrik bawah laut Jawa Madura. Pembuktian itu dapat dilakukan pada saat proses persidangan berlangsung dengan cara menunjukkan bukti-bukti pembayaran dari awal perbaikan sampai dengan perbaikan selesai berupa surat bukti transfer bank. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 164 HIR, bahwa alat-alat bukti yang sah yaitu bukti dengan surat; bukti dengan saksi; persangkaan-persangkaan; pengakuan; dan sumpah.

Bentuk ganti rugi yang dikenal dalam perbuatan melanggar hukum adalah sebagai berikut :<sup>19</sup>

1. Ganti rugi nominal;
2. Ganti rugi kompensasi;
3. Ganti rugi penghukuman.

Ganti rugi nominal (*nominal damages*) merupakan ganti rugi berupa pemberian sejumlah uang, meskipun kerugian sebenarnya tidak bisa dihitung dengan uang. Bahkan, bisa jadi tidak ada kerugian materiil sama sekali. Dalam kasus perbuatan melanggar hukum yang mengandung unsur kesengajaan layak diterapkan ganti rugi ini, sedangkan untuk kasus perbuatan melanggar hukum yang mengandung unsur kelalaian kurang layak diterapkan ganti rugi ini. Dengan kata lain jika ada perbuatan melanggar hukum yang serius, seperti halnya perbuatan yang mengandung unsur kesengajaan, tetapi akibatnya tidak menimbulkan kerugian yang nyata bagi korban, maka kepada korban dapat diberikan sejumlah uang tertentu sesuai dengan rasa keadilan tanpa menghitung seberapa besar kerugian yang diderita oleh korban tersebut.

<sup>19</sup>Munir Fuady, *Op.cit.*, h. 134

Ganti rugi kompensasi (*compensatory damages*) merupakan ganti rugi berupa pembayaran kepada korban sebesar kerugian yang benar-benar dialami atau diderita secara aktual (nyata) oleh pihak pelaku akibat dari suatu perbuatan melanggar hukum baik yang mengandung unsur kesengajaan maupun kelalaian. Ganti rugi kompensasi ini dapat dihitung dengan mudah sehingga keluar angka atau nominal kerugian sekian rupiah. Oleh karena itu ganti kerugian seperti yang telah dijelaskan diatas dapat disebut juga dengan *ganti rugi actual*. Misalnya, ganti rugi atas segala biaya yang dikeluarkan oleh korban, kehilangan keuntungan atau gaji, sakit dan penderitaan, termasuk penderitaan mental seperti stress, malu, jatuh nama baik, dan lain sebagainya.

Ganti rugi penghukuman (*punitive damages*) merupakan ganti rugi dalam jumlah yang besar yang melebihi dari jumlah kerugian yang sebenarnya. Besarnya jumlah ganti rugi tersebut dimaksudkan sebagai hukuman bagi si pelaku. Ganti rugi penghukuman ini layak diterapkan terhadap kasus-kasus kesengajaan yang berat.

Misalnya, diterapkan terhadap kasus penganiayaan berat atas seseorang tanpa rasa kemanusiaan.

Sedangkan menurut R.Soetojo Prawirohamidjojo sebagai akibat-akibat dari adanya *onrechtmatigedaad*, si korban dapat mengajukan tuntutan-tuntutan atau gugatan-gugatan sebagai berikut :<sup>20</sup>

1. Tuntutan ganti rugi dalam bentuk uang;

Si korban berhak atas ganti rugi penuh, yaitu kerusakan atau kerugian yang diderita (*geledenschade*), keuntungan yang seharusnya diperoleh (*gederfdewinst*), ongkos / biaya untuk mencegah kerusakan lebih lanjut.

<sup>20</sup> R.Soetojo Prawirohamidjojo dan Marthalena Pohan, *Onrechtmatige Daad*, Djumali, Surabaya, 1979, h.36

2. Tuntutan pemulihan dalam bentuk natura; (*herstel in de vorige toestand*)

Pihak korban yang seharusnya memperoleh ganti rugi dalam bentuk uang, disamping itu dapat juga menuntut ganti rugi (pemulihan) dalam bentuk natura atau dalam keadaan asal. Ganti rugi yang berbentuk pengembalian keadaan seperti semula adalah suatu cara yang lebih sederhana untuk mencapai hasil yang dikehendaki daripada bentuk uang.

Lagipula cara itu memberi keuntungan bagi korban perbuatan melanggar hukum bahwa ia tidak perlu membuktikan besarnya nilai kerugian yang dideritanya. Dalam pelaksanaan putusan pengembalian keadaan seperti semula, hakim dapat menambahkan hukuman uang paksa (*dwangsom*) bagi pelaku perbuatan melanggar hukum.<sup>21</sup>

3. Gugatan untuk melarang suatu perbuatan - gugatan ancaman; atau

Suatu gugatan dapat diajukan bilamana seseorang bersalah melakukan suatu perbuatan onrechtmatig, tetapi juga dapat bilamana si pelaku sama sekali belum berbuat onrechtmatig.

4. Gugatan terhadap pernyataan untuk hukum, bahwa suatu perbuatan adalah onrecht. Suatu gugatan khusus ditujukan untuk menetapkan adanya hubungan hukum dengan adanya suatu vonis hanyalah diizinkan, bilamana si penggugat mempunyai kepentingan.

Pada kasus *lego jangkar K.M Kota Indah* menimbulkan kewajiban bagi Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik K.M Kota Indah dan Nahkoda K.M Kota Indah secara

<sup>21</sup>R.M. Suryodiningrat, *Perikatan-Perikatan Bersumber Undang-Undang*, Tarsito, Bandung, 1982, h. 48

tanggung renteng untuk membayar ganti kerugian kepada pihak PT PLN (Persero), sesuai dengan ketentuan pada pasal 1367 ayat (1) dan (3) BW, karena seperti yang telah disebutkan pada sub bab sebelumnya Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik dan pemegang route perjalanan K.M Kota Indah bertanggungjawab terhadap perbuatan melanggar hukum yang telah dilakukan oleh Nahkoda K.M Kota Indah.

Bahwa sebagai akibat dari kelalaian, kurang hati-hati dan kecerobohan tersebut telah menyebabkan jangkar K.M Kota Indah terkait dengan kabel listrik bawah laut Jawa Madura sehingga menyebabkan kabel laut terputus. Serta dengan terputusnya kabel laut tersebut menyebabkan aliran listrik di Pulau Madura padam sejak jam 13.13 WIB pada tanggal 19 Februari 1999 sampai dengan tanggal 30 April 1999.

Oleh karena itu diharapkan ganti kerugian yang diberikan oleh K.M Kota Indah berbentuk ganti kerugian kompensasi (uang) sebagai total biaya yang dikeluarkan oleh PT PLN (Persero) untuk biaya penyelidikan, perbaikan kabel laut, pergantian dan penyewaan mesin diesel selama kabel laut sedang dalam perbaikan. Ganti kerugian kompensasi yang akan diberikan oleh K.M Kota Indah disini merupakan ganti rugi pembayaran secara langsung kepada PT PLN (Persero) sebagai korban yang benar-benar menderita atau mengalami kerugian karena perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh nahkoda K.M. Kota Indah yang berakibat pada rusaknya kabel listrik bawah laut sirkuit 1 dan 3 Pulau Jawa Madura.

### BAB III

## UPAYA HUKUM PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA ATAS KERUGIAN YANG DIDERITANYA

### 1. Tanggungugat K.M Kota Indah Atas Kerugian PT PLN (Persero)

Dalam ruang lingkup hukum perdata yang lazim dilakukan berkaitan dengan perbuatan melanggar hukum yaitu pembebanan tanggungjawab atau tanggungugat berupa kewajiban untuk membayar ganti rugi kepada pelaku yang telah bersalah melakukan suatu pelanggaran kewajiban hukum, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Dengan kata lain pengertian tanggungugat disini adalah kewajiban dari pelaku yaitu Nahkoda K.M Kota Indah yang telah melakukan perbuatan melanggar hukum beserta dengan pihak lain yang juga ikut bertanggungugat secara tanggung renteng yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya dalam suatu gugatan yang diajukan dihadapan pengadilan oleh PT PLN (Persero) terhadap mereka.

Oleh karena itu mengenai tanggungugat atas kerugian yang ditimbulkan pada pihak lain menurut J.H. Nieuwenhuis dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam yaitu: <sup>22</sup>

1. Tanggungugat Kesalahan (*schuld aan sprakelijkheid*);
2. Tanggungugat Resiko (*resico aan sprakelijkheid*);
3. Tanggungugat Kesalahan dengan pembalikan beban pembuktian.

<sup>22</sup> J.H.Nieuwenhuis, op.cit, h. 135

### 1.1 Tanggungugat Kesalahan; (*schuld aan sprakelijkheid*)

Perihal tanggungugat kesalahan dalam kasus K.M Kota Indah berkaitan erat dengan pasal 1365 Jo pasal 1366 BW.

#### **Pasal 1365 BW**

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

#### **Pasal 1366 BW**

Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya.

Dalam hal ini seseorang hanya dapat bertanggungugat atas kerugian orang lain jika :

- a. Adanya perbuatan; (memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu)
- b. Perbuatan tersebut bersifat melanggar hukum;
- c. Adanya kesalahan; (kesengajaan atau kelalaian)
- d. Menimbulkan kerugian;
- e. Kerugian tersebut sebagai akibat dari perbuatan melanggar hukum si pelaku.

(Adanya hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian)

Unsur-unsur diatas merupakan syarat yang harus dipenuhi secara bersama-sama (syarat kumulatif) untuk tanggungugat berdasarkan pasal 1365 BW, namun kenyataannya tanggungugat berdasarkan pada pasal 1365 BW bertumpu pada dua tiang yaitu perbuatan melanggar hukum dan kesalahan.

Perihal melanggar hukum, perbuatan dikatakan melanggar hukum jika diawali oleh suatu perbuatan dari pelaku, baik berbuat sesuatu maupun tidak berbuat sesuatu sesuai dengan ketentuan pada pasal 1239 BW. Dengan demikian yang dimaksud

perbuatan melanggar hukum disini adalah suatu perbuatan yang mengakibatkan timbulnya kerugian bagi PT PLN (Persero), sebagai akibat dari tindakan nahkoda K.M Kota Indah yang tidak memenuhi atau melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah dibebankan kepadanya sesuai dengan ketentuan yang ada pada pasal 15 ayat (1), pasal 57 ayat (1), (2), dan (4), serta pasal 60 ayat (1) Undang – Undang No. 10 Tahun 1992 Tentang Pelayaran serta ketentuan yang ada pada peraturan keselamatan pelayaran.

Perihal kesalahan, kesalahan harus mempunyai hubungan kausal dengan timbulnya kerugian. Kesalahan adalah suatu keadaan dimana pelaku dapat menyesali (*verweten*) segala tingkah laku atau perbuatan melanggar hukum yang telah dilakukannya.<sup>23</sup> Oleh karena itu unsur-unsur dari kesalahan yaitu :

- Si pelaku dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya; (*toerekenbaar*)  
Harus dilihat dari subyeknya itu sendiri, apakah dia dapat menyadari akibat dari perbuatannya atau tidak. (Sudut Subyektif)
- Si pelaku dapat menduga sebelumnya bahwa perbuatan tersebut bersifat melanggar hukum dan menimbulkan kerugian. Sehingga orang tersebut akan memilih apakah dia akan berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang melanggar hukum. (Sudut Obyektif)

Bahwa sesuai dengan kasus lego jangkar K.M Kota Indah yang menggaruk dan mengait kabel laut milik PT PLN (Persero) sebagaimana yang diuraikan dalam bab sebelumnya, merupakan tanggungjawab dari nahkoda kapal yang dilakukan setidaknya karena kelalaiannya berdasarkan hal-hal sebagai berikut :

---

<sup>23</sup> *Ibid*, h.129.

- Nahkoda kapal mengetahui bahwa arah dan kekuatan arus laut berubah dari selatan ke utara serta mengetahui bahwa kekuatan arus laut naik menjadi 13 knot dan mencapai puncaknya menjadi 16 knot pada jam 14.00 WIB berdasarkan data dalam buku yang diterbitkan oleh Badan Hidrografi TNI AL, namun ia tidak melakukan upaya apapun untuk menjaga dengan baik K.M Kota Indah agar tidak larat / hanyut sejak berlabuh jangkar pada jam 11.00 - 13.00 WIB;
- Nahkoda K.M Kota Indah telah lalai dalam memantau posisi K.M Kota Indah walaupun pada jam 12.30 WIB telah mengetahui kapal sudah mulai hanyut atau larat tetapi dia tidak melakukan usaha / tindakan apapun untuk mencegah secara dini agar kapal tidak hanyut / larat lebih jauh;
- Selain itu perbuatan kecerobohan / kurang hati-hati yang dilakukan oleh nahkoda juga dapat dilihat pada saat nahkoda mematikan mesin kapal. Seharusnya mesin kapal tidak dimatikan dan semestinya mesin kapal tetap hidup untuk menjaga kemungkinan kapal berubah posisi karena larat, mengingat membutuhkan waktu  $\pm 1$  jam untuk menghidupkan kembali mesin kapal. Sehingga apabila kapal larat sampai posisi kapal mendekati areal kabel laut dan larangan daerah berlabuh jangkar, maka nahkoda dapat mengembalikan kapal ke posisi semula atau ke tempat yang aman.

Dalam hal ini penulis selain menerapkan pasal 1365 BW juga menerapkan pasal 1366 BW, dengan maksud untuk menjelaskan bahwa kesalahan yang dilakukan oleh pelaku tersebut mengandung unsur kelalaian (*culpoos*) sehingga nantinya pelaku dapat digugat untuk membayar ganti rugi. Hal ini bertentangan dengan pendapat Wirjono

Prodjodikoro, bahwa pasal 1365 BW tidak membedakan hal kesengajaan dari hal kurang berhati-hati, melainkan hanya menyatakan bahwa harus ada kesalahan (*schuld*) di pihak pembuat perbuatan melanggar hukum, agar si pembuat itu dapat diwajibkan membayar ganti kerugian.<sup>24</sup> Namun pernyataan penulis tersebut sejalan dengan pemikiran bahwa dengan digunakannya pasal 1366 BW mengenai *onrechtmatige daad* tersebut sesungguhnya bertujuan untuk mempertegas atau memperjelas bahwa tidak hanya perbuatan yang disengaja saja, tetapi juga perbuatan *culpoos* atau kelalaian dapat digugat untuk membayar ganti rugi.<sup>25</sup>

Berkaitan dengan hal tersebut diatas terdapat 3 (tiga) unsur penting kesalahan perdata karena kelalaian yaitu :<sup>26</sup>

1. Bahwa tergugat dibebankan kewajiban berhati-hati dalam melakukan kewajiban hukumnya;

Tindakan berhati-hati yang layak itu seharusnya selalu dilakukan guna menghindarkan kerugian terhadap setiap orang yang erat sekali / dipengaruhi oleh perbuatan tergugat, dan terhadap siapa saja yang seharusnya mengira secara layak mungkin dirugikan olehnya. (Azas Tetangga)

2. Bahwa kewajiban hukum itu dilanggar;

Kelalaian akan dianggap ada jika tergugat tidak berbuat dengan cara yang layak dalam keadaan pada waktu itu. Suatu kelalaian diukur dengan suatu ukuran yang layak karena makin besar resiko maka makin besar pula kewajiban berhati-hati itu diperlukan.

<sup>24</sup> R.Wirjono Prodjodikoro, *Op.cit*, h. 24

<sup>25</sup> R.Soetojo Prawirohamidjojo dan Marthalena Pohan, *Op.cit*, h. 2

<sup>26</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.cit*, h.212

### 3. Bahwa akibat pelanggaran itu timbul kerugian.

Penggugat harus membuktikan bahwa ia menderita kerugian sebagai akibat dari pelanggaran kewajiban berhati-hati oleh tergugat. Dalam kerugian itu dapat termasuk kerugian terhadap harta benda, kerugian pribadi, dan dalam beberapa hal juga meliputi kerugian uang.

Sedangkan pengertian kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu karena perbuatan pihak yang lain. Kemudian untuk membuktikan adanya hubungan kausal antara perbuatan pelaku (kesalahan) dengan kerugian berkembang 2 (dua) macam teori yaitu *Teori Conditio sine Quanon* dan *Teori Adequate Veroorzaking*.<sup>27</sup>

*Teori condition sine quanon* menyatakan bahwa suatu hal adalah sebab dari suatu akibat; suatu akibat tidak akan terjadi jika sebabnya tidak ada. Jadi dalam teori ini dikenal serangkaian sebab dan akibat yang saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya. Sedangkan *teori adequate veroorzaking* menyatakan bahwa suatu akibat baru dapat dikatakan terjadi dikarenakan oleh suatu sebab, jika sebab tersebut dapat dikira-kira terlebih dahulu (wajar/patut) bahwa dengan terjadinya suatu hal yang menjadi penyebab, akan terjadilah suatu akibat.

Berkaitan dengan hal diatas penulis berusaha untuk menghubungkan kesalahan dengan perbuatan yang dilakukan oleh nahkoda K.M Kota Indah sehingga karena kelalaian, kecerobohnya menyebabkan jangkar K.M Kota Indah mengait kabel laut sirkuit 1 dan 3 Pulau Jawa Madura sampai terputus. Sedangkan yang dimaksud dengan Kerugian disini adalah suatu keadaan berkurangnya nilai atau harta kekayaan PT PLN (Persero) sebagai akibat adanya pengeluaran biaya-biaya yang langsung disebabkan oleh

<sup>27</sup> Gunawan Widjaja dan Kartini Muljadi, *Op.cit*, h. 117

perbuatan Nahkoda K.M Kota Indah tersebut. Sesuai dengan *teori adequate veroorzaking* dapat diartikan bahwa sebagai seorang pelaut yang professional, nahkoda K.M Kota Indah dapat mengira-ngira sebelumnya (waspada atau hati-hati) karena perbuatan, kesalahannya akan mengakibatkan kerugian bagi PT PLN (Persero)

Dalam hal ini sesuai dengan rentetan perbuatan melanggar hukum dan kesalahan yang dilakukan oleh nahkoda kapal sehingga mengakibatkan kabel laut milik PT PLN (Persero) digaruk dan dikait oleh jangkar K.M Kota Indah dan karenanya aliran listrik ke Pulau Madura terputus serta timbul kerugian bagi pihak Perusahaan Listrik Negara, maka nahkoda K.M Kota Indah berkewajiban untuk bertanggungugat atas kerugian PT PLN (Persero) sesuai dengan ketentuan pasal 1365 Jo pasal 1366 BW.

## 1.2 Tanggungugat Resiko (*resico aan sprakelijkheid*).

Perihal tanggungugat resiko, sesuai dengan ketentuan pada pasal 1367 ayat (1) dan (3) BW, majikan bertanggungugat atas dasar kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melanggar hukum bawahannya yang dilakukan dalam ruang lingkup tugasnya yang dimaksud majikan disini adalah Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah.

### Pasal 1367 BW

- (1) Seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga atas kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.
- (3) Majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang dipakainya.

Berdasarkan ketentuan diatas tanggunggugat resiko “majikan” dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu:

- a) Tanggunggugat berlandaskan pada hubungan atasan dan bawahan. Hal yang menentukan disini adalah kewenangan dalam memberikan perintah atau instruksi kepada bawahannya, kewenangan ini dapat timbul dari adanya perjanjian kerja;
- b) Tanggunggugat bergantung pada keadaan bahwa perbuatan melanggar hukum tersebut dilakukan dalam pelaksanaan tugas bawahannya;
- c) Tanggunggugat berdasarkan pada perbuatan melanggar hukum dan kesalahan pada pihak bawahan; dan
- d) Tanggunggugat tidak berdasarkan pada suatu pelanggaran norma atau kesalahan yang dilakukan oleh majikan. (majikan tidak bersalah)

Bahwa dalam peristiwa lego jangkar ini selain nahkoda kapal terdapat pihak lain yang harus terikat dan harus bertanggungjawab atas segala kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh nahkoda K.M Kota Indah yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah. Hal ini sesuai dengan ketentuan pasal 33 ayat (2) dan (3) Undang-undang Pelayaran dan pasal 321 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

### **Pasal 33 UU Pelayaran**

- (2) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggungjawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan umum yang diakibatkan oleh kapalnya;
- (3) Untuk menjamin pelaksanaan tanggungjawab atas ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) pemilik dan/atau operator kapal wajib memberikan jaminan.

**Pasal 321 KUHD**

(1) Pengusaha adalah terikat oleh segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka, yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya, didalam jabatan mereka dalam lingkungan kekuasaan mereka.

(2) Dia adalah bertanggungjawab untuk segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ketiga, oleh sesuatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya guna kepentingan kapal atau muatannya, asal perbuatan melanggar hukum tadi dilakukan dalam jabatan mereka atau pada waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka.

Seperti yang telah disebutkan Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik K.M Kota Indah bertanggungjawab atas kerugian PT PLN (Persero) karena dianggap kedua pihak mempunyai hubungan dengan nahkoda K.M Kota Indah sebagai majikan dengan pekerja yang dalam hal ini nahkoda K.M Kota Indah dapat diartikan berada dibawah kekuasaan Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah.

Bahwa berdasarkan alasan diatas karena perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh nahkoda K.M Kota Indah sehingga mengakibatkan kerugian pada PT PLN (Persero) mengharuskan Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah ikut bertanggungjawab untuk menanggung kerugian atau dengan kata lain kedua pihak tersebut secara tanggung renteng dengan nahkoda K.M Kota Indah (bertanggungugat) untuk membayar ganti rugi kepada PT PLN (Persero).

Pada dasarnya ketentuan mengenai tanggung renteng tidak dapat diterapkan pada kewajiban untuk bertanggungugat menanggung kerugian oleh pihak-pihak tersebut

karena tanggung renteng hanya ada bilamana beberapa orang bersama-sama bertanggungjawab atas suatu hutang.

#### **Pasal 1278 BW**

Suatu perikatan tanggung-menanggung atau perikatan tanggung renteng terjadi antara beberapa orang berpiutang, jika didalam perjanjian secara tegas kepada masing-masing diberikan hak untuk menuntut pemenuhan seluruh utang sedang pembayaran yang dilakukan kepada salah satu membebaskan orang yang berutang meskipun perikatan menurut sifatnya dapat dipecah dan dibagi di antara beberapa orang berpiutang tadi.

Oleh karenanya lebih tepat jika digunakan istilah Tanggung Renteng yang Tidak Sewajarnya atau Gugatan Berbarengan (*samenloop van vorderingen*) karena antara si pelaku dengan masing-masing pihak ketiga yang terkait terletak perikatan atau kewajiban khusus.

### **1.3 Tanggungjawab Kesalahan dengan pembalikan beban pembuktian**

Jika dalam keadaan normal pihak yang dirugikan (Penggugat) wajib membuktikan bahwa pelaku telah melakukan perbuatan melanggar hukum, sedangkan dalam hal tanggungjawab kesalahan dengan pembagian ataupun pembalikan beban pembuktian jika telah terjadi secara nyata pelanggaran norma, maka pihak pelaku (Tergugat) berkewajiban untuk meniadakan anggapan atau persangkaan dalam menunjukkan bahwa dia tidak bersalah atau tidak berbuat melanggar hukum. Hal ini dilakukan sebagai konsekuensi dari keterbatasan kemampuan korban untuk mendatangkan saksi-saksi atau alat-alat bukti lainnya guna membuktikan adanya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh pelaku, oleh karena itu dalam prakteknya dikenal 3 (tiga) macam doktrin berkaitan dengan pembuktian yaitu :

### 1. Doktrin Pembuktian Terbalik;

Doktrin Pembuktian Terbalik (*omkering van bewijslast*) adalah suatu kewajiban pembuktian yang ditekankan kepada pihak yang disangkakan sebagai pelaku. Dengan demikian beban pembuktian bahwa pihak pelaku tidak bersalah ada pada pundak pelaku sendiri, karena pihak pelakulah yang dianggap paling banyak mengetahui tentang hal ikhwal terjadinya kejadian tersebut. Sehingga apa yang terjadi sebenarnya adalah pembalikan alat bukti dari pundak korban ke pundak pelaku.<sup>28</sup>

### 2. Doktrin Res Ipsa Loquitor; dan

Doktrin *Res Ipsa Loquitor* merupakan suatu doktrin dalam bidang pembuktian perdata yang menentukan bahwa pihak korban dari suatu perbuatan melanggar hukum dalam bentuk kelalaian atau dalam bentuk kasus-kasus tertentu tidak perlu membuktikan adanya unsur kelalaian dari pihak pelaku, tetapi cukup dengan menunjukkan fakta-fakta yang terjadi dan kemudian menarik sendiri kesimpulan, bahwa pihak pelaku kemungkinan besar melakukan perbuatan melanggar hukum tersebut. Dengan kata lain *doktrin Res Ipsa Loquitor* bertujuan untuk mencapai keadilan, dimana pihak korban dari perbuatan melanggar hukum dalam kasus-kasus tertentu yang sangat sulit untuk membuktikan adanya unsur kelalaian, terlebih lagi jika bukti-bukti tersebut berada dalam akses atau kontrol pelaku, dan karenanya tidak adil jika pihak korban yang harus menanggung sendiri akibat dari perbuatan yang sebenarnya merupakan kelalaian dari pihak lain tersebut.<sup>29</sup>

### 3. Doktrin Tanggung Jawab Mutlak.

Doktrin tanggung jawab mutlak (*strict liability*) adalah suatu tanggung jawab hukum yang dibebankan kepada pelaku perbuatan melanggar hukum tanpa melihat apakah pihak yang bersangkutan dalam melakukan perbuatannya itu mempunyai unsur kesalahan ataupun tidak, dalam hal ini pelakunya dapat dimintakan tanggung jawab secara hukum, meskipun dalam melakukan perbuatannya itu dia melakukannya dengan tidak sengaja dan tidak pula mengandung unsur kelalaian, kekuranghati-hatian, maupun ketidakpatutan.<sup>30</sup>

Jenis tanggungugat kesalahan dengan pembagian ataupun pembalikan beban pembuktian tersebut berbeda dengan jenis tanggungugat sebagaimana yang ditentukan dalam pasal 1365 Jo pasal 1366 BW yang biasa disebut dengan Tanggungugat Kesalahan dengan klasifikasi unsur kelalaian - kecerobohan.

<sup>28</sup> Munir Fuady, *Op.cit*, h.100.

<sup>29</sup> *Ibid.*, h.101

<sup>30</sup> *Ibid.*, h.173

Jenis tanggungugat ini biasanya dikaitkan dengan kewajiban penggugat untuk membuktikan adanya kesalahan dari pihak tergugat sebagaimana yang ditentukan dalam pasal 1865 BW atau pasal 163 HIR. (Memberikan pedoman dalam hal Pembagian Beban Pembuktian)

#### **Pasal 1865 BW**

Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau, guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.

Namun pada kenyataannya pihak penggugat yaitu PT PLN (Persero) dan pihak tergugat yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah dan Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah serta nahkoda K.M Kota Indah mempunyai porsi atau takaran yang seimbang dalam hal pembuktian di depan persidangan. Oleh karena itu dalam gugatan yang diajukan oleh PT PLN (Persero) hanya berdasarkan pada tanggungugat kesalahan dan tanggungugat resiko saja.

## **2. Dasar Gugatan PT PLN (Persero) Kepada K.M Kota Indah**

Menurut Mr. J.H. Nieuwenhuis, Pasal 1365 BW membuka kemungkinan pengajuan berbagai dasar gugatan yang terpenting menjadi 3 (tiga) hal yaitu: <sup>31</sup>

1. Gugatan atas ganti rugi
2. Gugatan atas pernyataan sebagai hukum
3. Gugatan dalam bentuk perintah atau larangan hakim

---

<sup>31</sup> J.H.Nieuwenhuis, Op.cit, h.133.

## 2.1 Gugatan atas Ganti Rugi

Perihal dasar gugatan atas ganti kerugian dapat berupa gugatan atas kerugian secara materiil maupun gugatan atas kerugian immaterial. Rugi atau kerugian (dalam arti sempit) adalah keadaan berkurangnya / merosotnya nilai kekayaan kreditur sebagai akibat adanya wanprestasi atau sebagai akibat dari tidak dilaksanakannya perikatan lainnya, termasuk perikatan karena adanya perbuatan melanggar hukum. Ganti kerugian secara materiil dapat berupa pengembalian dalam bentuk semula maupun penggantian dalam bentuk biaya, rugi dan bunga. Penggantian dalam ketiga bentuk tersebut yang diberikan oleh pelaku adalah suatu bentuk prestasi dalam jumlah tertentu yang dapat dinilai dengan uang. Hal ini berarti setiap perikatan yang terjadi akibat perbuatan melanggar hukum akan membawa pelaku, korban, serta pihak ketiga lainnya yang terkait dengan suatu peristiwa, kepada suatu prestasi yang selalu diukur dengan uang.

Dikarenakan ketentuan yang ada pada pasal 1365 Jo pasal 1366 BW hanya mengatur tentang tanggungjawab dalam bentuk kerugian saja, maka dalam hal gugatan ganti rugi atas dasar perbuatan melanggar hukum mengenai bentuk-bentuk gugatan ganti rugi berupa biaya dapat penulis analogikan dengan menggunakan ketentuan pasal 1246 BW. Walaupun ketentuan sebagaimana pasal 1246 BW tersebut sebenarnya merupakan salah satu ketentuan tentang perikatan untuk mengganti kerugian yang timbul dari perbuatan wanprestasi yang telah ditentukan sebelumnya dari pasal 1243 sampai dengan pasal 1252 BW, namun dalam hal ini penulis tetap saja menggunakan pasal tersebut dalam membantu menentukan komponen dari ganti rugi yaitu biaya dan kerugian.

Mengenai bentuk-bentuk ganti rugi yang dapat dikenakan pada pelaku dalam hal ini yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah dan nahkoda K.M Kota Indah, maka berkaitan dengan hal tersebut dapat digunakan pasal 1246 BW yang menentukan sebagai berikut: “biaya, rugi, bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantianannya, terdirilah pada umumnya atas ganti rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tidak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut dibawah ini.”

## **2.2 Gugatan atas Pernyataan Sebagai Hukum**

Perihal dasar gugatan atas pernyataan sebagai hukum, dalam hal ini PT PLN (Persero) sebagai pihak yang dirugikan (korban) dapat menuntut pernyataan hukum kepada nahkoda K.M Kota Indah bahwa atas kesalahan, kecerobohannya menyebabkan suatu perbuatan melanggar hukum. Dalam pernyataan hukum, PT PLN (Persero) berkepentingan atas pernyataan hukum tersebut dan adanya ancaman nyata bahwa pelaku yaitu nahkoda K.M Kota Indah tidak akan melakukan perbuatan melanggar hukum. Didalam surat pernyataan tersebut akan memberikan jaminan dalam bentuk tertulis bahwa pelaku (nahkoda K.M Kota Indah) tidak akan mengulangi lagi perbuatannya yang telah mengakibatkan kerugian bagi PT PLN (Persero).

Walaupun terdapat alat-alat bukti seperti print out event logger scoda di kantor PT PLN (Persero) Unit Pengaturan Beban Waru – Taman Sidoarjo, laporan petugas Monitor Gerdu Induk Gilimanuk dan laporan Monitor PLTU Gresik serta banyak saksi - saksi

mata yang mengetahui / melihat bahwa pada saat aliran listrik di Pulau Madura padam lalu terdengar bunyi ledakan, posisi K.M Kota Indah telah berada diatas alur kabel laut sirkuit 1 dan 3 Pulau Jawa Madura, namun tetap saja nahkoda K.M Kota Indah tidak mau membuat surat pernyataan yang menyatakan dirinya bersalah dan memberikan jaminan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh PT PLN (Persero).

Setelah peristiwa lego jangkar K.M Kota Indah itu terjadi dan terlihat dengan nyata bahwa PT PLN (Persero) mengalami kerugian yang cukup besar, pihak pelaku dalam hal ini nahkoda K.M Kota Indah, dkk terkesan melemparkan kesalahan kepada PT PLN (Persero). Hal ini dapat terlihat setelah mereka menyangkal semua dalil-dalil yang diajukan oleh PT PLN (Persero) pada proses persidangan, dalam hal ini mereka menyatakan bahwa pemasangan kabel yang dilakukan oleh PT PLN (Persero) tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku yang antara lain tidak ditanam pada kedalaman yang disyaratkan dan / atau pada kedalaman yang aman.

Padahal demi keamanan lalu lintas pelabuhan, PT PLN (Persero) sebelum memasang kabel laut sirkuit 1, 2, dan 3 Pulau Jawa Madura telah melakukan survey terlebih dahulu. Sesuai hasil survey dan Tim Gabungan pihak yang berwenang dan Ijin dari Dirjen Perhubungan Laut, kabel laut 1 dan 2 ditanam 3 m di seabed, sepanjang 800 m dialur clearance, arah timur setelah alur dan clearance (arah ke Madura) kabel tidak ditanam, diletakkan diatas seabed (stiff clay) sepanjang 350 m dan selanjutnya didaerah dangkal Pantai Madura kabel ditanam sedalam 1,5 m dibawah seabed (stiff clay). Sedangkan kabel 3 ditanam sedalam 4,5 m dari seabed (3 m dari stiff clay) sepanjang 500 m dari timur PLTU Gresik.

### **2.3 Gugatan dalam Bentuk Perintah atau Larangan Hakim**

Perihal Gugatan dalam bentuk perintah atau larangan hakim, dalam hal ini atas permintaan penggugat hakim dapat memerintahkan tergugat untuk mengakhiri keadaan melanggar hukum atau melarang ancaman melanggar hukum. Dalam hal dikabulkannya gugatan untuk memperoleh perintah ataupun larangan, hakim tidak memerlukan persyaratan seperti telah adanya perbuatan melanggar hukum, bahwa tergugat bersalah atau telah diderita kerugian, sebaliknya untuk berhasilnya gugatan dalam hal memperoleh pernyataan hukum, gugatan dalam bentuk perintah atau larangan hakim memang disyaratkan bahwa penggugat berkepentingan dengan perintah / larangan itu dan memang ada ancaman nyata bahwa tergugat akan melakukan perbuatan melanggar hukum.

## **3. Forum Penyelesaian Sengketa yang Ditempuh oleh Kedua Belah Pihak**

### **3.1 Melalui Jalur Di Luar Pengadilan**

Penyelesaian sengketa diluar pengadilan dapat dikatakan sebagai penyelesaian sengketa secara damai dan kekeluargaan, dimana para pihak yang bersengketa berkumpul, berunding, dan bermusyawarah untuk mencari titik perdamaian. Penyelesaian sengketa ini dapat dilakukan secara musyawarah untuk mencapai mufakat antara para pihak yang bersengketa. Pada penyelesaian sengketa ini para pihak dituntut untuk memiliki kemauan dan kemampuan untuk berunding dan bernegosiasi dalam menemukan jalan tengah yang terbaik bagi kedua belah pihak. Keberhasilan penyelesaian sengketa secara damai sangat bergantung pada itikad baik dari masing-masing pihak, baik saat menentukan bentuk dan besarnya jumlah ganti rugi serta pada saat pelaksanaannya.

Penyelesaian sengketa secara damai disini diatur dalam Buku III BW Bab XVIII

Pasal 1851 sampai dengan pasal 1864 BW Tentang Perdamaian.

**Pasal 1851 ayat (1) BW**

Perdamaian adalah suatu perjanjian dengan mana kedua belah pihak, dengan menyerahkan, menjanjikan, atau menahan suatu barang, mengakhiri suatu perkara yang sedang bergantung ataupun mencegah timbulnya suatu perkara.

Penyelesaian sengketa dengan cara damai ini digunakan sebagai upaya awal mengingat apabila sengketa tersebut diselesaikan melalui jalur pengadilan, akan memakan waktu yang relatif lama dengan biaya yang tidak sedikit pula. Hal ini dikarenakan system peradilan di Indonesia sangatlah rumit, dengan prosedur yang cenderung berbelit-belit atau bertele-tele. Bagi para pihak hal ini sangatlah tidak efisien, adapun putusan yang dihasilkan bersifat win-lose solution.

Penyelesaian sengketa diluar pengadilan dapat ditempuh melalui mekanisme *Alternative Dispute Resolution* yaitu negosiasi, konsiliasi, mediasi, atau arbitrase.<sup>32</sup> Negosiasi adalah suatu proses diantara dua atau lebih para pihak yang berusaha mencapai kesepakatan melalui keputusan bersama, terhadap satu atau beberapa masalah yang menjadi koncern bersama yang apabila dalam situasi actual (sebenarnya) menimbulkan potensi terjadinya ketidaksepakatan atau bahkan terjadi konflik.

Mediasi merupakan intervensi dalam sebuah sengketa, oleh pihak ketiga yang bisa diterima oleh pihak yang bersengketa yang bukan merupakan bagian dari kedua belah pihak (netral). Mediator bertugas untuk membantu para pihak yang bersengketa agar secara sukarela berusaha mencapai kesepakatan ataupun mencari penyelesaian atas masalah-masalah yang disengketakan secara bersama-sama.

---

<sup>32</sup> M Zaidun, *Managing Partner & Partners Law Firm*, Pokok Bahasan yang disampaikan dalam Penelitian Hukum Bisnis di UNAIR Surabaya, 2000, h.5

(Mediasi sama dengan Negoisasi yang melibatkan pihak ketiga) Pihak mediator sebagai pihak ketiga tidak mempunyai wewenang untuk mengambil keputusan selama proses perundingan berlangsung dan hanya bertindak sebagai fasilitator.

Konsiliasi adalah proses penyelesaian sengketa perdata diluar pengadilan dengan melibatkan pihak ketiga sebagai konsiliator untuk mempertemukan para pihak yang bersengketa dalam satu forum, dan penyelesaian sengketa diserahkan kepada para pihak. Konsiliator berwenang untuk merumuskan masalah serta menawarkan opini / solusi, sebaliknya konsiliator tidak berwenang memutus suatu perkara. (konsiliator bertindak lebih pro aktif daripada mediator)

Arbitrase adalah cara penyelesaian sengketa perdata diluar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa.<sup>33</sup> Putusan yang dihasilkan melalui arbitrase ini bersifat final dan mempunyai kekuatan hukum tetap, serta mengikat para pihak.

Pada dasarnya upaya damai yang ditempuh melalui jalur di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi atau mengenai tindakan-tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh PT PLN (Persero) akibat kesalahan dari K.M Kota Indah.

Bahwa tidak lama setelah peristiwa lego jangkar K.M Kota Indah terjadi, PT PLN (Persero) sebagai pihak yang dirugikan menawarkan alternatif penyelesaian sengketa dan kedua belah pihak sepakat untuk menyelesaikan sengketa secara damai.

<sup>33</sup> Undang-Undang No.30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, LN Tahun 1999 No. 138, TLN No. 3872, ps. 1 angka (1)

Dalam perundingan dengan pihak pemilik kapal (Tergugat II) tidak mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya jumlah ganti rugi, sedangkan dalam perundingan dengan nahkoda kapal (Tergugat III), nahkoda memungkiri bahwa jangkar K.M Kota Indah telah menggaruk dan mengait kabel listrik bawah laut milik penggugat. Dengan kata lain Tergugat II dan Tergugat III tidak beritikad baik untuk menyelesaikan kasus tersebut. Hal ini dilakukan oleh kedua belah pihak di Jakarta, dimana pihak korban diwakili oleh Tim Kuasa Hukum dari kantor PT PLN (Persero) Pusat sedangkan pihak pelaku tidak diwakili oleh siapapun melainkan pemilik K.M Kota Indah yaitu Pacifik International Lines (PTE) LTD hadir langsung bersama Tim kuasa hukumnya.

Pada kesempatan itu kedua belah pihak berhasil mencapai kesepakatan mengenai pemberian jaminan bahwa mereka tidak akan melakukan perbuatan melanggar hukum dan kesalahan yang sama sehingga berujung pada timbulnya kerugian serta mereka juga berjanji akan menanggung atau mengganti kerugian yang telah dialami oleh PT PLN (Persero), bahwa bentuk atau wujud ganti kerugian yang akan diberikan tersebut adalah berupa ganti rugi uang.<sup>34</sup>

Walaupun di satu sisi ada beberapa kesepakatan yang dihasilkan oleh kedua belah pihak, namun disisi lain mereka tidak berhasil menemukan kesepakatan mengenai jumlah atau besarnya nominal penggantian kerugian yang telah disampaikan oleh PT PLN (Persero) selaku pihak yang dirugikan kepada pihak pelaku. Oleh karena itu berdasarkan kesepakatan bersama kedua belah pihak memutuskan untuk menyelesaikan sengketa melalui jalur pengadilan.

<sup>34</sup> Wawancara dengan Manager SDM dan Administrasi PT PLN (Persero) P3B Jawa Bali, 1 Juni 2006

### 3.2 Melalui Jalur Pengadilan

Bahwa kenyataannya Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah dan Nahkoda K.M Kota Indah tidak beritikad baik untuk menyelesaikan kasus tersebut, disertai dengan tidak tercapainya kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi sehingga permasalahan tidak terselesaikan dengan jalan *win-win solution* ditambah lagi si pelaku terkesan melepaskan tanggungjawab dan melempar kesalahan kepada pihak PT PLN (Persero), maka dalam usaha untuk mendapatkan haknya sesuai dengan ketentuan pasal 1365 Jo pasal 1366 BW serta pasal 1367 ayat (1) dan (3) BW, PT PLN (Persero) telah mengajukan gugatan perdata berupa gugatan ganti rugi ke Pengadilan Negeri Surabaya.

Walaupun telah dipilih upaya penyelesaian sengketa melalui pengadilan, upaya damai masih tetap diusahakan oleh hakim sesuai dengan ketentuan pasal 130 ayat (1) HIR. Hakim sebelum memeriksa perkara perdata tersebut harus sudah berusaha untuk mendamaikan kedua belah pihak. Hal ini sangat penting dilakukan oleh para hakim mengingat upaya perdamaian mempunyai arti yang sangat penting bagi pencari keadilan yang menghendaki adanya penyelesaian masalah secara *win-win solution*.

#### **Pasal 130 ayat (1) HIR**

Jika pada hari yang ditentukan itu, kedua belah pihak datang, maka pengadilan negeri dengan pertolongan ketua mencoba akan memperdamaikan mereka

Perihal pengajuan gugatan tersebut diatas dapat dikaitkan dengan prinsip *Actor Sequitor Forum Rei* sesuai dengan ketentuan yang ada dalam pasal 118 ayat (3) HIR. Berdasarkan ketentuan tersebut pengadilan yang berwenang untuk memeriksa, mengadili, dan memutus perkara perdata yaitu berada didaerah tempat tinggal tergugat, namun

dikarenakan kejadian atau peristiwa lego jangkar kapal K.M Kota Indah terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya serta tempat tinggal atau kediaman dari para tergugat berada di luar negeri yaitu di Negara Singapura, maka berdasarkan ketentuan diatas maka pihak PT PLN (Persero) selaku penggugat dapat mengajukan gugatannya ke Pengadilan Negeri Surabaya.

**Pasal 118 ayat (3) HIR**

Bilamana tempat diam dari tergugat tidak dikenal, lagi pula tempat tinggal sebetulnya tidak diketahui, atau jika tergugat tidak dikenal, maka surat gugatan itu dimasukkan kepada ketua pengadilan negeri di tempat tinggal penggugat atau salah seorang dari pada penggugat.

Sebagai suatu gugatan perdata, pada umumnya pihak yang mengajukan gugatan perdata, dalam hal ini pihak korban dari perbuatan melanggar hukum, harus membuktikan banyak hal, termasuk membuktikan adanya kesalahan dari pelaku yaitu nahkoda K.M Kota Indah jika perbuatan melanggar hukum tersebut merupakan kesengajaan atau kelalaian. Prihal pembuktian ini sangat diperlukan oleh pihak korban pada saat mengajukan gugatannya ke pengadilan. Dalam sengketa perdata, penggugat dalam hal ini PT PLN (Persero) sebagai pihak yang mengajukan gugatan diwajibkan untuk membuktikan dalil-dalil yang menjadi dasar gugatannya sesuai dengan ketentuan yang ada pada pasal 1865 BW atau pasal 163 HIR.

Berdasarkan ketentuan diatas PT PLN (Persero) sebagai pihak penggugat berkewajiban untuk membuktikan dalil-dalil yang menjadi dasar gugatannya, bahwa nahkoda K.M Kota Indah telah melakukan perbuatan melanggar hukum yaitu dengan sengaja atau setidak-tidaknya akibat kelalaiannya, maka jangkar K.M Kota Indah yang dinahkodai oleh pelaku dalam hal ini selaku tergugat III telah mengakibatkan terputusnya

kabel laut listrik sirkuit 1 dan sirkuit 3 yang menghubungkan aliran listrik ke Pulau Madura sehingga PT PLN (Persero) dan masyarakat pulau Madura mengalami kerugian.

Bahwa atas dalil PT PLN (Persero) tersebut ternyata didalam jawaban para Tergugat diantaranya Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah dan nahkoda K.M Kota Indah menyangkal serta pada pokoknya mendalilkan bahwa putusnya kabel laut tersebut bukan disebabkan oleh K.M Kota Indah dan pemasangan kabel tersebut dilakukan oleh Penggugat tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku, antara lain tidak ditanam pada kedalaman yang disyaratkan dan / atau kedalaman yang aman. Mengingat para tergugat menyangkal dalil-dalil Penggugat, maka kepada para tergugat diwajibkan atau diharuskan membuktikan pada saat persidangan bahwa mereka tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang disangkakan oleh Penggugat sesuai dengan ketentuan pembuktian terbalik.

Dikarenakan para tergugat menyangkal dalil-dalil Penggugat, maka kepada PT PLN (Persero) sebagai penggugat diharuskan membuktikan dalil-dalil gugatannya. Dalil-dalil Penggugat tersebut diantaranya :

1. Bahwa pemasangan kabel laut pada sirkuit I, II, dan III yang menghubungkan aliran listrik ke pulau Madura telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan khusus sebagaimana dituangkan pada Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. PP.72/1/7-86 tanggal 19 Maret 1986 tentang Ijin Pemasangan Kabel Laut Sirkuit I – II dan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. PLN.87/1/18-96 tanggal 24 April 1996 tentang Ijin Pemasangan Kabel Laut Sirkuit III. Maka secara otomatis PT PLN (Persero) in casu Penggugat telah

mendapatkan ijin dari Dirjen Perhubungan Laut R.I. tanggal 19 Maret 1986 untuk memasang kabel laut / jaringan listrik dari pulau Jawa ke pulau Madura terletak di selat Madura yaitu kabel laut sirkuit 1 dan 2. Kemudian pada tanggal 24 April 1996 Dirjen Perhubungan Laut memberikan ijin kepada Penggugat untuk memasang kabel laut yang sama yaitu kabel laut sirkuit 3.

2. Bahwa posisi K.M Kota Indah sewaktu aliran listrik ke Pulau Madura padam, benar berada diatas alur kabel laut pulau Jawa Madura. Hal ini dapat dibuktikan dari adanya print out event logger scoda di kantor PT PLN (Persero) Unit Pengaturan Beban Waru – Taman Sidoarjo, laporan petugas Monitor Gerdu Induk Gilimanuk dan laporan Monitor PLTU Gresik.
3. Bahwa meledak dan terputusnya kabel laut sehingga mengakibatkan aliran listrik ke pulau Madura tersebut disebabkan oleh garukan jangkar K.M Kota Indah. Hal ini didukung dengan ditemukannya untaian kabel pada jangkar K.M Kota Indah.
4. Bahwa terputusnya kabel laut tersebut disebabkan karena kesalahan / kelalaian dari nahkoda K.M Kota Indah selaku Tergugat III. Kelalaian, dimana salah satunya dapat diketahui pada saat memantau posisi kapal hanya berpatokan pada alat GPS yang hasilnya ternyata tidak akurat. Ketidakakuratan alat tersebut dapat diketahui pada saat nahkoda K.M Kota Indah menyetel alarm GPS pada 2 ½ cable (462,5 m) seharusnya apabila kapal sudah larat / hanyut sejauh jarak tersebut maka alarm akan berbunyi, pada hal jarak waktu K.M Kota Indah lego jangkar dari kabel laut hanya berjarak 273 m dari kabel laut.
5. Bahwa karena terputusnya kabel laut tersebut telah menimbulkan kerugian yang nyata bagi PT PLN (Persero). Hal ini dapat dilihat dengan berkurangnya harta

kekayaan penggugat sebagai akibat adanya pengeluaran biaya-biaya sebesar US \$ 5.699.995 (*lima juta enam ratus sembilan puluh sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh lima dollar Amerika Serikat*) dan sebesar Rp. 15.800.687.905; (*lima belas milyar delapan ratus juta enam ratus delapan puluh tujuh ribu sembilan ratus lima rupiah*)

Bahwa berdasarkan jumlah tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh Penggugat merupakan jumlah yang cukup besar, sedangkan para tergugat tidak menunjukkan itikad baik untuk menyelesaikannya, maka untuk menjamin agar Tergugat I, II, dan III membayar ganti rugi kepada Penggugat, maka dengan ini Penggugat memohon agar Ketua Pengadilan Negeri Surabaya berdasarkan ketentuan pasal 41 Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, untuk mengeluarkan Penetapan Penahanan dengan memerintahkan Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya guna melakukan penahanan terhadap K.M Kota Indah, yang saat itu sedang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

**Pasal 41 UU Pelayaran**

Atas perintah pengadilan pemerintah yang berwenang dapat melakukan penahanan terhadap kapal yang sedang berada di pelabuhan Indonesia.

Bahwa untuk lebih menjamin agar para tergugat memenuhi kewajibannya membayar ganti kerugian, maka selain dilakukan penahanan terhadap K.M Kota Indah, penggugat memohon agar terhadap K.M Kota Indah diletakkan sita jaminan.

Berdasarkan seluruh dalil-dalil penggugat diatas, secara tidak langsung telah melemahkan argumentasi atau dalil tergugat tentang adanya kapal lain yang diduga menyebabkan kabel laut sirkuit 1, 2, dan 3 terputus. Oleh karena itu patutlah bahwa Pengadilan yang menyidangkan kasus tersebut untuk menolak seluruh argumentasi / dalil

yang dipaparkan oleh para tergugat dan juga menyatakan Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah dan nahkoda K.M Kota Indah sebagai pihak yang bersalah untuk bertanggungjawab secara tanggung renteng dalam membayar ganti kerugian kepada Penggugat, sesuai dengan dasar gugatan yaitu pasal 1365 jo pasal 1366 BW serta pasal 1367 ayat (1) dan (3) BW.

Selain hal-hal diatas berdasarkan ketentuan mengenai pemberian ganti rugi oleh si pelaku tidak menghapuskan atau menutup kemungkinan adanya pertanggungjawaban atau tuntutan pidana berdasarkan pada pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan. Pembuktian mengenai ada atau tidaknya unsur kesalahan dalam gugatan ganti rugi serta tuntutan pidana merupakan beban dan tanggungjawab dari pelaku yang mana pembuktian tersebut dimaksudkan untuk membuktikan bahwa pihak PT PLN lah yang telah melakukan kesalahan. Disamping mengajukan gugatan perdata ke Pengadilan Negeri Surabaya, maka PT PLN selaku penggugat juga mengajukan Tuntutan Pidana Ke Pengadilan Negeri Surabaya pada tanggal 27 Agustus 2001 dengan register perkara No. 816/Pid.B/2001/PN.SBY.

Bahwa terhadap gugatan PT PLN (Persero) tersebut Pengadilan Negeri Surabaya telah mengambil putusan, yaitu putusannya tanggal 14 Juni 2000 Nomor : 279/Pdt.G/1999/PN.Sby. yang amarnya berbunyi sebagai berikut :

**Dalam Provisi :**

- Menolak tuntutan Provisi Penggugat;

**Dalam Pokok Perkara :**

- Menyatakan menolak gugatan penggugat seluruhnya;

- Menghukum penggugat membayar biaya acara perkara ini yang hingga kini ditetapkan sebanyak Rp. 167.000; (*seratus enam puluh tujuh ribu rupiah*)

Perihal Putusan Pengadilan Negeri Surabaya tersebut diatas penulis dapat memberikan beberapa analisa diantaranya sebagai berikut :

- Pihak penggugat kalah di Tingkat Pengadilan Negeri karena Majelis Hakim menganggap bahwa pemasangan kabel laut yang dilakukan oleh Penggugat tersebut tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku, serta tidak ditanam pada kedalaman yang disyaratkan dan/atau kedalaman yang aman. Oleh karena itulah kesalahan berada di pihak Penggugat;
- Putusan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Surabaya ini patut disayangkan karena sudah terlihat jelas bahwa nahkoda telah melakukan kesalahan. Hal ini dapat dilihat dari fakta-fakta yang saling bersesuaian diantaranya : adanya barang bukti berupa photo yang memperlihatkan terdapat untaian kabel sebesar kelingking terkait pada jangkar K.M. Kota Indah serta adanya keterangan saksi ahli bahwa sewaktu jangkar kapal diangkat benar mesin macet, dimana merupakan petunjuk bahwa macetnya mesin jangkar tersebut karena tersangkut kabel laut.

Bahwa Putusan mana dalam tingkat banding atas permohonan para Penggugat-Pembanding telah dibatalkan oleh Pengadilan Tinggi Surabaya dengan putusannya tanggal 21 Agustus 2001 Nomor : 20/Pdt/2001/PT.Sby. yang amarnya berbunyi sebagai berikut :

**Dalam Provisi :**

- Menolak Provisi Penggugat;

**Dalam Eksepsi :**

- Menolak Eksepsi Para Tergugat;

**Dalam Pokok Perkara :**

1. Mengabulkan gugatan Penggugat – Pembanding untuk sebagian;
2. Menyatakan Tergugat III – Terbanding telah melakukan perbuatan melanggar hukum;
3. Menyatakan Tergugat I dan Tergugat II – Terbanding terkait dan ikut bertanggungjawab terhadap segala kerugian yang ditimbulkan akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat III;
4. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, dan Tergugat III Terbanding secara tanggung renteng membayar ganti kerugian kepada Penggugat sebesar US.\$5.699.995 (*Lima juta enam ratus sembilan puluh sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh lima dollar Amerika Serikat*) dan Rp. 15.800.687.905,-- (*Lima belas milyar delapan ratus juta enam ratus delapan puluh tujuh ribu sembilan ratus lima rupiah*);
5. Menghukum Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II – Turut Terbanding untuk mematuhi putusan ini;
6. Menghukum Tergugat I, Tergugat II dan Tergugat III Terbanding membayar ongkos perkara pada kedua tingkat peradilan, yang pada tingkat banding ditetapkan sebesar Rp. 95.000; (*sembilan puluh lima ribu rupiah*)
7. Menolak Gugatan Penggugat Pembanding selebihnya;

Perihal Putusan Pengadilan Tinggi Surabaya tersebut diatas penulis dapat memberikan beberapa analisa diantaranya sebagai berikut :

- Bahwa terhadap gugatan ganti rugi yang diajukan oleh penggugat tersebut seharusnya juga mencantumkan komponen atau unsur ganti rugi selain biaya dan kerugian yaitu bunga. Hal ini disebabkan karena akibat padamnya aliran listrik di Pulau Madura selama  $\pm$  3 bulan PT PLN (Persero) tidak memperoleh pendapatan dari pembayaran iuran listrik bulanan masyarakat se- Pulau Madura atau dengan kata lain PT PLN kehilangan keuntungan yang seharusnya didapatkan.
- Bahwa terhadap Tergugat I, II dan III, berdasarkan alasan-alasan sebagai berikut mempunyai hubungan tanggung menanggung (tanggung renteng) atas kerugian yang diderita oleh Penggugat, karena :
  1. Bahwa mengacu pada pasal 1367 BW, tersebut karena Tergugat I dalam kedudukannya sebagai pengusaha kapal dan sebagai pemegang kekuasaan atas route perjalanan (*charterer*) K.M Kota Indah yang pada dasarnya mempunyai wewenang untuk memberikan instruksi-instruksi yang bersifat umum kepada K.M Kota Indah berkenaan dengan bongkar muat kargo / barang muatan kapal dan Tergugat II sebagai Pemilik K.M Kota Indah yang pada dasarnya mempunyai wewenang untuk mengangkat, memberhentikan, dan menggaji Tergugat III, maka masing-masing pihak mempunyai hubungan dengan Tergugat III antara Majikan dengan pekerja yang dalam hal ini Tergugat III dapat diartikan berada dibawah kekuasaan Tergugat I dan Tergugat II;
  2. Bahwa tanggung jawab Nahkoda kapal selain diatur pada Undang-Undang Pelayaran juga telah diatur dalam Pasal 342 KUHD, yaitu :

“ Nahkoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan

tugasnya dan Ia bertanggungjawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasat. “

- Bahwa terhadap Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II, berdasarkan alasan-alasan sebagai berikut tidak mempunyai hubungan tanggung menanggung (tanggung renteng) atas kerugian yang diderita oleh Penggugat, karena :
  1. Turut Tergugat I hanyalah merupakan suatu penjamin tanggung jawab (*Liability Insurer*) dari K.M Kota Indah dimana Tergugat II (Pemilik kapal) menjadi salah satu anggotanya sehingga Turut Tergugat I secara mutlak tidak mempunyai wewenang atau tanggung jawab apapun juga berkenaan dengan navigasi dan manajemen K.M Kota Indah;
  2. Turut Tergugat II pada dasarnya hanyalah agen kapal (*Shipping Agent / Booking Agent*) dari Tergugat I di Indonesia sebagaimana terbukti dari Surat Penunjukan (*Letter of Appoinment*) tanggal 16 Desember 1994, dimana berdasarkan Surat Penunjukan tersebut Turut Tergugat II mempunyai kewajiban dan tanggung jawab sebatas sebagai berikut :
    - Turut Tergugat II bertanggungjawab atas keamanan penanganan kargo baik untuk impor maupun ekspor bagi kepentingan kapal-kapal Tergugat II, selama kapal singgah dipelabuhan-pelabuhan di Indonesia;
    - Turut Tergugat II diberikan kuasa untuk menerbitkan dokumen pengangkutan atau *Bills of Lading* atas nama Tergugat II.

Berdasarkan isi diatas maka keterlibatan Turut Tergugat II hanya sebatas hal-hal yang menyangkut pengadaan kargo sehingga dengan demikian tidak mempunyai wewenang dan tanggung jawab dalam segala masalah financial sebagaimana isi gugatan penggugat atau segala kendali/kontrol terhadap segala masalah mengenai navigasi dan manajemen K.M Kota Indah.

Oleh karena itu dalam hal pemenuhan gugatan ganti kerugian dari penggugat, Majelis Hakim Pengadilan Tinggi Surabaya dalam salah satu amar putusannya memutuskan tidak menghukum Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II untuk membayar ganti kerugian kepada Penggugat.

Bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada kedua belah pihak pada tanggal 12 November 2001 kemudian terhadapnya oleh Para Tergugat I, II, III dan Turut Tergugat I dan II Terbanding – Turut Terbanding dengan perantaraan kuasanya khusus, berdasarkan surat kuasa khusus mengajukan permohonan kasasi secara tertulis pada tanggal 22 November 2001 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi Nomor : 279/Pdt.G/1999/PN.Sby Nomor : 20/Pdt/2001/PT.Sby yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Surabaya, permohonan mana kemudian disusul oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan (keberatan) yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 5 Desember 2001.

Bahwa keberatan-keberatan yang diajukan oleh Para Pemohon Kasasi dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah :

- I. Bahwa telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1923 jo pasal 1925 BW; (Perihal posisi kapal pada saat lego jangkar tidak berada di sekitar areal kabel serta posisi kapal tersebut telah dipandu oleh seorang pandu kapal)

- II. Bahwa telah melanggar pasal 178 ayat (3) HIR; (Perihal petitum gugatan tidak mencantumkan adanya tuntutan ganti rugi dalam bentuk mata uang asing)
- III. Bahwa telah salah menerapkan hukum karena telah melakukan kekhilafan atau kekeliruan yang nyata;
- IV. Bahwa telah melanggar pasal 541 ayat (1) KUHD; (Perihal tanggung jawab untuk membayar ganti rugi ada batas atau limitnya seperti ditentukan dalam pasal tersebut)
- V. Bahwa telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1365 BW;
- VI. Bahwa telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1338 (1) jo pasal 1342 dan pasal 1865, 1867, dan pasal 1874 BW;
- VII. Bahwa telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1367 BW dan selain itu telah melakukan kekeliruan nyata dalam penyebutan para pihak yang terkait dengan K.M Kota Indah.

Terhadap keberatan-keberatan ad. I, II, III, V, VI, dan VII, Majelis Hakim memberikan pertimbangan-pertimbangan diantaranya :

- Bahwa keberatan-keberatan itu tidak dapat dibenarkan, karena putusan Pengadilan Tinggi sudah tepat yaitu tidak salah menerapkan/melanggar hukum yang berlaku, terlebih lagi keberatan tersebut pada hakekatnya hanya mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan terhadap suatu kenyataan, hal mana tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan tidak dilaksanakan atau ada kesalahan dalam pelaksanaan hukum sebagaimana dimaksud dalam pasal 30 Undang-Undang No. 5 Tahun 2004.

- Bahwa untuk keberatan ad. VII perlu dipertimbangkan bahwa meskipun terdapat kesalahan penyebutan/tulis dimana dalam pertimbangan putusan Pengadilan Tinggi disebutkan Tergugat I sebagai Pemilik dan Tergugat II sebagai pemegang kekuasaan (Putusan Pengadilan Tinggi) Sedangkan di halaman yang berbeda menyebutkan bahwa Tergugat I adalah Pengusaha dan Tergugat II adalah pemilik kapal. Namun secara Substansial Tergugat I dan Tergugat II sama-sama ikut bertanggungjawab dalam perkara ini.
- Bahwa terhadap keberatan ad. IV itu juga tidak dapat dibenarkan, karena keberatan tersebut tidak mengenai apa yang menjadi pokok sengketa dalam perkara ini; (*irrelevant*)

Oleh karena itu berdasarkan apa yang dipertimbangkan diatas, lagi pula dari sebab-sebab tidak ternyata bahwa putusan Judex Fecti dalam perkara ini bertentangan dengan hukum dan/atau Undang-Undang, maka Majelis Hakim Mengadili dan Memutuskan dengan amarnya berbunyi sebagai berikut :

1. Menolak Permohonan Kasasi dari Pemohon Kasasi yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD; Pasific International Lines (PTE) LTD; Shaukat Ali Akhtar (Nahkoda Kapal); The Britannia Steam Ship Insurance Accosiation LTD; (P&I Club) dan PT Pelayaran Samudera Selatan.
2. Menghukum para Pemohon Kasasi untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi sebesar Rp. 200.000; (*dua ratus ribu rupiah*)

Perihal gugatan ganti rugi sampai dengan dikeluarkannya Putusan Mahkamah Agung RI tanggal 15 Juli 2004 Nomor :1801K/PDT/2002, wujud penggantian kerugian yang dituntutkan tersebut belum dapat terealisasikan dengan konkrit / nyata. Jadi sampai

dengan tahun 2006 pihak Tergugat yaitu Advance Container Lines (PTE) LTD selaku pengusaha K.M Kota Indah, Pacifik International Lines (PTE) LTD selaku pemilik serta pemegang route perjalanan K.M Kota Indah dan Nahkoda K.M Kota belum juga mengganti kerugian PT PLN (Persero). Terlebih lagi karena aset-aset ataupun harta kekayaan para tergugat (kasus) berada diluar yurisdiksi Pengadilan Negeri Indonesia maka pengadilan belum dapat melakukan eksekusi dan terhadap K.M Kota Indah yang pada awal persidangan telah dimohonkan untuk dibebani sita jaminan oleh Penggugat ternyata satu hari sebelum Putusan dibacakan oleh Hakim Pengadilan Negeri Surabaya, K.M Kota Indah tersebut dilepaskan dari penahanan Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Tindakan pelepasan K.M. Kota Indah tersebut menyebabkan Juru sita Pengadilan Negeri Surabaya setelah dikeluarkannya Putusan Mahkamah Agung yang bersifat final dan mempunyai kekuatan hukum tetap tidak dapat melakukan upaya / tindakan tertentu berupa penjualan melalui acara pelelangan umum yang nantinya dari harga lelang tersebut setidaknya dapat sedikit menutupi atau mengganti kerugian yang diderita oleh Perusahaan Listrik Negara. Dengan kata lain Putusan Mahkamah Agung RI terhadap kasus PT PLN (Persero) dengan K.M Kota Indah tersebut hanya menang diatas kertas saja. Sangat patut disayangkan dalam hal ini baik Pemerintah Indonesia maupun pihak Perusahaan Listrik Negara tidak dapat melakukan upaya apapun untuk memperbaiki atau mengubah keadaan menjadi lebih baik.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

Pada bagian akhir penulisan ini akan dikemukakan kesimpulan dari keseluruhan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, dan berdasarkan pada kesimpulan tersebut akan disajikan saran-saran yang bermanfaat bagi kedua belah pihak.

#### **1. Kesimpulan**

Berdasarkan atas uraian-uraian yang telah penulis uraikan pada Bab I sampai dengan Bab IV, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Bahwa sebagai akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh nahkoda K.M. Kota Indah secara tidak langsung menimbulkan hubungan hukum atau perikatan dengan Perusahaan Listrik Negara - PT PLN (Persero). Hubungan hukum tersebut membawa nahkoda kapal serta pihak ketiga yang terkait yaitu pemilik dan pengusaha K.M. Kota Indah kepada suatu bentuk prestasi dalam jumlah tertentu yang selalu diukur atau dapat dinilai dengan uang. Disatu sisi perikatan tersebut menimbulkan hak bagi PT PLN (Persero) untuk melakukan upaya hukum tertentu berupa pengajuan tuntutan pidana ataupun pengajuan gugatan perdata ke pengadilan umum. Sedangkan disisi lain perikatan tersebut juga menimbulkan kewajiban bagi pelaku untuk mempertanggungjawabkan segala perbuatannya di depan pengadilan atau bertanggungjawab mengganti kerugian PT PLN (Persero)
2. Bahwa upaya hukum yang telah dilakukan oleh PT PLN (Persero) yaitu mengajukan gugatan perdata berupa gugatan ganti rugi ke Pengadilan Negeri

Surabaya pada tanggal 14 Juni 2000, dengan dasar gugatannya yaitu pasal 1365 Jo 1366 BW dan pasal 1367 ayat (1) dan (3) BW. Perihal gugatan ganti rugi berdasarkan pasal 1365 Jo pasal 1366 BW dibebankan kepada Nahkoda kapal sebagai tanggungugat kesalahan, karena akibat kecerobohnya ia berkewajiban untuk bertanggungjawab kepada PT PLN (Persero). Sedangkan gugatan ganti rugi berdasarkan pasal 1367 ayat (1) dan (3) BW dibebankan kepada pemilik dan pengusaha K.M Kota Indah sebagai tanggungugat resiko, karena kedua pihak tersebut mempunyai hubungan hukum dengan nahkoda kapal sebagai majikan dan pekerja dalam hal ini nahkoda berada dibawah kekuasaan atau perintahnya. Hal ini berarti ketiga pihak yaitu nahkoda, pemilik, dan pengusaha kapal berkewajiban secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi kepada Perusahaan Listrik Negara.

## **2. Saran-saran**

Setelah diberikan kesimpulan secara garis besar berikut ini adalah saran yang berguna bagi PT PLN (Persero) dan pihak-pihak terkait lainnya. Saran-saran tersebut antara lain :

1. Bahwa nahkoda kapal sebagai pelaut yang berkecakapan baik atau professional pada saat kapal akan lego jangkar dan berlabuh di dermaga atau pelabuhan sepatutnya harus selalu waspada dan ekstra hati-hati untuk menjaga agar kapal tetap berada pada posisi aman, oleh karenanya apabila kapal lego jangkar maka harus berdasarkan pada ketentuan Safety of Life at Sea (SOLAS) salah satunya yaitu dengan mengambil patokan benda-benda darat seperti mercusuar, buoy,

ujung dermaga, ujung belokan, tanjung, cerobong asap, dll. Sedangkan alat-alat lain seperti GSP hanya boleh dipakai sebagai pengecek. Selain harus mematuhi kewajiban-kewajiban yang ada pada SOLAS seorang nahkoda kapal harus mematuhi kewajibannya sesuai dengan ketentuan yang pada undang-undang Pelayaran dan Peraturan Tentang Keselamatan Pelayaran.

2. Bahwa dalam rangka meningkatkan penyediaan tenaga listrik untuk kepentingan umum PT PLN (Persero) sebagai pemegang Kuasa Usaha Ketenagalistrikan dan Pemegang Izin Usaha Ketenagalistrikan untuk kepentingan umum wajib memenuhi ketentuan dan mengutamakan keselamatan ketenagalistrikan yang meliputi standarisasi, pengamanan instalasi tenaga listrik dan pengamanan pemanfaatan tenaga listrik untuk mewujudkan kondisi yang handal dan memberi perlindungan kepada masyarakat guna mendapatkan rasa aman / nyaman dari bahaya bagi manusia serta kelestarian fungsi lingkungan hidup (kondisi akrab lingkungan) sesuai standart yang berlaku serta setiap instalasi ketenagalistrikan PT PLN (Persero) terutama instalasi listrik bawah laut sebelum dioperasikan, baik dalam tahap perencanaan, pemasangan, pengamanan, pemeriksaan, pengujian dan setelah uji laik operasi diwajibkan memiliki sertifikat laik operasi sesuai dengan ketentuan Standar Nasional Indonesia di Bidang Ketenagalistrikan;

## DAFTAR BACAAN

### BUKU :

- Burgerlijk Wetboek (BW)*, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Terjemahan R. Subekti dan R. Tjitrosudibio), Pradnya Paramita, Jakarta, 2003
- Djojodirjo, Moegni, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982
- Fuady, Munir, *Perbuatan Melanggar Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1986
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, 2001
- Nieuwenhuis, J.H., *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Terjemahan Djasadin Saragih, 1985
- Poerwadarminta, W.J.S., *Kamus Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1976
- Prawirohamidjojo, R. Soetojo dan Marthalena Pohan, *Onrechtmatige Daad*, Djumali, Surabaya, 1979
- Prodjodikoro, R. Wirjono, *Perbuatan Melanggar Hukum (Dipandang dari Sudut Hukum Perdata)*, Mandar Maju, Bandung, 2000
- Satrio, J., *Hukum Perikatan (Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang)*, Bagian I, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001
- Subekti, R., *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 2002
- Suryodiningrat, R.M., *Perikatan-Perikatan yang Bersumber pada Undang-Undang*, Tarsito, Bandung, 1982
- Soesilo, R., *RIB/HIR Dengan Penjelasan*, Peliteia, Bogor, 1995
- Wetboek van Koophandel (W.v.K)*, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Terjemahan R. Subekti dan R. Tjitrosudibio), Pradnya Paramita, Jakarta, 2003
- Widjaja, Gunawan dan Kartini Muljadi, *Perikatan yang Lahir dari Undang-Undang (Seri Hukum Perikatan)*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005
- Zaidun M, Managing Partner & Partners Law Firm, *Pokok Bahasan yang disampaikan dalam Penelitian Hukum Bisnis di UNAIR Surabaya*, 2000

**PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN :**

Undang-Undang No. 15 Tahun 1985 Tentang Ketenagalistrikan, LN Tahun 1985 No. 74, TLN No. 3317

Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, LN Tahun 1992 No. 98, TLN No. 3480

Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, LN Tahun 1999 No. 138, TLN No. 3872

Peraturan Pemerintah No. 10 Tahun 1989 Tentang Penyediaan dan Pemanfaatan Tenaga Listrik, LN Tahun 1989 No. 24, TLN No. 3394

Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1994 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Listrik Negara menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), LN Tahun 1994 No. 23, TLN No. 2904

Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2005 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 10 Tahun 1989 Tentang Penyediaan dan Pemanfaatan Tenaga Listrik, LN Tahun 2005 No. 5, TLN No. 4469

**INTERNET** : [www.pln.co.id](http://www.pln.co.id)

**WAWANCARA** :

1. Manager SDM dan Administrasi PT PLN (Persero) Penyaluran Dan Pusat Pengaturan Beban Jawa Bali – Region Jawa Timur dan Bali.
2. Staff Divisi Hukum PT PLN (Persero) Penyaluran Dan Pusat Pengaturan Beban Jawa Bali – Region Jawa Timur dan Bali.



**PT PLN (PERSERO)**  
**PENYALURAN DAN PUSAT PENGATUR BEBAN JAWA BALI**  
**REGION JAWA TIMUR & BALI**

Jalan Suningrat No. 45 Taman Sidoarjo 61257

Telepon : (031) 7882113, 7882114

Facsimile : (031) 7882578, 7881024

Website : www.pin-jawa-bali.co.id

Kotak Pos : 4119 SBS

E-mail : region4@pln-jawa-bali.co.id

Nomor : *132* / 330/ RJTB/ 2006.  
 Surat Sdr. No. : 583/J03.1.11/PL/2006.  
 Lampiran : 1 (satu) lampiran.  
 Perihal : Ijin Kerja Praktek.

**15 MAY 2006****Kepada**

Yth. Dekan Fakultas Hukum  
 Universitas Airlangga Surabaya.  
 Di  
**SURABAYA**

Menunjuk surat Saudara nomor : 583/J03.1.11/PL/2006 tanggal : 29 Maret 2006 perihal : Permohonan Praktek Kerja / Survey Lapangan , dengan ini diberitahukan bahwa kami tidak keberatan untuk memberikan ijin kepada Mahasiswa Saudara, bernama :

• **KETUT BRILIAWATI PERMANASARI**      **NIM. 030315699.**

Untuk melakukan Kerja Praktek/ Pengambilan Data pada PT. PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali Bidang SDM & Administrasi, dengan persyaratan sebagai berikut :

1. Mahasiswa tersebut diatas supaya mengisi dan menanda tangani Surat Pernyataan 1 (satu) lembar bermeterai Rp. 6.000,-
2. Mahasiswa yang bersangkutan agar mematuhi peraturan/ketentuan yang berlaku di PT. PLN (PERSERO) sehingga faktor-faktor kerahasiaan harus benar-benar diutamakan.
3. Semua biaya perjalanan, penginapan, makan dan lain sebagainya tidak menjadi tanggungan PT. PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali.
4. Buku Laporan Kerja Praktek Mahasiswa tersebut agar dikirimkan kepada PT. PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali 1 (satu) buah.
5. Untuk informasi lebih lanjut dapat menghubungi PT. PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali Cq. Bidang SDM & ADMINISTRASI.

Demikian harap maklum dan terima kasih atas perhatian saudara.

a.n. MANAGER BIDANG SDM & ADMINISTRASI,

**MOCH MACHIN**

Tembusan Yth. :

1. M.SDMO PLN P3B.
2. M.SDMAD PLN P3B RJTB.
3. Sdri. Ketut Briliawati Permanasari
4. AsMan Proses Bisnis

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya :

Nama : Ketut BRiliawati PerManasari  
~~Pria~~ Wanita : Wanita  
 Tempat / Tanggal lahir : Surabaya, 13 Agustus 1985  
 Alamat / No. telepon : Perum. Delta Pelangi II No. 20  
Waru - Sidoarjo. (031). 8546394 - 081.55031729  
 Pekerjaan : Mahasiswa

Dengan ini saya menerangkan bahwa :

1. Saya bersedia dan setuju menanggung semua akibat yang ditimbulkan karena kesalahan maupun kelalaian saya dan semua akibat lainnya yang terjadi pada instalasi peraiatan milik PLN selama melakukan Training/ Praktek Kerja/ Riset pada PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali, yang telah mendapat ijin dari PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali ;
2. Saya atas peringatan pertama akan membayar sepenuhnya, semua biaya yang langsung menimbulkan kerugian atau kecelakaan , karena kelalaian saya ;
3. Saya akan segera mematuhi semua petunjuk --petunjuk yang diberikan oleh Petugas PT PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali ;
4. Saya sanggup tidak membocorkan hal – hal yang bersifat rahasia perusahaan PT PLN (Perserc) P3B Region Jawa Timur dan Bali dan bahan yang saya peroleh dalam Training/ Praktek Kerja/ Riset, dan tidak saya pergunakan untuk hal – hal yang dapat merugikan PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali
5. Saya sanggup menanggung sendiri segala sesuatu untuk keperluan Training/ Praktek Kerja/ Riset termasuk biaya perjalanan , penginapan makan dan sebagainya ;
6. Saya sanggup menyerahkan 1 (satu) buah buku laporan Training/ Praktek Kerja/ Riset kepada PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali, setelah saya presentasikan kepada Manager Bidang SDMAD PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali mengenai tugas Training/ Praktek Kerja/ Riset.
7. Saya tunduk dan akan mentaati semua peraturan yang berlaku di PT PLN (Persero) P3B Region Jawa Timur dan Bali, dan saya sanggup tidak meninggalkan tugas kedinasan selama Training/ Praktek Kerja/ Riset.

Surabaya, 13 April 2006



KETUT BRILIAWATI . P.



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
Perpustakaan Universitas Airlangga  
**UNIVERSITAS AIRLANGGA**  
**FAKULTAS HUKUM**

Jl. Dharmawangsa Dalam Selatan – Surabaya - 60286 ☎ (031) 5023151 – 5023252 Fax. (031) 5020454

Nomor : 583/J03.L11/PL/2006  
Lampiran : ---  
Perihal : *Permohonan Surat Pengantar Survey*

29 Maret 2006

Kepada yang terhormat,  
**Manager SDM & Adm. PT PLN (Persero)**  
**Penyaluran dan Pusat Pengaturan Beban Jawa Bali**  
**Region Jawa Timur dan Bali**  
u.b. Bapak Sri Wiratmo  
Jalan Suningrat No. 45  
**SIDOARJO**

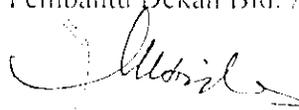
Dengan hormat,  
Perkenankanlah dengan ini kami mohon kesediannya untuk menerima mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Airlangga :

- ❖ Nama : **KETUT BRILIAWATI PERMANASARI**
- ❖ N I M : 030315699
- ❖ Semester : Genap 2005/2006 (Semester VI)
- ❖ Alamat Rumah : Perum Delta Pelangi II No. 20, Sidoarjo

Adapun keperluan yang bersangkutan adalah untuk mencari data/informasi yang diperlukan guna penyusunan "SKRIPSI" pada jenjang pendidikan Strata I (SI).

Atas bantuan dan kerjasama yang baik, kami sampaikan terima kasih.

a.n. Dekan  
Pembantu Dekan Bid. Akademik

  
**Dr. M. Zaidun, S.H., M.Si.**  
NIP. 130517145

No: 352 / 1516 / 2005

# PENGADILAN NEGERI TINGKAT I SURABAYA

NO. 1801 K / PD / 2002

ISI : TURUNAN PUTUSAN PERKARA FIDANA DARI  
FOTO COPY PERDATA

MAHKAMAH AGUNG RI DALAM PERKARA

TERDAKWA :

PEMOHON :

PENGGUGAT :

TERGUGAT :

PUTUSAN :

ISI PUTUSAN :

PT. PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA  
M E L A W A N .

ADVANCE CONTAINER LINES (PTE)  
LTD, DKK

TGL 15 - JULI - 20 02 .

MENOLAK PERMOHONAN KASASI DARI  
PEMOHON KASASI : I. ADVANCE CONTAINER  
LINES (PTE) LTD, DKK .  
d s t

### UNTUK DIPERHATIKAN :

Turunan / Fotocopy putusan ini terdiri dari 78 (tujuh puluh delapan) halaman.  
Dibuat ditanda tangani oleh Panitera - Pengganti yang bersangkutan, dan  
tiap perubahan / tambahan harus diparaf olehnya.

Tiap dikeluarkan Turunan / Foto Copy putusan, atas permohonan yang  
berkepentingan harus ditanda tangani oleh Panitera Kepala dan dicantumkan  
besarnya leges Turunan putusan.



P U T U S A N

Nomor : J801 K/Pdt/2002.-

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

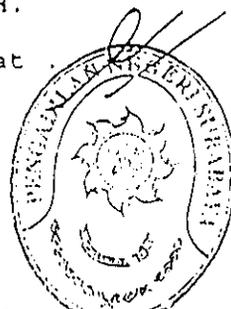
M A H K A M A H A G U N G

memeriksa perkara perdata dalam tingkat kasasi telah mengambil putusan sebagai berikut dalam perkara :

1. ADVANCE CONTAINER LINES (PTE) LTD., Pengusaha MV. Kota Indah, berkantor di 140 Cecil Street # 12-00 PIL Building Singapore ;
2. PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PTE) LTD, Pemilik MV. Kota Indah, berkantor di 140 Cecil Street # 03-00 PIL Building Singapore ;
3. SHAUKAT ALI AKHTAR, Nakhoda MV. Kota Indah pada saat ini bertempat tinggal di MV. Kota Indah yang sedang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dalam hal ini ketiganya memberikan kuasa kepada :
  1. Achmad S. Kartohadiprodjo. SH.
  2. M.Husseyh Umar, SH.
  3. Nafis Adwani, SH.
  4. Aninda P.Haryoto, SH.
  5. Bani W. Kusnandar, SH.
  6. Effendi Marjuning, SH.



Sahat



7. Sahat Siahaan, SH.

dari Kantor Konsultan Hukum  
Ali Budiardjo, Nugroho, Rekso-  
diputro, beralamat di Graha  
Niaga, Lantai 23 dan 24, Jalan  
Jenderal Sudirman Kav. 58,  
Jakarta 12190. Indonesia dan :

1. Trimoelja D. Soerjadi, SH.
2. Luh Putu Susiladewi, SH
3. Nur Badriyah, SH. Advokat  
dan Pengacara yang berkan-  
tor di Jalan Embong Sawo  
No. 16 Surabaya berdasarkan  
Surat Kuasa Khusus masing-  
masing tanggal 2 dan 4 Juni  
1999.

Pemohon Kasasi, I, II, III,  
dahulu Tergugat I, II, III-Ter-  
banding ;

D A N :

1. THE BRITANNIA STEAM SHIP INSU-  
RANCE ASSOCIATION LTD (P & I  
CLUB), berkantor di New City SE.  
1.9 RR. United Kingdom yang dalam  
hal ini dipakai alamat perwakil-  
annya di Indonesia yaitu P.T.  
SILLO BAHARI NUSANTARA 4 th. Floor  
Prince Center Gedung 401, Jalan  
Jenderal Sudirman Kav. 3-4



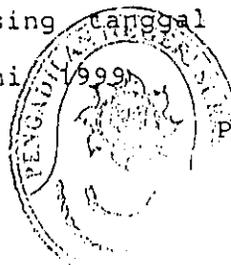
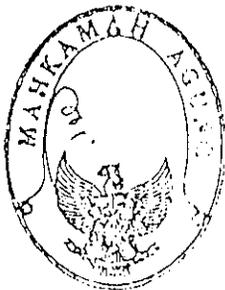
Jakarta 10220, Jalan Kebon Sirih  
No. 16 Jakarta Pusat ;

2. PT. PELAYARAN SAMUDERA SELATAN,  
berkantor di Jalan K.H. Zainul  
Arifin No.41 A-B, Jakarta Pusat,  
dalam hal ini keduanya memberikan  
kuasa kepada :

1. Achmad S. Kartohadiprodjo. SH.
2. M.Husseyñ Umar, SH.
3. Nafis Adwani, SH.
4. Aninda P.Haryoto, SH.
5. Bani W. Kusnandar SH.
6. Effendi Manurung, SH.
7. Sahat Siahaan, SH.

dari Kantor Konsultan Hukum  
Ali Budiardjo, Nugroho, Rekso-  
diputro, beralamat di Graha  
Niaga, Lantai 23 dan 24; Jalan  
Jenderal Sudirman Kav. 58,  
Jakarta 12190, Indonesia dan :

1. Trimoelja D. Soerjadi, SH.
2. Luh Putu Susiladewi, SH.
3. Nur Badriyah, SH. Advokat  
dan Pengacara yang berkan-  
tor di Jalan Embong Sawo  
No. 16 Surabaya berdasarkan  
Surat Kuasa Khusus masing-  
masing tanggal 2, dan 17  
Juni 1999



Pemohon Kasasi IV, V dahulu Turut  
Tergugat I, II-Turut Terbanding ;

m e l a w a n :

PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT.  
PERUSAHAAN LISTRIK NEGARA ATAU  
disingkat PT. PLN (PERSERO), berke-  
dudukan dan berkantor Pusat di  
Jakarta Jalan Trunojoyo Blok M.1/  
135, Kebayoran Baru Jakarta Sela-  
tan ;

Termohon Kasasi, dahulu Penggugat-  
Pembanding ;

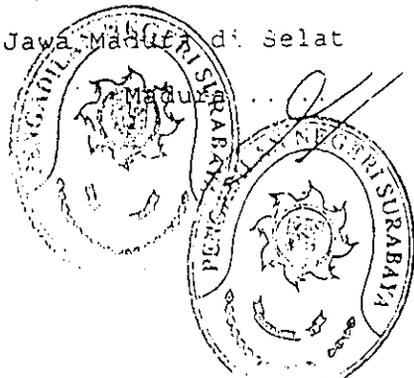
Mahkamah Agung tersebut ;

Membaca surat-surat yang bersangkutan ;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang Termohon Kasasi sebagai Penggugat asli telah menggugat sekarang Para Pemohon Kasasi dan Turut Termohon Kasasi sebagai Para Tergugat asli dan Turut Tergugat asli dimuka persidangan Pengadilan Negeri Surabaya pada pokoknya atas dalil-dalil :

Bahwa dalam rangka menyalurkan aliran listrik kepulau Madura, berdasarkan :

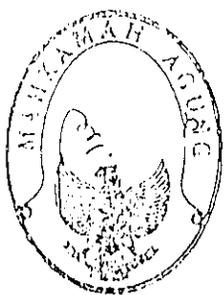
- a. Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan R.I. Nomor : P.P. 72/1/7-86 tanggal 19 Maret 1986 tentang Pemberian Ijin kepada Perusahaan Listrik Negara untuk Menanam Kabel Laut Jaringan Listrik Jawa Madura di Selat



Madura antara PLTU Gresik dan Tanjung Tajungan Madura (bukti P-1), Penggugat asli menanam 2 (dua) sirkuit kabel laut di alur antara PLTU Gresik dengan Tanjung Tajungan di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan di Pulau Madura di posisi sebagai berikut :

- Sirkuit 1 07"-10'-01"S/112"-39'-53"T-ujung Gresik 07"-09'-14"S/112"-41'-27"T-ujung Tanjung Madura ;
- Sirkuit 2 07"-10'-01"S/112"-39'-53"T-ujung Gresik 07"-09'-14"S/112"-41'-27"T-ujung Tanjung Madura ;

sebagaimana tercantum dalam Gambar Terpasang (As/Built Drawing) Nomor : E 1732/sheet 3 tanggal 20 Nopember 1987, dibuat oleh RICE Supertension Cables (1980) Limited (bukti P-2).

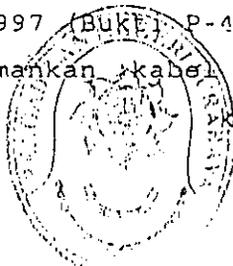


Surat Persetujuan Prinsip Pemasangan Instalasi Bawah Air yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan R.I. Nomor : pln.87/1/18-96 tanggal 24 April 1996 (Bukti P-3) Penggugat asli menanam 1 (satu) sirkuit kabel laut (sirkuit 3) dialur antara PLTU Gresik dengan Tanjung Tajungan di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan di Pulau Madura, diposisi :

- Sirkuit 3 07"-10'-03"S/112"-39'53"T-ujung Gresik  
07"-09'-14"S/112"-41'-27"T-ujung  
Tajungan Madura ;

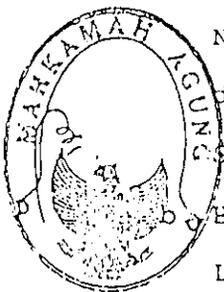
sebagaimana tercantum dalam gambar terpasang (Work as Executed) yang dibuat oleh Kilpatrick Green tanggal 5 Juni 1997 (BUKTI P-4) ;

Bahwa untuk mengamankan kabel laut dari kaitan



kaitan jangkar kapal, telah dilakukan upaya sebagai berikut :

a. Pemasangan satu unit pelampung suar kuning disisi PLTU Gresik, diposisi 07"-09'-49" S/112"-40'-15"T dan satu unit rambu suar kuning disisi lainnya di Tanjung Tajungan tepatnya diposisi 07"-09'-17"S/112"-41'-08"T yang data-data teknisnya sebagaimana diuraikan dalam Berita Acara Hasil Survey tanggal 14 Maret 1997, dibuat oleh kantor Wilayah XII Departemen Perhubungan Propinsi Jawa Timur, Administrator Klas I Tanjung Perak, Distrik Navigasi Klas I Surabaya, Administrator Gresik dan PT. Perusahaan Listrik Negara Sektor Surabaya dan P3-B Pusat, yang diketahui oleh Kepala Distrik Navigasi Klas I Surabaya (Bukti F-5) ;



b. Berdasarkan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : 72/3/8/97 tanggal 15 Desember 1997 ditetapkan Larangan Daerah Berlabuh Jangkar (bukti P-6), yang pelaksanaannya dilakukan oleh Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya melalui Surat Edaran Nomor : HK.506/01/01/ADPL/SBA-97 tanggal 5 Januari 1998 (bukti F-7), melarang semua kapal berlabuh jangkar didekat posisi :

07"-09'-36" S/112"-40'-00" T

07"-09'-13" S/112"-40'-44" T

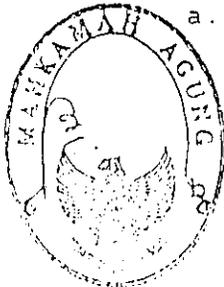
07"-10'-08" S/112"-40'-17" T

07"-09'-43" S/112"-40'-54" T



Bahwa pelampung suar kuning dan rambu suar kuning merupakan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, karenanya ketentuan pasal 1 butir 6 dari Undang-undang Nomor : 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, berfungsi antara lain memberitahukan adanya bahaya dan/atau rintangan pelayaran, dalam hal ini adanya kabel laut jaringan listrik ;

Bahwa dengan ditetapkannya Larangan Daerah Berlabuh Jangkar sebagaimana diuraikan dalam butir 3, maka semua Nahkoda kapal wajib memperhatikan ketentuan sebagaimana tercantum dalam Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (bukti P-7), yaitu :

- 
- a. Dilarang berlabuh jangkar didekat posisi kabel laut pada peta Hidral No. 84 sebagaimana diuraikan dalam butir 3-b diatas ;
  - b. Menjaga dengan baik kapalnya agar tidak larat/hanyut pada saat berlabuh jangkar ;
  - c. ABK kapal harus cukup cakap saat kapal sedang berlabuh jangkar sehingga siap sewaktu-waktu ; bila diperlukan ;

Bahwa pada hari Jumat, tanggal 19 Pebruari 1999 sekitar pukul 11.59 Wib, MV. Kota Indah yang dinahkodai oleh Tergugat asli III telah berlabuh jangkar diposisi 07"-09'-95" S/112"-40'-8" E, sebagaimana kutipan dari Official Log Of The M.V. Kota Indah. Dengan demikian, posisi berlabuh jangkar dari MV. Kota Indah sekitar 278 meter dari garis batas Larangan Daerah Berlabuh Jangkar, atau

sekitar

sekitar 555 meter dari posisi kabel laut Jawa Madura sirkit 3.

Bahwa Tergugat asli III menyadari bahwa M.V. Kota Indah berlabuh jangkar di posisi yang sangat dekat (too close) dengan kabel laut, sebagaimana ucapannya kepada petugas Pandu yang diuraikan dalam "Statement of Fact" yang ditandatangani oleh Tergugat asli III selaku Nahkoda MV. Kota Indah yang kutipannya adalah sebagai berikut :  
Before dropping anchor, master told pilot that he was dropping anchor too close to the under water power cable (Tanjung sawmill) pilot Mr. Abdul Haris advised master that this under water cable (Tanjung sawmill) was no more at position indicated on chart No. 921 ;

Bahwa dengan posisi berlabuh jangkar sebagaimana diuraikan dalam butir 6, Tergugat asli III seharusnya memperhatikan :

- a. Keberadaan pelampung suar kuning yang bersangkutan dengan rambu suar kuning yang merupakan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dengan demikian sebagai sarana yang memberitahukan adanya bahaya dan/atau rintangan pelayaran, dalam hal ini kabel laut :
- b. Ketentuan dalam Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagaimana diuraikan dalam butir 5 yaitu :
  - Harus menjaga MV. Kota Indah dengan baik agar tidak larat/hanyut pada saat berlabuh jangkar;



- ABK harus cukup cakap saat kapal berlabuh jangkar sehingga siap sewaktu-waktu bila diperlukan ;

c. Data arah dan kekuatan arus sebagaimana tercantum dalam buku yang diterbitkan oleh Badan Hidrografi TNI AL (bukti P-8), bahwa pada hari Jumat tanggal 19 Pebruari 1999, arah dan kekuatan arus adalah sebagai berikut :

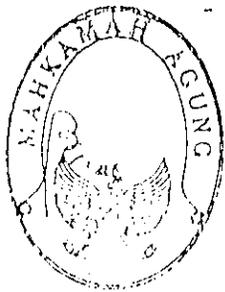
- Pukul 10.00 Wib : -7 knots ;
- Pukul 11.00 Wib : -0 knots ;
- Pukul 12.00 Wib : 7 knots ;
- Pukul 13.00 wib : 13 knots ;
- Pukul 14.00 Wib : 16 knots ;

Oleh sebab itu, selama MV. Kota Indah berlabuh jangkar diposisi tersebut, Tergugat asli III harus melakukan pengamatan yang baik melalui penglihatan, pendengaran atau penggunaan alat agar dapat mengetahui secara dini adanya gejala bahwa MV. Kota Indah akan mengalami larat/hanyut pada saat berlabuh jangkar ;

Bahwa menurut catatan MV. Kota Indah, posisi MV. Kota Indah sejak berlabuh jangkar pada pukul 11.59 Wib sampai dengan pukul 13.20' Wib telah bergeser, sebagaimana kutipannya berikut ini :

Pukul	Lintang	Bujur
11.59	07"-09'-95"S	112"-40'-80" E
12.30	07"-09'-89"S	112"-40'-74" E
13.00	07"-09'-82"S	112"-40'-73" E
13.20	07"-09'-69"S	112"-40'-76" E

sebagaimana ...



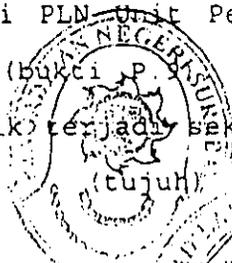
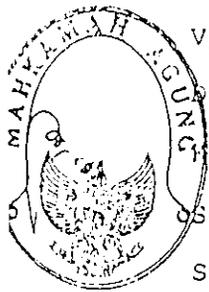
sebagaimana kutipan dari Official Log Of The MV. Kota Indah dan kutipan catatan MV. Kota Indah ;

Bahwa pergeseran posisi MV. Kota Indah sebagaimana diuraikan dalam butir 9 walaupun telah dicatat dalam buku catatan MV. Kota Indah, ternyata Tergugat asli III tidak mengamatinya, sehingga Tergugat asli III tidak mengetahui bahwa MV. Kota Indah sejak pukul 12.30 telah mulai larat/hanyut. Tergugat asli III baru mengetahui pada pukul 13.20 karena diberitahu oleh Second Officer, sebagaimana tercantum dalam buku Official Log Of The MV. Kota Indah, yang kutipannya adalah sebagai berikut :

"At 13.20 2/off informed master that he suspected V/L dragging anchor".

Dengan demikian Tergugat asli III tidak menjaga MV. Kota Indah dengan baik sebagaimana diharuskan dalam Surat Edaran Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Nomor : HK.506/01/01/ADPL/SBA-97 tanggal 5 Januari 1998 tentang Larangan Daerah Berlabuh Jangkar.

Bahwa pada waktu MV. Kota Indah mengalami larat/hanyut, yaitu pada tanggal 19 Pebruari 1999 dari pukul 12.30 Wib sampai dengan pukul 13.20 Wib, aliran listrik ke Pulau Madura terputus, tepatnya pada pukul 13.12.03 sebagaimana tercatat dalam fasilitas "Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA) di Instalasi PLN Unit Pengatur Beban Waru di Taman Sidoarjo (bukti P. 7). Dengan demikian putusnya aliran listrik terjadi sekitar 7

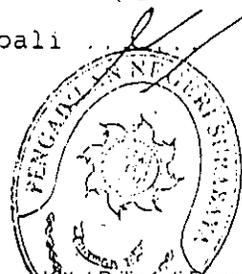
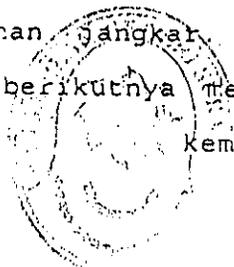
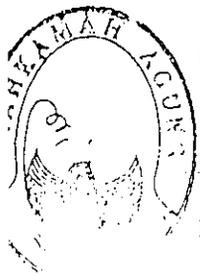


(tujuh) menit sebelum Tergugat asli III mengetahui bahwa MV. Kota Indah mengalami larat/hanyut ;

Bahwa putusnya aliran listrik ke Pulau Madura selair tercatat dalam fasilitas "Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA) di Instalasi PLN Unit Pengatur Beban Waru di Taman Sidoarjo, juga ditandai dengan terjadinya ledakan di Tanjung Tanjungan disertai matinya aliran listrik keseluruhan Pulau Madura, sedangkan di Gardu Induk Gresik terjadi kedipan lampu sesaat (drop tegangan).

Bahwa dengan terjadinya ledakan dan putusnya aliran listrik, pada sekitar pukul 13.13 Wib, petugas PLN di Tanjungan bernama Zainal Arifin dan penduduk setempat bernama Musafik langsung mengamati keadaan diperairan antara Tanjung Tanjungan dengan PLTU Gresik dialur kabel laut, ternyata pada saat itu terdapat sebuah kapal berada dialur tersebut ;

Bahwa dalam waktu lebih kurang 10 (sepuluh) menit setelah terjadinya ledakan dan aliran listrik putus, Sdr. Zainal Arifin dan Sdr. Umar (pemilik perahu bermotor) langsung melaut menuju kearah kapal, dan lebih kurang 12 (dua belas) menit kemudian mereka tiba didekat kapal sekitar 5 (lima) meter yang ternyata adalah MV. Kota Indah yang pada saat itu jangkarnya berada di atas air dalam keadaan mengkait kabel laut sehingga kabel tersebut menggelantung dikiri kanan jangkar. Selanjutnya sekitar 5 (lima) menit berikutnya mereka segera kembali



kembali ke Tanjung Tanjungan untuk mengambil foto tustel ;

Bahwa dengan terjadinya drop tegangan di Gardu Induk Gresik maka lebih kurang 30 (tiga puluh) menit kemudian, petugas di Gardu Induk Gresik bernama Mat Safii menuju ke Dermaga untuk melakukan pengamatan kelaut yaitu kealut kabel laut antara PLTU Gresik dengan Tanjung Tajungan di Pulau Madura, dan melihat sebuah kapal berada dialur laut tersebut ;

Bahwa kemudian berdatangan juga petugas PLTU Gresik lainnya, antara lain Sofyan Rahmadi melihat melalui teropong ternyata kapal tersebut adalah MV. Kota Indah yang berada dialur kabel laut antara PLTU Gresik dengan Tanjung Tajungan, sedangkan Sdr. Didik Yantono dengan dipandu oleh Sdr. Sofyan Rahmadi melakukan pemotretan yang menghasilkan gambar sebagai berikut :

- a. MV. Kota Indah berada dialur kabel laut diantara PLTU Gresik dengan Tanjung Tanjungan di Pulau Madura (bukti P.10, P.10A dan 10B) ;
- b. Posisi jangkar sebagian berada diatas permukaan air laut, sedangkan sebagian lainnya dibawah permukaan air laut, sedangkan posisi jatuhnya maca rantai berikut jangkarnya dihitung dari ulup jangkar (house pipe) tidak vertikal tetapi dalam posisi merentang tegang dan serong kedepan (bukti P.10C) ;



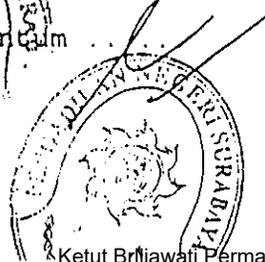
Bahwa Sdr. Zainal Arifin petugas PLN di Tanjung Tanjungan sekitar pukul 14.32 Wib setelah mengambil foto tustel kembali kelaut menuju kearah kapal, bersama Musafik, Edi Sutrisno dan 2 (dua) petugas lainnya dengan diantar oleh Umar (pemilik perahu motor), mendekati MV. Kota Indah dan setelah dekat, Musafik memotret :

- a. Posisi MV. Kota Indah yang berada dialur kabel laut, (bukti P-11) ;
- b. Memotret jangkar MV. Kota Indah yang membelit kesisi kiri kapal (bukti P.12) ;
- c. Memotret jangkar MV. Kota Indah yang sudah berada di ulup jangkar yang mengait satu potongan bagian kabel laut (bukti P.13, 13-A, 13-B) ;

Bahwa keberadaan MV. Kota Indah dialur kabel laut antara PLTU Gresik dan Tanjung Tajungan pada tanggal 19 Pebruari 1999 sekitar pukul 13.36 Wib telah dipantau oleh Sdr. Gatot Santoso, Nakhoda K.M. Mantap saat melintas akan menuju Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang pada saat itu akan mendahului MV. Kota Indah, namun karena MV. Kota Indah melakukan olah gerak yang mencurigakan, maka K.M. Mantap terpaksa melakukan olah gerak sebagaimana kutipan dari Bill Book Mesin, sebagai berikut:

- Pukul 13.36 Wib "half" (maju setengah) ;
- Pukul 13.38 Wib Stop ;
- Pukul 13.39 Wib "Slow" (maju pelan) ;
- Pukul 13.40 Wib "Free" (maju penuh)

sedangkan pada pukul 13.44 Wib sebagaimana ter-



cantum dalam kutipan Log Book "tercatat melintang PLTU" ;

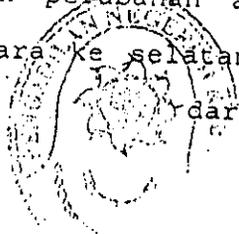
Bahwa pada waktu KM. Mantap melakukan olah gerak sebagaimana diuraikan dalam butir 17, Gatot Santoso selaku Nahkoda KM. Mantap mengarahkan kemudi kekanan, dengan maksud untuk menghindari MV. Kota Indah yang gerakannya mencurigakan sebagaimana kutipan dari keterangan Sdr. Gatot Santoso pada saat diperiksa oleh Staf Subsidi Lala dan Tibdar pada Kantor Administrator Pelabuhan Banjarmasin pada tanggal 26 Pebruari 1999 ;

Bahwa menurut catatan Kantor Syahbandar Tanjung Perak Surabaya kapal yang mengalami larat/hanyut pada hari jumat tanggal 19 Pebruari 1999 di daerah sekitar alur kabel laut antara PLTU Gresik dengan Tanjung Tanjungan adalah satu-satunya, yaitu MV. kota Indah ;

Bahwa menurut data dari buku yang diterbitkan oleh Badan Hidrografi TNI-AL (bukti P-8) arah dan kekuatan arus pada tanggal 19 Pebruari 1999, adalah sebagai berikut :

- Pukul 11.00 Wib 0
- Pukul 12.00 Wib 7 knot
- Pukul 13.00 Wib 13 knot
- Pukul 14.00 Wib 16 knot
- Pukul 15.00 Wib 15 knot

dan tercatat pula pada pukul 11.00 Wib menjelang pukul 12.00 Wib menunjukkan perubahan arah arus yaitu semula dari arah utara ke selatan berubah



dari arah selatan ke utara ;

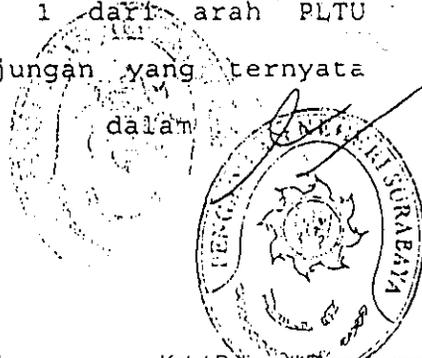
Bahwa berdasarkan hasil survey yang dilakukan oleh PT. Komaritim pada tanggal 27 Pebruari 1999 dengan memakai scan sonar diperoleh hasil pada permukaan dasar laut (sea bed) terdapat bekas garukan (scars) yang memotong alur kabel laut sirkuit 3, 1 dan 2 (bukti P-14) ;

Bahwa dalam rangka upaya menemukan kabel laut yang putus dengan memakai side scan sonar sebagaimana diuraikan dalam butir 21 diatas telah dilakukan penyelaman dan menemukan letak kabel laut sirkuit 1, 2 dan 3 dan juga menemukan titik rusak pada kabel laut sirkuit 1 dan 2, sedangkan titik rusak pada kabel laut sirkuit 3 belum diketemukan ;

Bahwa dengan berhasil diketemukannya lokasi titik rusak kabel laut sirkuit 1 dan sirkuit 2, maka sejak tanggal 29 Maret 1999 sampai dengan tanggal 5 April 1999 telah dilakukan :

- a. Pengangkatan kabel sirkuit 2 dari arah Tanjung Tajungan ke arah PLTU Gresik yang ternyata dalam keadaan putus dan kondisi kerusakannya telah direkam dalam foto (bukti P.15, 15-A, 15-B dan 15-C) ;
- b. Pengangkatan kabel sirkuit 2 dari arah PLTU Gresik kearah Tanjung Tajungan yang ternyata dalam keadaan putus dan kondisi kerusakannya telah direkam dalam foto (bukti P.16 dan 16-A) ;
- c. Pengangkatan kabel sirkuit 1 dari arah PLTU Gresik kearah Tanjung Tajungan yang ternyata

dalam

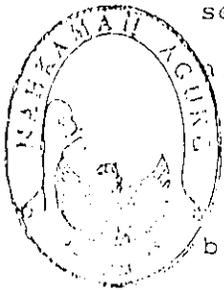


dalam keadaan putus sedangkan kondisi kerusakannya telah direkam dalam foto (bukti P.17 dan 17-A) ;

- d. Pengangkatan kabel sirkit 1 dari arah Tanjung Tanjungan kearah PLTU Gresik yang ternyata dalam keadaan putus dan kondisi kerusakannya telah direkam dalam foto (bukti P.18, 18-A dan 18-B).

Bahwa berdasarkan hasil scan sonar dan hasil foto sebagaimana diuraikan diatas serta dihubungkan dengan kerusakan yang nyata berdasarkan penglihatan mata, maka rusaknya kabel laut disebabkan karena digaruk dan dikait oleh benda lain ;

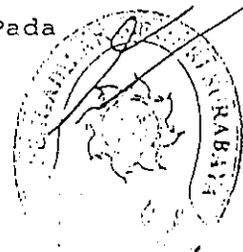
Bahwa berdasarkan fakta-fakta antara lain sebagai berikut :



- a. MV. Kota Indah berlabuh jangkar disekitar kabel laut pada pukul 11.59 Wib (kutipan Official Log Of The MV. Kota Indah) ;
- b. MV. Kota Indah mengalami larat/hanyut sejak pukul 12.30 Wib sampai dengan diketahui oleh Second Officer pada pukul 13.20 W.b. (kutipan catatan MV. Kota Indah) ;
- c. Aliran listrik ke Pulau Madura terputus pada pukul 13.12.03 Wib (print out SCADA pada Kantor PLN Unit Pengatur Beban di Waru) ;
- d. Pada saat mengalami larat/hanyut MV. Kota Indah berada dialur kabel laut antara PLTU Gresik dan Tanjung Tajungan (Kesaksian petugas di Tanjung Tajungan dan Petugas PLN di Gardu Induk Gresik, hasil foto dan kesaksian Nakhoda KM. Mantap) ;

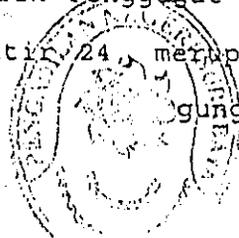


Pada



- e. Pada saat MV. Kota Indah berada dialur kabel laut, jangkar MV. Kota Indah yang berada diulup jangkar mengkait kabel laut dan kabel menggelayung dikiri kanan jangkar (saksi mata Zainal Arifin dan Umar) ;
- f. Pada saat jangkar MV. Kota Indah sebagian berada diatas permukaan air laut sebagian lagi berada dibawah permukaan air laut, posisi mata rantai dan jangkarnya merentang tegang dan serong/tidak vertikal (hasil foto) ;
- g. Hasil scan sonar ternyata lobang garukan didasar laut memotong alur kabel laut sirkit 3, 2, 1 (hasil scan sonar) ;
- h. Kondisi kabel laut sirkit 1 dan 2 setelah diangkat ternyata putus dan bagian luarnya rusak tidak teratur karena garukan dan kaitan benda lain (hasil foto) ;
- i. Kapal yang larat pada saat itu, satu-satunya adalah MV. Kota Indah ;
- j. Satu-satunya kapal yang berada dialur kabel laut pada waktu segera setelah aliran listrik ke Pulau Madura putus adalah MV. Kota Indah (hasil foto) ;
- Maka terbukti bahwa rusak dan putusnya kabel laut disebabkan oleh garukan dan kaitan jangkar MV. Kota Indah ;

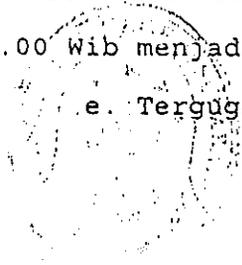
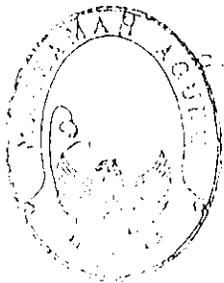
Bahwa jangkar MV. Kota Indah yang menggaruk dan mengkait kabel laut milik Penggugat asli sebagaimana diuraikan dalam butir 24, merupakan tang-



gung jawab Tergugat asli III yang dilakukan dengan sengaja atau setidak-tidaknya kelalaiannya berdasarkan hal-hal sebagai berikut :

- a. Tergugat asli III mengetahui bahwa MV. Kota Indah berlabuh jangkar sangat dekat dengan "Larangan Daerah Berlabuh Jangka" ;
- b. Tergugat asli III mengetahui keberadaan pelampung suar kuning didepan PLTU Gresik yang berpasangan dengan rambu suar kuning di Tanjung Tajungan yang merupakan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang memberitahu adanya bahaya dan/atau rintangan pelayaran, dalam hal ini kabel laut ;
- c. Tergugat asli III mengetahui bahwa arah dan kekuatan arus laut pada tanggal 19 Pebruari 1999 di Surabaya (alur barat) dimana MV. Kota Indah berlabuh jangkar berdasarkan data dalam buku yang diterbitkan oleh Badan Hidrografi TNI AL pada pukul 11.00 Wib menjelang pukul 12 menunjukkan perubahan arah arus yaitu semula dari utara keselatan berubah dari selatan ke utara ;
- d. Tergugat asli III mengetahui kekuatan arus laut pada tanggal 19 Pebruari 1999 di Surabaya (alur barat) dimana MV. Kota Indah berlabuh jangkar, berdasarkan data didalam buku yang diterbitkan oleh Badan Hidrografi TNI AL berkembang dari-0 pada pukul 11.00 Wib selanjutnya pada pukul 13.00 Wib naik menjadi 13 knot dan mencapai puncaknya pada pukul 14.00 Wib menjadi 16 knot.

e. Tergugat ...

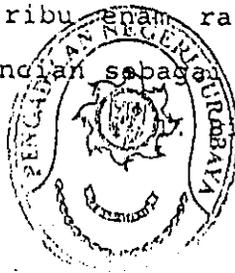


- e. Tergugat asli III seharusnya, sejak MV. Kota Indah berlabuh jangkar pada pukul 11.00 sampai dengan 13.00 Wib menjaga dengan baik MV. Kota Indah agar tidak larat/hanyut dalam menghadapi kekuatan arus dari Selatan ke utara yang akan semakin kuat dan akan mencapai puncaknya pada pukul 14.00 Wib ;
- f. Tergugat asli III seharusnya secara terus menerus menjaga MV. Kota Indah agar tidak larat/hanyut dengan cara melakukan pengamatan yang baik, namun ternyata walaupun catatan MV. Kota Indah mencatat bahwa sejak pukul 12.30 wib MV. Kota Indah posisinya telah bergeser, Tergugat asli III baru mengetahui pada pukul 13.20 Wib setelah memperoleh pemberitahuan dari Second Officer, sedangkan aliran listrik ke Pulau Madura terputus pada pukul 13:12.03 Wib ;



Dengan demikian Tergugat asli III telah melakukan perbuatan melawan hukum sebagaimana dimaksud pasal 1365 BW.

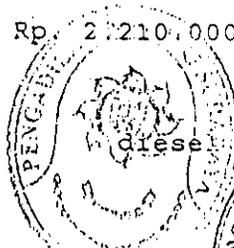
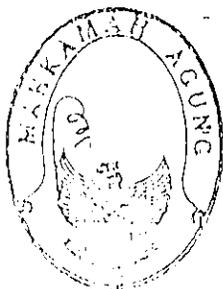
Bahwa sebagai akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat asli III, maka kabel laut milik Penggugat asli digaruk dan dikait oleh jangkar MV. Kota Indah karenanya aliran listrik ke Pulau Madura putus, hingga Penggugat asli menderita kerugian sebesar Rp. 157.614.151.618,- (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus empat belas juta seratus lima puluh satu ribu enam ratus delapan belas rupiah), dengan perincian sebagai berikut :



aya



1. Biaya survey hidrografi terhadap kabel yang rusak - (cutting, testing, capping, dll). US\$ ;  
20.691..... Rp. 182.080.800,-
2. Enabling work circuit  
1+2+ repair work circuit 2)  
US\$ 2.288.000,- ..... Rp.20.134.400.000,-
3. Repair work circuit 1 US \$  
1.623.600 ..... Rp.14.287.680.000,-
4. Enabling work and repair  
work circuit 3 US \$  
1.814.993 ..... Rp.15.971.938.400,-
5. Material :
  - Cable 970 meter US \$  
1.403.590 ..... Rp.12.351.592.000 -
  - Joint :  
Fixed joint & Flexible  
joint US \$ 391.304 ..... Rp. 3.443.475.200,-
  - Cable fluid 50 drum ..... Rp. 1.000.000.000,-
  - PPN (10%) ..... Rp. 1.679.506.720,-
6. Protection works US \$  
970.000 ..... Rp. 8.536.000.000,-  
PPN (10%) ..... Rp. 853.600.000,-
7. Biaya lain-lain  
(biaya konsultan Maritim,  
Kelautan, Cable expert,  
biaya penyelam, biaya sewa  
kapal, akomodasi dan lain-  
lain)..... Rp. 2.210.000.000,-
8. Biaya sewa/pengangkutan



diesel untuk mengatasi  
padamnya listrik Pulau

Madura :

a. Menyewa diesel dengan kontrak sewa dari :

- a.1. PT. Sumberdaya Sewa Tama Jakarta,  
kekuatan 10 MW .....  
..... Rp. 10.368.000.000,-
- a.2. PT.Kaltimex Energi Jakarta, kekuatan 10  
MW ..... Rp. 9.072.000.000,-
- a.3 PT. Kera Sakti Bahana Jakarta kekuatan  
2 MW. .... Rp. 1.920.000.000,-
- a.4. UD. Mandiri Surabaya, kekuatan 2,8  
MW..... Rp. 2.667.120.000,-

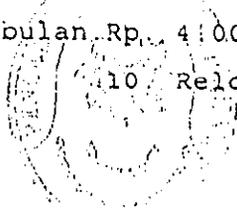
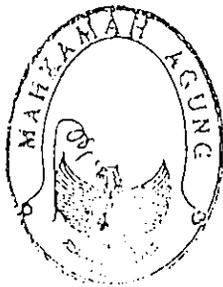
b. Pemandahan PLTD Apung dari Pontianak ke  
Madura dan sebaliknya :

- Pengangkutan dari Pontianak ke Camplong  
Sampang Madura ..... Rp. 291.500.000,-
- Asuransi pengangkutan dari Pontianak ke  
Madura ..... Rp. 228.817.600,-
- Pengangkutan dari Kalianget ke Pontianak  
..... Rp. 291.500.000,-
- Asuransi pengangkutan dari Kalianget ke  
Pontianak..... Rp. 228.817.600,-

9. Mobilisasi Genset Emergensi dan Kerugian energi:

- Pemandahan, pembuatan pondasi dan operasional  
genset .....Rp. 5.484.040.909,-
- Mobilisasi Genset emergensi jaringan 20 KV  
.....Rp. 716.994.823,-
- Kerugian dari penghasilan penjualan KWH yang  
hilang selama 2 1/2 bulan Rp. 4.000.000.000,-

10. Relokasi



10. Relokasi PLTG and Switch Yard 150 KV .....  
 .....Rp.23.921.000.000,-
11. Cost of Money setahun 36 % (realisasi pembayaran  
 untuk 4 bulan) 12% x .... Rp.139.834.063.052,-
12. Konsultan Pelayaran, kabel dan lain-lain .....  
 ..... Rp.1.000.000.000,-  
 (perkiraan maksimum)
- Jumlah ..... Rp.157.614.151.618,-  
 (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus  
 empat belas juta seratus lima puluh satu ribu  
 enam ratus delapan belas rupiah) ;

Bahwa selain Tergugat asli III selaku Nakho-  
 da MV. Kota Indah, pihak yang harus terikat dan  
 harus bertanggung jawab atas segala kerugian yang  
 disebabkan oleh perbuatan melawan hukum yang dila-  
 kakan oleh Tergugat asli III ialah :

Tergugat asli I yaitu Advance Container Lines  
 (PTE) LTD selaku pengusaha MV. Kota Indah,  
 sesuai ketentuan pasal 321 Kitab Undang-Undang  
 Hukum Dagang ;

b. Tergugat asli II yaitu Pacific International  
 Lines (PTE) LTD, selaku pemilik MV. Kota Indah,  
 yang dalam perundingan dengan Penggugat asli  
 menyatakan ikut bertanggung jawab ;

c. Turut Tergugat asli I yaitu The Britannia Steam  
 Ship Insurance Association LTD (P&I Club),  
 selaku penanggung MV. Kota Indah ;

d. Turut Tergugat asli II yaitu PT. Pelayaran  
 Samudera Selatan, selaku Agen dari Tergugat asli

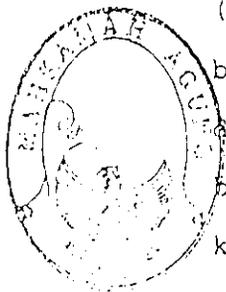


I dan Tergugat asli II yang mengatur segala keperluan MV. Kota Indah selama berada diwilayah perairan Indonesia ;

Bahwa Penggugat asli, tidak lama setelah peristiwa ini telah mengadakan perundingan dengan Tergugat asli II namun tidak mencapai kesepakatan, sedangkan Tergugat asli III memungkiri bahwa jangkar MV. Kota Indah menggaruk dan mengkait kabel laut milik Penggugat asli. Oleh sebab itu Tergugat asli II dan III tidak beritikad baik untuk menyelesaikan kasus ini ;

Bahwa jumlah tuntutan ganti rugi yang diajukan Penggugat asli sebesar Rp. 157.614.151.613,- (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus empat belas juta seratus lima puluh satu ribu enam ratus delapan belas rupiah) merupakan jumlah yang cukup besar, sedangkan Para Tergugat asli tidak menunjukkan itikad baik untuk menyelesaikannya, maka untuk menjamin agar Tergugat asli I, II dan III membayar ganti rugi kepada Penggugat asli, maka dengan ini Penggugat asli mohon agar Ketua Pengadilan Negeri Surabaya berdasarkan ketentuan pasal 41 Undang-Undang Nomor : 21 tahun 1992. tentang pelayaran, mengeluarkan Penetapan Penahanan dengan memerintahkan Syahbandar Tanjung Perak Surabaya untuk melakukan penahanan terhadap :

- MV. Kota Indah, yang saat ini sedang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dengan identitas :



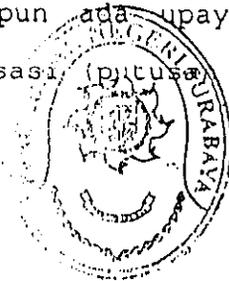
Panjang : 174 meter ;  
 Lebar : 22,85 meter ;  
 Berat Kotor : 16.332 ton ;  
 Berat bersih : 7.926 ton ;  
 Draft Max : 10,3 meter ;  
 Kapasitas Max : 907 teus ;  
 Berbendera : Singapura ;  
 Muatan : 598 teus ;

- Kapal-kapal lainnya yang diusahakan oleh Tergugat asli I yang berada atau kebetulan berada dipelabuhan Indonesia ;
- Kapal-kapal milik Tergugat asli II yang berada atau kebetulan berada dipelabuhan Indonesia ;
- Kapal-kapal yang dibawah kekuasaan dan dijamin oleh Turut Tergugat asli I ;



Bahwa untuk lebih menjamin agar Tergugat asli I, II dan III memenuhi kewajibannya membayar ganti kerugian, maka selain dilakukar penahanan terhadap kapal dimaksud dalam butir 29, dengan ini Penggugat asli mohon agar terhadap MV. Kota Indah diletakkan sita jaminan, demikian pula terhadap kapal-kapal lainnya sebagaimana diuraikan dalam butir 29 ;

Bahwa gugatan ini didukung oleh alat bukti yang kuat sehingga berdasarkan ketentuan pasal 180 HIR mohon dapatnya putusan ini dilaksanakan terlebih dahulu walaupun ada upaya hukum perlawanan, banding maupun kasasi (putusan serta merta) ;



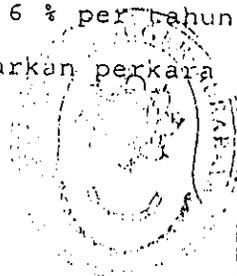
Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut diatas,  
Penggugat asli mohon agar Pengadilan Negeri Surab-  
aya memberikan putusan sebagai berikut :

Dalam Provisi :

- Menerima permohonan provisi Penggugat ;
- Menetapkan agar MV. Kota Indah yang pada saat ini berlabuh di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ditahan, demikian pula terhadap kapal-kapal lainnya sebagaimana diuraikan dalam butir 31 diatas ;

Dalam Pokok Perkara :

1. Menerima dan mengabulkan gugatan Penggugat seluruhnya ;
2. Menyatakan Tergugat III telah melakukan perbuatan melawan hukum ;
3. Menyatakan Tergugat I dan II terikat dan ikut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang ditimbulkan akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Tergugat III ;
4. Menyatakan syah dan berharga sita jaminan atas MV. Kota Indah, dan kapal lainnya ;
5. Menghukum Tergugat I, II dan III secara tanggung jawab renteng membayar ganti kerugian kepada Penggugat berupa sejumlah uang sebesar Rp. 157.614.151.618,- (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus empat belas juta seratus lima puluh satu ribu enam ratus delapan belas rupiah) ditambah bunga 6 % per tahun yang dihitung sejak tanggal didaftarkan perkara ini sampai saat Para



Tergugat membayar ganti rugi tersebut kepada Penggugat ;

6. Menghukum Tergugat I, II dan III secara tanggung renteng membayar kerugian lainnya yang sampai saat ini belum dapat dihitung karena sedang dikumpulkan bukti-buktinya dan sebagian lagi sedang dilakukan negosiasi yang jumlahnya akan disampaikan kemudian ;
7. Menghukum Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II tunduk/mematuhi keputusan dalam perkara ini ;
8. Menyatakan putusan ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu walaupun ada upaya perlawanan, banding maupun kasasi ;
9. Menghukum Para Tergugat untuk membayar biaya perkara ;

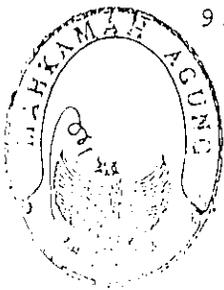
ATAU : apabila Pengadilan berpendapat lain mohon putusan yang seadil-adilnya ;

Balwa atas gugatan Penggugat tersebut diatas, maka Para Tergugat telah mengajukan Eksepsi yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut :

Dalam Eksepsi :

Bahwa gugatan Penggugat terhadap Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II adalah salah alamat, dengan alasan sebagai berikut :

- a. Bahwa Tergugat I pada dasarnya hanya mempunyai wewenang untuk memberikan instruksi-instruksi yang bersifat umum kepada MV. Kota Indah berkenaan dengan bongkar muat kargo (barang muatan



kapal), Tergugat I sama sekali tidak mempunyai wewenang atau hak untuk memerintah dan dalam segala hal tidak mempunyai kendali/kontrol terhadap MV. Kota Indah dan/atau Nakhoda dan awak kapal berkenaan dengan navigasi dan Manajemen Kota Indah, sehingga Tergugat I sama sekali tidak dan tidak dapat mempunyai hubungan hukum dengan Penggugat ;

b. Bahwa Turut Tergugat I hanyalah merupakan suatu penjamin Tanggung Jawab/Liability Insurer (P&I Club) dari Kota Indah dimana Tergugat II menjadi salah satu anggotanya dan Turut Tergugat I secara mutlak tidak mempunyai wewenang atau tanggung jawab apapun juga berkenaan dengan navigasi dan manajemen Kota Indah ;

c. Bahwa Turut Tergugat I sama sekali tidak atau tidak bisa mempunyai hubungan hukum dengan Penggugat. Turut Tergugat I hanya mempunyai hubungan hukum dengan anggotanya, dimana salah satu anggotanya adalah Tergugat II ;

d. Bahwa Turut Tergugat II pada dasarnya hanyalah Agen Kapal/Shipping Agent dari Tergugat I di Indonesia sebagaimana terbukti dari Surat Penunjukkan/Letter of Appoinment tanggal 16 Desember 1994 (bukti T-4) ;

e. Bahwa dalam kedudukannya sebagai Agen Kapal/ Shipping Agent dari Tergugat I di Indonesia sesuai Surat Penunjukkan/Letter of Appoinment tersebut pada butir d diatas, Turut tergugat II ,



tidak mempunyai wewenang bertindak untuk dan atas nama Tergugat I dalam segala hal yang berkaitan dengan manajemen dan navigasi Kota Indah ;

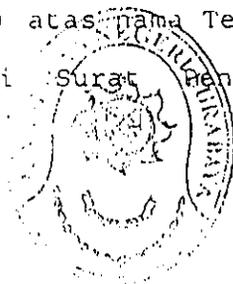
r. Bahwa pasal 3 ayat 1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 80 tahun 1988 tanggal 21 Nopember 1988 tentang Agen Umum dan Perwakilan Perusahaan Pelayaran Asing (bukti T-5) tidak menyebutkan bahwa Agent dapat mewakili kepentingan pemilik kapal dalam segala masalah-masalah finansial ;

g. Bahwa Turut Tergugat II juga berkedudukan sebagai Booking Agent dari Tergugat II sebagaimana terbukti dari Surat Penunjukkan/Letter of Appointment tanggal 5 Pebruari 1990 (bukti T-6) . Dalam kedudukannya sebagai Booking Agent dari Tergugat II berdasarkan Surat Penunjukkan/Letter of Appointment tersebut diatas, Turut Tergugat II mempunyai kewajiban-kewajiban dan tanggung jawab sebatas sebagai berikut :

(i) Turut Tergugat II bertanggung jawab atas keamanan penanganan kargo baik untuk impor maupun ekspor bagi kepentingan kapal-kapal Tergugat II, selama kapal singgah dipelabuhan-pelabuhan di Indonesia ;

(ii) Turut Tergugat II diberikan kuasa untuk menerbitkan Bills of Lading (dokumen pengangkutan) atas nama Tergugat II ;

Berdasarkan isi Surat Penunjukkan/Letter of Appointment



Appointment tersebut diatas, maka keterlibatan Turut Tergugat II sebatas hal-hal yang menyangkut pengadaan kargo dan dengan demikian tidak mempunyai wewenang dan tanggung jawab dalam segala masalah finansial sebagaimana isi gugatan Penggugat atau segala kendali/kontrol terhadap segala masalah mengenai navigasi dan manajemen Kota Indah. Dari hal-hal tersebut diatas sangat lah jelas bahwa Turut Tergugat II sama sekali tidak dan tidak dapat mempunyai hubungan hukum dengan Penggugat ;

h. Bahwa gugatan Penggugat terhadap Tergugat I, II, III, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II atas dasar tanggung renteng (tanggung menanggung) berdasarkan alasan-alasan sebagaimana telah diuraikan diatas, sama sekali tidak berdasar karena mereka tidak mempunyai hubungan tanggung menanggung atas kerugian yang diduga diderita oleh Penggugat ;

i. Bahwa pasal 1292 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menetapkan sebagai berikut :

"Tiada perikatan dianggap tanggung menanggung, melainkan jika hal itu dinyatakan secara tegas. Aturan ini hanya dikecualikan dalam hal-hal, dimana suatu perikatan karena kekuatan suatu penetapan Undang-undang dianggap tanggung menanggung ;

j. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagaimana terdapat dalam butir-butir a, sampai i.

didasar

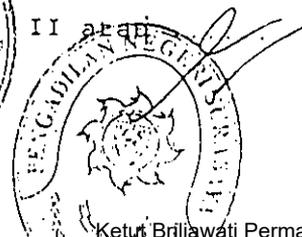
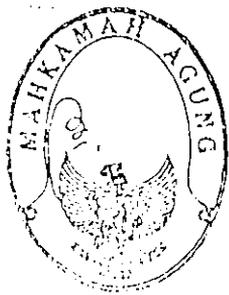
diatas, maka gugatan Penggugat terhadap Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II adalah salah alamat (error in persona) dan tanpa dasar. Oleh sebab itu mohon gugatan Penggugat terhadap Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II, dicolak ;

Bahwa karena gugatan Penggugat salah alamat terhadap Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II dan karena sama sekali tidak dan tidak dapat mempunyai hubungan hukum apapun antara Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II dan Penggugat sebagaimana telah diuraikan diatas, maka Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II tidak berkewajiban untuk memberikan tanggapan, dan segala tanggapan terhadap gugatan Penggugat dibuat tanpa mengurangi kedudukan Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II bahwa Penggugat tidak mempunyai hak untuk menggugat mereka ;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut diatas, Penggugat mohon agar Pengadilan Negeri Surabaya memberikan putusan sebagai berikut :

Dalam Eksepsi :

1. Menerima dan memberikan putusan atau seluruh Eksepsi Tergugat yaitu tidak memasukkan Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II dalam perkara ini ;
2. Menolak seluruh gugatan Penggugat terhadap Tergugat I, Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II atau



II atau setidaknya menyatakan gugatan tidak dapat diterima oleh karena gugatan salah alamat (error in persona) ;

3. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya Pengadilan ;

bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Surabaya telah mengambil putusan, yaitu putusannya tanggal 14 Juni 2000 Nomor : 279/Pdt.G/1999/PN.Sby, yang amarnya berbunyi sebagai berikut :

Dalam Provisi :

- Menolak tuntutan Provisi Penggugat ;

Dalam Pokok Perkara :

Menyatakan menolak gugatan Penggugat seluruhnya ;  
Menghukum Penggugat membayar biaya acara perkara ini yang hingga kini ditetapkan sebanyak Rp. 167.000,- (seratus enam puluh tujuh ribu rupiah) ;

putusan mana dalam tingkat banding atas permohonan Para Penggugat-Pembanding telah dibatalkan oleh Pengadilan Tinggi Surabaya dengan putusannya tanggal 21 Agustus 2001 Nomor : 20/Pdt/2001/PT.Sby, yang amarnya berbunyi sebagai berikut :

- Menerima permohonan banding dari Penggugat-Pembanding tersebut ;
- Membatalkan putusan Pengadilan Negeri Surabaya tanggal 14 Juni 2000 No. 279/Pdt.G/1999/PN.Sby, yang dimohonkan banding dan ;

MENGADILI SENDIRI :

Dalam Provisi :

- Menolak Provisi Penggugat ;

Dalam Eksepsi :

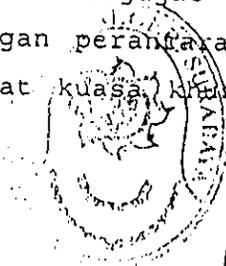
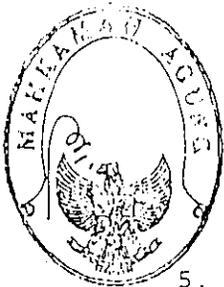
- Menolak Eksepsi Para Tergugat

Dalam Pokok Perkara :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat-Pembanding untuk sebagian

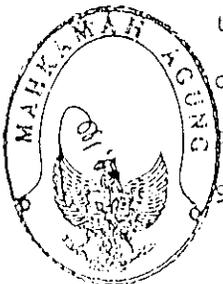
sebagian ;

2. Menyatakan Tergugat III-Terbanding telah melakukan perbuatan melawan hukum ;
3. Menyatakan Tergugat I dan Tergugat II-Terbanding terkait dan ikut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang ditimbulkan akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan Tergugat III ;
4. Menghukum Tergugat I, Tergugat II dan Tergugat III-Terbanding secara tanggung renteng membayar ganti kerugian kepada Penggugat sebesar US.\$5.699.995. (lima juta enam ratus sembilan puluh sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh lima dollar Amerika Serikat) dan Rp.15.800.687.905,- (lima belas milyar delapan ratus juta enam ratus delapan puluh tujuh ribu sembilan ratus lima rupiah) ;
5. Menghukum Turut Tergugat I dan Turut Tergugat II-Turut Terbanding untuk mematuhi putusan ini ;
6. Menghukum Tergugat I, Tergugat II dan Tergugat III-Terbanding membayar ongkos perkara pada kedua tingkat peradilan, yang pada tingkat banding ditetapkan sebesar Rp. 95.000,- (sembilan puluh lima ribu rupiah) ;
7. Menclak gugatan Penggugat-Pembanding selebihnya; bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada kedua belah pihak pada tanggal 12 Nopember 2001 kemudian terhadapnya oleh Para Tergugat I,II, III dan Turut Tergugat I, II/Terbanding-Turut Terbanding dengan perantaraan kuasanya khusus, berdasarkan surat kuasa khusus masing-masing



tanggal 2 Juni 1999, 1 Juni 1999 dan tanggal 17 Juni 1999 diajukan permohonan kasasi secara tertulis pada tanggal 22 Nopember 2001 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi Nomor : 279/Pdt.G/1999/ PN.Surabaya Nomor : 20/Pdt/2001/ PT.Sby. yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Surabaya; permohonan mana kemudian disusul oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 5 Desember 2001 ;

bahwa setelah itu oleh Termohon Kasasi yang pada tanggal 28 Desember 2001 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Para Pemohon Kasasi diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Surabaya pada tanggal 9 Januari 2002 ;



Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan seksama diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam Undang-Undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formil dapat diterima ;

Menimbang, bahwa keberatan-keberatan yang diajukan oleh Para Pemohon Kasasi dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah :

1. Bahwa telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1923 jo 1925 BW.

Bahwa pada halaman 8-17 ad. 2 sampai dengan 4 putusan a quo telah mempertimbangkan mengapa

disimpulkan

disimpulkan bahwa (1) putusnya kabel laut disebabkan garukan jangkar KM. Kota Indah dan bahwa (2) hal tersebut karena kesalahan/kelalaian Pemohon Kasasi III.

Bahwa diabaikan atau tidak dipertimbangkan putusan aquo, butir No. 8 posita gugatan Termohon Kasasi.

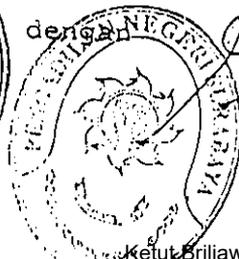
Dahwa butir No. 8 posita gugatan Termohon Kasasi lengkapnya sebagai berikut :

Bahwa menurut catatan MV. Kota Indah, posisi MV. Kota Indah sejak berlabuh jangkar pada pukul 11.59 Wib sampai pukul 13.20 Wib telah bergeser, sebagaimana kutipannya berikut ini :

Pukul	Lintang	Bujur
11.59	07-09'-95"S	112-40'-80" E
12.30	07-09'-89"S	112-40'-74" E
13.00	07-09'-82"S	112-40'-73" E
13.20	07-09'-69"S	112-40'-76" E

sebagaimana kutipan dari Official Log Of The M.V. Kota Indah dan kutipan catatan M.V. Kota Indah.

- Bahwa posita gugatan, khususnya butir No. 8 tersebut i.c. merupakan pengakuan yang diberikan Termohon kasasi di depan hakim sebagaimana dimaksud pasal 1923 BW. Oleh karena itu seandainya pun benar koordinat-koordinat tersebut pada butir No. 8 posita gugatan salah quod non, pengakuan Termohon Kasasi tersebut merupakan bukti sempurna terhadap Termohon Kasasi sebab



dengan mencantumkan koordinat-koordinat tersebut dalam posita gugatan, Termohon Kasasi harus dianggap telah menerima kebenaran koordinat-koordinat tadi.

Bahwa selain itu menurut pasal 1925 BW pengakuan di depan hakim merupakan bukti sempurna terhadap Termohon Kasasi.

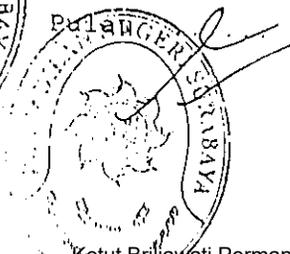
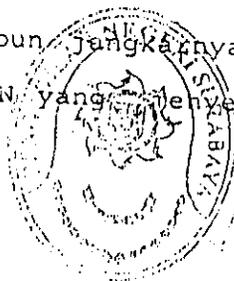
Bahwa berdasarkan posisi-posisi atau koordinat-koordinat MV. Kota Indah pada jam-jam tertentu sebagaimana didalilkan dalam posita gugatan Termohon Kasasi, ternyata sewaktu diplot di peta posisi MV. Kota Indah pada pukul 13.20 masih berada di sebelah Selatan circuit No. I, circuit No. II maupun circuit No. III milik PLN (Termohon Kasasi) ;

Bahwa waktu itu sesuai arah arus MV. Kota Indah larat ke utara.

Bahwa listrik di Pulau Madura padam mulai pukul 13.12.03 vide butir No.10 gugatan.

Bahwa karena menurut posita gugatan tersebut pada pukul 13.20 posisi kapal MV. Kota Indah masih berada di sebelah Selatan circuit I, II dan III, maka dengan sendirinya posisi jangkar MV. Kota Indah terhadap circuit I, II dan III masih lebih jauh lagi ke Selatan, sebab kapal larat dari Selatan ke Utara ;

Bahwa oleh karena itu bagaimana mungkin kapal MV. Kota Indah maupun jangkarnya bisa mengait kabel bawah laut PLN yang menyebabkan listrik



Pulau Madura pada pukul 13.12.03 padam, padahal pada pukul 13.20, jadi setelah listrik padam, posisi MV. Kota Indah masih berada di sebelah Selatan ketiga buah circuit milik PLN.

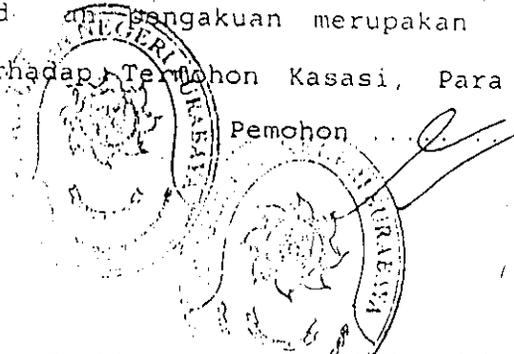
Bahwa plotting circuit No. I, II dan III kabel bawah laut PLN yang koordinat-koordinatnya tercantum dalam butir No. 1 huruf a dan b posita gugatan dan plotting posisi MV. Kota Indah pada pukul 13.20 menurut koordinat yang tercantum dalam butir No. 8 posita gugatan pada peta BAC 921 (bukti T-28) maupun peta Indonesia No. 84 (bukti T.16.A) menunjukkan hal yang sama, yakni

bahwa pada saat listrik di Pulau Madura padam pada pukul 13.20.03 posisi MV. Kota Indah pada pukul 13.20 masih berada di sebelah Selatan circuit No. I dan II, yakni lebih dari 400 m sebelah Selatan circuit I dan II; vide 10 baris terakhir pada halaman 179 putusan tingkat pertama Pengadilan Negeri Surabaya No. 279/Pdt.G/1999/PN.Sby. tanggal 14 Juni 2000 ;

Bahwa Termohon Kasasi tidak dan tidak mungkin dapat membantah bahwa berdasarkan posita gugatan No. 8 dan No. 1, pada saat listrik di Pulau Madura padam pada pukul 13.12.03, posisi KM. Kota Indah pada pukul 13.20 masih berada di sebelah Selatan circuit No. I, II dan III, vide antara lain bukti T. dan T.27A dan T.28 ;

Bahwa sehubungan dengan pengakuan merupakan bukti sempurna terhadap Termohon Kasasi, Para

Pemohon



Pemohon Kasasi berikut ini ingin mengutip apa yang telah dipertimbangkan Pengadilan Tingkat Pertama pada halaman 212-214 putusannya sebagai berikut :

- Menimbang, bahwa sejak kapal Kota Indah lego jangkar pada tanggal 19 Pebruari 1999 jam 11.59 (gugatan butir 5) sampai dengan jam 14.42 termasuk pada jam 13.12.03, saat listrik padam di Pulau Madura sesuai "Supervisory Control and Data Aquicition" (SCADA) di instalasi PLN unit Pengatur Beban Waru di Taman "Sidoarjo (gugatan butir 10) kapal Kota Indah tetap berada pada alur pelayaran di Selat Madura (lihat bukti T-28 yang telah diplot dengan posisi kapal Kota Indah tersebut berdasarkan log book kapal Kota Indah).

- Menimbang, bahwa sebagaimana dipertimbangkan diatas mulai pada jam 11.59 saat kapal Kota Indah lego jangkar, (lihat titik A peta T-28) hingga jam 13.20 (saat Mualim II melaporkan kepada Nakhoda bahwa kapal Kota Indah hanyut, lihat titik F T-28) yang berarti sekitar  $\pm$  8 menit, setelah padamnya lampu di Madura, posisi kapal Kota Indah masih berada sebelah Selatan dari kabel sesuai plot garis merah Y-Z pada T-28), lebih ke Selatan lagi pada saat pukul 13.12.03 karena seperti fakta hukum di muka kapal tersebut hanyut ke Utara ;

- Menimbang; bahwa berdasarkan fakta hukum tersebut

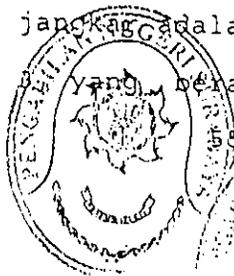
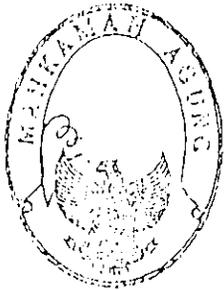


tersebut yang diplot sesuai gugatan Penggugat oleh dua orang saksi ahli pelayaran yaitu Rozaimi Jatim (saksi ahli Penggugat) dan Karmelihan Sabaroedin (saksi ahli Tergugat) ternyata bahwa pada saat padamnya lampu di Madura (pukul 13.12.03) kapal Kota Indah tidak berada di areal kabel listrik bawah laut kepunyaan Penggugat ;

- Menimbang, bahwa selanjutnya mengenai posisi awal Kota Indah saat melego jangkar yang menurut gugatan terlalu dekat dengan daerah larangan berlabuh jangkar yakni sekitar 278 meter atau sekitar 555 meter dari posisi sirkit 3 kabel laut Jawa Madura (butir 5 gugatan) pihak Tergugat menyangkal dengan alasan tidak berada di sekitar areal kabel serta posisi kapal Kota Indah tersebut telah dipandu oleh Abdul Haris.

- Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan dua orang saksi ahli pelayaran yaitu Karmelihan Sabaroedin yang dibenarkan oleh Rozaimi Jatim pada kesaksian tanggal 10 Mei 2000, yang dimaksud "sekitar kabel" yakni 500 meter ;

- Menimbang, bahwa Majelis menilai posisi awal kapal Kota Indah tersebut sudah tidak dapat dikategorikan berada diareal "sekitar kabel" karena sesuai gugatan Penggugat sendiri, posisi saat lego jangkar adalah  $\pm$  555 meter dari kabel sirkit 3 yang berarti sudah lebih



55 meter dari posisi "sekitar kabel" seperti yang dijelaskan oleh kedua saksi ahli tersebut diatas ;

- Menimbang, bahwa apalagi, kabel listrik 3 sesuai yang terungkap di muka sidang, pada tanggal 19 Pebruari 1999 (waktu kapal Kota Indah berlabuh lalu hanyut) kabel tersebut dalam keadaan tidak berfungsi ;
- Menimbang, bahwa sesuai bukti P-4, susunan letak kabel tersebut adalah paling Selatan sirkuit 3, di tengah sirkuit I dan paling Utara sirkuit 2 ;

Bahwa oleh karena itu dengan mengabaikan penguatan Termohon Kasasi sebagaimana dimaksud diatas, putusan a quo telah melanggar pasal 1923 jo 1925 BW.



II. Bahwa telah melanggar pasal 178 (3) HIR.

- Bahwa dalam petitum gugatannya, Penggugat menuntut pembayaran sejumlah ganti rugi dalam mata uang rupiah, yakni seluruhnya sebesar Rp.157.614.151.618,- (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus empat belas juta seratus lima puluh satu ribu enam ratus delapan belas rupiah)
- Bahwa dalam petitum gugatan sama sekali tidak ada tuntutan ganti rugi dalam mata uang dollar Amerika Serikat ;
- Bahwa memang dalam posita gugatan yang memperinci kerugian-kerugian yang didalilkan, ada yang dinyatakan dalam mata uang dollar Amerika Seri-



kat, tetapi oleh Penggugat sendiri langsung dikonversi dalam mata uang rupiah (atas dasar US\$ 1 = Rp.8.800,-) sehingga total ganti rugi yang dituntut sesuai butir No. 5 petitiun gugatan adalah sebesar Rp.157.614.151.618,- ( (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus empat belas juta seratus lima puluh satu ribu enam ratus delapan belas rupiah) saja. Tidak ada petitiun yang menuntut sejumlah ganti rugi dalam mata uang dollar AS (US \$)

- Bahwa dengan demikian putusan a quo yang menghukum Pemohon Kasasi I, II dan III untuk secara tanggung renteng antara lain membayar sejumlah US\$ 5.699.995 bertentangan dan telah melanggar ketentuan tersebut dalam pasal 178 (3) HIR karena telah mengabaikan yang tidak dituntut atau lebih daripada yang dituntut ;

III. Bahwa telah salah menerapkan hukum karena telah melakukan kekhilafan atau kekeliruan yang nyata.

- Bahwa pada halaman 8 putusan a quo dipertimbangkan bahwa keberadaan kabel laut Pulau Jawa-Madura telah ditandai pada peta laut, termasuk peta BAC No. 921, hal tersebut terbukti dari keterangan saksi Krustiono Basuki (mualim II K.M. Kota Indah) dan saksi Daniel Attah Gyasi (mualim I KM. Kota Indah) yang membenarkan hal tersebut.

- Bahwa di sini putusan a quo telah melakukan kekhilafan nyata.

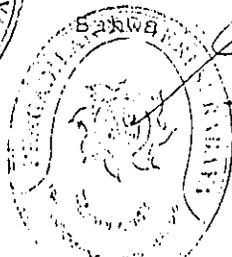


kat, tetapi oleh Penggugat sendiri langsung dikonversi dalam mata uang rupiah (atas dasar US\$ 1 = Rp.8.800,-) sehingga total ganti rugi yang dituntut sesuai butir No. 5 petitum gugatan adalah sebesar Rp.157.614.151.618,- ( (seratus lima puluh tujuh milyar enam ratus empat belas juta seratus lima puluh satu ribu enam ratus delapan belas rupiah) saja. Tidak ada petitum yang menuntut sejumlah ganti rugi dalam mata uang dollar AS (US \$)

- Bahwa dengan demikian putusan a quo yang menghukum Pemohon Kasasi I, II dan III untuk secara tanggung renteng antara lain membayar sejumlah US\$ 5.699.995 bertentangan dan telah melanggar ketentuan tersebut dalam pasal 178 (3) HIR karena telah mengabulkan yang tidak dituntut atau lebih daripada yang dituntut ;

III. Bahwa telah salah menerapkan hukum karena telah melakukan kekhilafan atau kekeliruan yang nyata.

- Bahwa pada halaman 8 putusan a quo dipertimbangkan bahwa keberadaan kabel laut Pulau Jawa-Madura telah ditandai pada peta laut, termasuk peta BAC No. 921, hal tersebut terbukti dari keterangan saksi Krustiono Basuki (mualim II K.M. Kota Indah) dan saksi Daniel Attah Gyasi (mualim I KM. Kota Indah) yang membenarkan hal tersebut.
- Bahwa di sini putusan a quo telah melakukan kekhilafan nyata.



- Bahwa kedua orang saksi yang disebutkan tidak pernah membenarkan hal tersebut.
- Bahwa untuk dapat menjelaskan kekhilafan nyata tersebut, perlu dikemukakan di sini bahwa pada peta BAC 921 (bukti T-18 A dan atau T.28) maupun peta Indonesia No. 84 (bukti T.16 A) yang tercetak dan tergambar di situ adalah tanda kabel bawah laut, tetapi tanda dua buah kabel bawah laut tertera dan tercetak disitu bukan circuit I, circuit II maupun circuit III milik PLN.
- Bahwa waktu diplot dipeta berdasarkan koordinat-koordinat yang tercantum dalam butir No. 1 huruf a dan b posita gugatan, ternyata posisi circuit I, II dan III milik PLN berada diantara dua tanda kabel bawah laut yang tercetak dan tertera baik pada peta BAC 921 (bukti T.28) maupun peta Indonesia No. 84 ;  
Kebenaran bahwa posisi circuit I, II dan III milik PLN berada diantara tanda dua kabel yang tercetak dan tertera dalam peta-peta tersebut dibenarkan saksi ahli Rozaimi Jatim yang diajukan Termohon Kasasi.
- Bahwa mengenai kebenaran hal ini dapat dilihat pada bukti T.28, T.18A serta bukti T.27 dan T.27A (catatan bukti T.27 adalah plotting circuit I, II dan III milik PLN pada bukti P-4 yang diajukan Termohon Kasasi).
- Bahwa dengan demikian perlu ditegaskan disini

bahwa



edisi No. 22 tahun 1999 yang diterbitkan pada tanggal 3 Juni 1999, jadi baru dicantumkan setelah kejadian pada tanggal 19 Pebruari 1999, vide bukti T-31 C.

- Bahwa justru yang mengherankan adalah kenyataan bahwa bagi dunia pelayaran nasional/domestik pengumuman adanya daerah larangan labuh jangkar baru dimuat dalam buku Berita Pelaut Indonesia (BPI) yang terbit mingguan edisi 91 April 1999, jadi juga baru diumumkan setelah peristiwa tanggal 19 Pebruari 1999, vide bukti T-17A ;

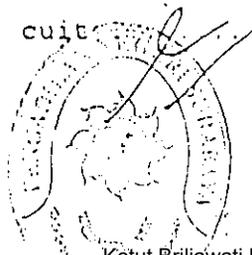
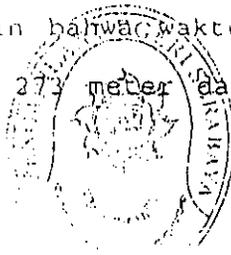
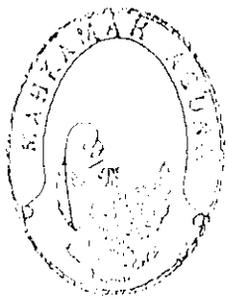
- Bahwa dalam pada itu menurut bunyi Surat Edaran yang bersangkutan (bukti P-7), salinannya disampaikan antara lain kepada Pimpinan Perusahaan Pelayaran dan para nakhoda kapal.

Bahwa akan tetapi sebagaimana telah diterangkan oleh saksi-saksi Sudirman dari Pelni (agen Pemohon Kasasi II), pihaknya baru menerima Surat Edaran tersebut pada tanggal 5 April 1999, jadi setelah kejadian pada tanggal 10 Pebruasi 1999, sedangkan Pemohon Kasasi III sebagai nakhoda sampai dengan tanggal 19 Pebruari 1999 tidak pernah menerima Surat Edaran tersebut; vide halaman 153 putusan tingkat pertama Pengadilan Negeri Surabaya Nomor : 279/Pdt.G/1999/PN.Sby.

Bahwa dengan demikian adanya daerah larangan labuh jangkar i.c. tidak tepat dipertimbangkan untuk (ikut) menentukan kesalahan/kealpaan Pemohon Kasasi III.



- Bahwa dengan (ikut) mempertimbangkan adanya daerah larangan labuh jangkar karenanya i.c. merupakan kesalahan menerapkan hukum.
  - Bahwa pada halaman 12-13 putusan a quo dipertimbangkan bahwa keterangan saksi Musapik dan Zainal Arifin bahwa ada untaian kabel terkait pada jangkar KM. Kota Indah, dibenarkan saksi Daniel Attah Gyasi.
  - Bahwa saksi Daniel Attah Gyasi tidak pernah membenarkan keterangan saksi Musapik dan Zainal Arifin tersebut.
  - Bahwa yang diterangkan saksi Daniel Attah Gyasi adalah bahwa yang dilihat olehnya terurai di jangkar adalah tali.
- Bahwa selain itu walaupun benar yang dilihat saksi Musapik dan Zainal Arifin sebesar kelingking adalah kabel quod non hal itu tanpa ada pemeriksaan forensik, bagaimana bisa disimpulkan dengan pasti bahwa kabel sebesar kelingking tersebut merupakan (bagian) dari kabel bawah laut milik PLN yang ukurannya menurut sejumlah saksi sebesar paha manusia, dan i.c pemeriksaan forensik dimaksud tidak ada.
- Bahwa karena itu putusan a quo i.c. telah melakukan kekeliruan nyata yang berakibat penerapan hukumnya menjadi salah.
  - Bahwa pada halaman 6 dan 14 putusan a quo dipertimbangkan antara lain bahwa waktu lego jangkar jarak KM. Kota Indah 273 meter dari posisi cir-



cuit I, II dan III.

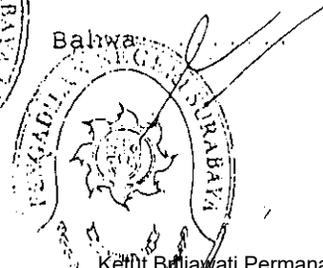
- Bahwa ini merupakan kekeliruan yang nyata sebab jarak tersebut bukan antara KM. Kota Indah ke circuit I, II dan III milik PLN. melainkan jarak antara KM. Kota Indah dengan tanda kabel bawah laut sebelah Selatan antara Pulau Jawa-Madura seperti yang tercetak dan tergambar dalam peta BAC 921 (bukti T-18 A dan T-28).
  - Bahwa jarak antara KM. Kota Indah dengan circuit III yakni circuit yang letaknya paling Selatan dari ketiga buah circuit milik PLN bukan 273 meter, melainkan yang benar sekitar 555 meter; untuk itu berikut dikutip pertimbangan pada halaman 213 putusan pengadilan tingkat pertama.
- antara lain sebagai berikut :

Menimbang, bahwa selanjutnya mengenai posisi awal Kota Indah saat melego jangkar yang menurut gugatan terlalu dekat dengan daerah larangan berlabuh jangkar yakni sekitar 278 meter atau sekitar 555 meter dari posisi sirkuit 3 kabel laut Jawa Madura (butir 5 gugatan) pihak Tergugat menyangkali dengan alasan tidak berada disekitar areal kabel serta posisi kapal Kota Indah tersebut telah dipandu oleh Abdul Haris.

- Bahwa circuit I, II dan III milik PLN tidak tercetak dan tidak tergambar baik dalam peta BAC 921 (bukti T.18A, T.28) maupun peta Indonesia No. 84 (bukti T-16), vide butir No. 16 di atas.



- Bahwa dimohonkan perhatian bahwa posisi lego jangkar tersebut di atas ditentukan oleh pandu dan penggunaan jasa pandu i.c. wajib menurut Undang-undang; vide pasal 344 KUHD.
- Bahwa pertimbangan pada halaman 16 putusan a quo yang menyatakan ketidak akuratan alat GPS yang digunakan, yaitu menyetel alarm GPS pada 2 1/2 cable (462,5 meter), artinya apabila kapal sudah larat sejauh itu maka alarm berbunyi, padahal jarak waktu lego jangkar dari kabel laut hanya 273 meter pertimbangan putusan a quo i.c. merupakan kekeliruan nyata.
- Bahwa penyetelan alarm 2 1/2 cable (462,5 meter) pada GPS (halaman 15 Putusan a quo) dilakukan saksi Krustiono Basuki dengan mengacu pada tanda kabel, bawah laut sebelah Utara yang tercetak dan tergambar dalam peta BAC 921 (bukti T.18A dan T.28) yang berjarak  $\pm$  780 meter dari KM. Kota Indah, bukan mengacu pada tanda kabel bawah laut sebelah Selatan seperti yang tercetak dan tergambar BAC 921 (bukti T.18A dan T.28), karena menurut pandu Abdul Haris kabel sebelah Selatan sudah tidak ada lagi, sedangkan circuit I, II dan III memang sama sekali tidak tergambar dalam peta BAC 921 maupun peta Indonesia No. 84 ;
- Bahwa oleh karena itu andaikata pun kapal larat ke Utara sejauh 462,5 meter, hal itu masih aman mengingat tanda kabel sebelah Utara belum terlewati karena jaraknya  $\pm$  780 meter.



Bahwa lagi pula terlepas bahwa pandu Abdul Haris telah membantah mengatakan kabel sebelah Selatan yang tertera dipeta tidak ada lagi, sesungguhnya dan menurut kenyataannya, tepat pada posisi tanda kabel sebelah Selatan sama sekali tidak ada kabel yang letaknya seperti yang tertera pada tanda kabel sebelah Selatan; vide butir No. 22.3 sampai dengan 22.8 diatas ;

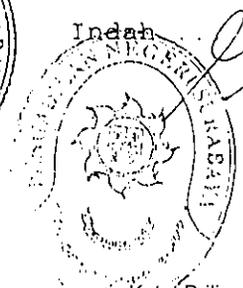
- Bahwa dengan demikian putusan aquo telah melakukan kekeliruan yang nyata dan karenanya penerapan hukumnya menjadi salah.

- Bahwa putusan aquo pada halaman 16 yang mempertimbangkan bahwa untuk menentukan posisi KM. Kota Indah hanya mengandalkan pada alat elektronik GPS (Global Positioning System), adalah tidak benar. Di sini putusan aquo telah melakukan kekeliruan yang nyata.

- Bahwa saksi Krustiono Basuki menerangkan bahwa dalam melaksanakan pengamatan dilakukan dengan GPS, Radar, ARPA (Automatic Radar Plotting Aid) dan baringan visual; vide halaman 160 putusan tingkat pertama Pengadilan Negeri Surabaya Nomor : 279/Pdt.G/1999/PN.Sby. tanggal 14 Juni 2000 ;

- Bahwa visual baringan yang dilakukan Muallim II dan hasilnya dicatat dalam Anchor Log Book (vide bukti T.12A). Hanya saja karena hasilnya tidak baik (garis potong objek yang dijadikan baringan membentuk sudut yang lancip) hasil visual baringan tersebut tidak dipakai dan KM. Kota

Indah



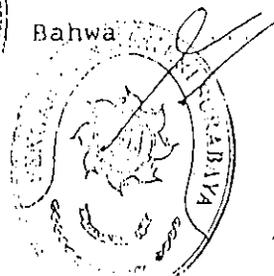
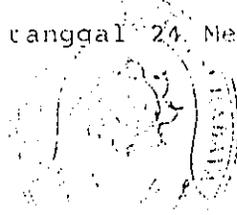
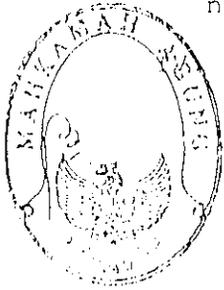
Indah selanjutnya hanya menggunakan GPS dan ARPA untuk memantau dan menentukan posisi kapal.

- Bahwa lagi pula andaikata benar quod non i.e. KM. Kota Indah hanya menggunakan GPS, tidak ada larangan untuk itu.
- Bahwa sekedar sebagai catatan, GPS akurasiya tinggi karena dalam Perang Teluk (tahun 1991) dan Perang di Afghanistan yang sekarang sedang berlangsung, GPS digunakan untuk memandu rudal ke sasaran tembak.
- Bahwa oleh karena itu dengan mempertimbangkan bahwa KM. Kota Indah hanya menggunakan GPS, putusan aquo telah melakukan kekeliruan yang nyata.

Bahwa telah melanggar pasal 541 (1) KUHD.

Bahwa walaupun dianggap terbukti quod non Pemohon Kasasi III telah melakukan perbuatan melawan hukum, tanggung jawab (aansprakelijkheid) untuk membayar ganti rugi Para Pemohon Kasasi I, II dan III ada batas atau limitnya seperti ditentukan dalam pasal 541 (1) KUHD.

- Bahwa akan tetapi masalah pembatasan atau limitasi tanggung jawab membayar ganti rugi tersebut, sama sekali tidak dipertimbangkan putusan aquo, meskipun hal itu telah dikemukakan Para Pemohon Kasasi pada butir No. 31 halaman 18-19 Kontra Memori Banding mereka tanggal 6 Maret 2001, jo kesimpulan tanggal 24 Mei 2000 halaman 35-37 ;



- Bahwa pasal 541 (1) KUHD lengkapnya berbunyi sebagai berikut :

"Pertanggung jawaban pengusaha kapal karena kerugian yang disebabkan oleh tubrukan terbatas sampai sejumlah limapuluh gulden per meter kubik isi bersih dari kapal dan, sekedar mengenai kapal-kapal yang digerakkan dengan kekuatan mekanis, ditambah dengan apa yang untuk menentukan isi itu, dikurangkan dari isi kotor untuk ruangan yang diambil untuk kekuatan penggerak itu".

Bahwa berdasarkan ketentuan pembatasan tanggung jawab ex pasal 541 (1) KUHD tersebut, ganti rugi yang bisa dibebankan kepada Para Pemohon Kasasi I, II dan III hanyalah sebatas sebesar Rp. 11.540.256.000,- (sebelas milyar limaratus empat puluh juta dua ratus lima puluh enam ribu rupiah) saja, yang penjelasannya sebagaimana pernah disampaikan pada kesimpulan Para Pemohon Kasasi tanggal 24 Mei 2001 halaman 35-37 yang intinya sebagai berikut :

- Untuk menghitung batas tanggung jawab menurut pasal 541 KUHD, haruslah merujuk kepada Penetapan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor : 635/Pdt/P/1994/PN.Jkt.Pst tertanggal 16 Januari 1995 (bukti T.40) yang menyatakan bahwa angka Rp. 50,- dalam pasal 541 KUHD harus dibaca "50 Gulden Belanda pada jaman sebelum perang" dan harus dinilai kembali dengan membandingkan harga

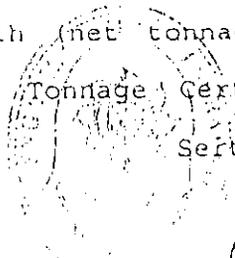


harga emas 24 karat di pasaran pada jaman sebelum perang dan harga emas 24 karat sekarang ini. Dengan memperhitungkan harga emas 24 karat pada jaman sebelum perang, 50 Gulden Belanda adalah sama dengan 20,8 gram emas 24 karat. Harga emas 24 karat sekarang ini adalah Rp. 70.000,-/per gram. Oleh karena itu, rumusan untuk menilai kembali batasan ganti rugi adalah:

Rp.70.000,- x 20,8 gram per kubik meter (yaitu Rp 1.450.000,- per kubik meter);

Isi bersih/net tonnage kapal Kota Indah adalah 7.926 sebagaimana tersebut dalam International Tonnage Certificate (1969) (bukti T-41) dan Certificate of Singapore Registry/Sertifikat Pendaftaran Kapal di Singapura milik kapal Kota Indah (bukti T-42). Tidak perlu ada tambahan untuk ruang yang ditempat mesin-mesinnya karena isi bersih/net tonnage tersebut, berdasarkan International Tonnage Certificate (1969), tidak diperhitungkan dengan pengurangan ruangan yang ditempati mesin-mesinnya (dari halaman 2 dari International Tonnage Certificate (1969). (Merujuk kepada bukti T-41) jelas bahwa isi bersih/net tonnage ditentukan oleh ruang kargo yang dipakai tanpa adanya pengurangan dari isi kotor (gross tonnage).

Satuan isi bersih (net tonnage), berdasarkan International Tonnage Certificate (1969) Sertifikat ...

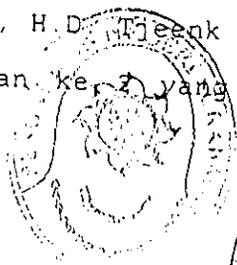


Sertifikat Tonnage International 1969 adalah kubik meter. Oleh karena itu jumlah batas ganti rugi kapal Kota Indah adalah Rp.1.456 000,- x 7.926 kubik meter yang sama dengan Rp.11.540.256.000,- (sebelas milyar lima ratus empat puluh juta dua ratus lima puluh enam ribu rupiah) ;

Dengan demikian apabila Para Pemohon Kasasi I, II dan III bertanggung jawab quod non maka Para Pemohon Kasasi berhak untuk membatasi tanggung jawab ganti ruginya sebatas sebesar Rp. 11.540.256.000,- (sebelah milyar lima ratus empat puluh juta dua ratus lima puluh enam ribu rupiah) saja.

Bahwa peristiwa rusaknya kabel bawah laut yang menurut pertimbangan putusan a quo disebabkan karena jangkar MV. Kota Indah quod non, termasuk dalam pengertian tabrakan sebagaimana disebut dalam pasal 544a KUHD, sebab jangkar merupakan perlengkapan tetap kapal (pasal 309 KUHD), dan karenanya ketentuan pasal 541 (1) KUHD i.c harus diberlakukan; vide H.M.N. Purwo-sutjipto dalam Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, jilid 5 Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Djambatan, cetakan ke 3, 1980, halaman 13-14, dan Mr. DR.H.F.A. Vollmar : Het Nederlands Handelsrecht Series, jilid 2 : Zee en Binnenvaartrecht, H.D. Tjeenk Willink & Zoon NV. Haarlem, cetakan ke 2 yang disempurnakan

tahun



tahun 1952, halaman 14-15.

- Bahwa Para Pemohon Kasasi I, II dan III karenanya sekali lagi perlu ditegaskan berhak membatasi tanggung jawab mereka ;
- Bahwa dengan demikian dengan tidak membatasi tanggung jawab Para Pemohon Kasasi I, II dan III putusan a quo telah melanggar pasal 541 KUHD.
- Bahwa tentang pembatasan tanggung jawab sebagaimana ditentukan pasal 541 (1) KUHD tidak pernah dibantah Termohon Kasasi kecuali mengemukakan bahwa gugatan ganti rugi Termohon Kasasi didasarkan atas pasal 1365 BW.

Bahwa pasal 1365 BW. merupakan lex generalis, sedangkan pasal 541 KUHD merupakan lex specialis.

Bahwa oleh karena itu pasal 541 (1) KUHD mengesampingkan berlakunya pasal 1365 BW.

V. Bahwa telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1365 BW.

- Bahwa sesuai dengan butir No. 25 posita gugatan dan pertimbangan putusan a quo, Pemohon Kasasi III dianggap telah melakukan perbuatan melawan hukum ex pasal 1365 BW.
- Bahwa Pemohon Kasasi III (Shaukat Ali Akhwar) waktu itu adalah nakhoda KM. Kota Indah.
- Bahwa tanggung jawab nakhoda kapal telah diatur secara khusus i.c. diatur dalam pasal 342 KUHD yang bunyinya sebagai berikut



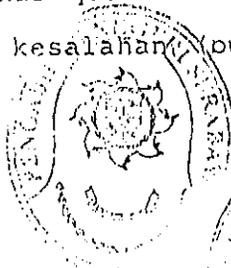
"Nakhoda diwajibkan berbuat dengan kemampuan dan ketelitian serta kebijaksanaan yang sedemikian seperti yang perlu untuk menunaikan tugasnya dengan pantas.

"Ia bertanggung jawab terhadap kerugian, yang didalam jabatannya ditimpakan kepada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang berat.

- Bahwa dalam bahasa aslinya (bahasa Belanda) kesengajaannya atau kesalahannya yang berat adalah grove schuld atau gross negligence dalam bahasa Inggris.

- Bahwa i.c tidak pernah didalilkan apalagi dibuktikan oleh Termohon Kasasi sehubungan dengan peristiwa tanggal 19 Pebruari 1999, bahwa Pemohon Kasasi III sebagai nakhoda telah melakukan kesalahan berat (gove schuld), padahal nakhoda hanya bisa dimintai pertanggung jawabannya bila ia melakukan kesalahan berat ex pasal 342 KUHD, bukan kesalahan ex pasal 1365 BW.

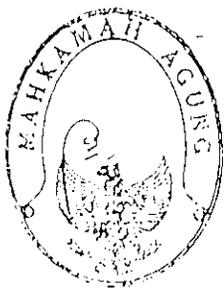
- Bahwa a contrario hal itu berarti bahwa dalam hal tidak didalilkan dan juga tidak terbukti Pemohon Kasasi III selaku nakhoda telah melakukan kesalahan berat, maka i.c Pemohon Kasasi III tidak bisa dimintakan pertanggung jawabannya, andakata pun i.c benar quod non Pemohon Kasasi III telah melakukan kesalahan (bukan kesalahan berat).



Bahwa terhadap pasal 1365 BW, pasal 342 KUHD merupakan *lex specialis* bagi Pemohon kasasi III sebagai nakhoda, dan karenanya pasal 1365 BW tidak berlaku dan tidak dapat diberlakukan terhadap Pemohon kasasi III.

Bahwa dengan demikian dengan menghukum Pemohon Kasasi III membayar ganti rugi padahal Pemohon Kasasi III tidak pernah didalilkan telah melakukan kesalahan berat, putusan *a quo* telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1365 BW.

VI. Bahwa telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1338 (1) jo pasal 1342 dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW.



- Bahwa putusan *a quo* dalam pertimbangannya pada halaman 18 berdasarkan bukti-bukti P-31, P-31A, P-31B, dan P-31C telah menganggap terbukti secara sah dan karenanya dapat dikabulkan ganti rugi sebesar Rp. US \$20.691,- untuk biaya survey hidrografi ;
- Bahwa bukti P.31 adalah Surat Perjanjian tanggal 1 Maret 1999 antara PT. PLN (Termohon Kasasi) dengan PT. Komaritim ;
- Bahwa bukti P.31A adalah tanda terima (kwitansi) tanggal 25 Pebruari 1999 senilai US\$ 17.600,- ;
- Bahwa bukti P-31B adalah tanda terima (kwitansi) tanggal 8 Maret 1999 senilai US\$ 3.091,- ;
- Bahwa bukti P-31C adalah berita acara serah terima Pekerjaan Survey Hidrograp tanggal 1 Maret 1999 ;

Bahwa

- Bahwa menurut bunyi pasal 5 Surat Perjanjian antara Termohon Kasasi dengan PT. Komaritim (bukti P-31), kwitansi bukan merupakan bukti pembayaran ;

- Bahwa kwitansi i.c hanya merupakan salah satu persyaratan yang harus diajukan PT. Komaritim untuk bisa memperoleh pembayaran. Persyaratan lain antara lain adalah (1) copy surat perjanjian dan (2) Berita Acara.

Bahwa bukti pembayaran menurut pasal 5 Surat Perjanjian (bukti P-31) adalah bukti transfer bank, i.e. bukti transfer bank ke rekening US\$ PT. Komaritim di CITI BANK

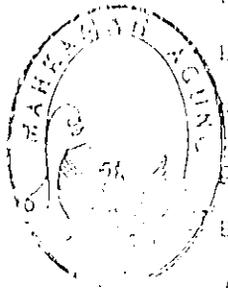
Bahwa selain itu menurut bunyi pasal 5 Surat Perjanjian (bukti P-31), PT. Komaritim disebabkan pembayaran 10% Pajak Pertambahan Nilai (PPN) ;

Bahwa ketentuan-ketentuan dalam Surat Perjanjian (bukti P-31) antara Termohon Kasasi dengan PT Komaritim mengikat mereka sebagai Undang-undang, pasal 1338 (1) BW.

- Bahwa bunyi pasal 5 (bukti P-31) sudah terang, karenanya menurut pasal 1342 BW. bukti P.31A dan P.31B tidak bisa dan tidak boleh diartikan atau ditafsirkan sebagai bukti pembayaran, sebab sekali lagi perlu ditegaskan disini, bahwa i.c. kwitansi hanya merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi dan diajukan PT. Komaritim untuk bisa memperoleh pembayaran

- Bahwa dengan mempertimbangkan sebagai telah

perbukti ...



terbukti secara sah kerugian Termohon Kasasi berdasarkan adanya tanda terima/kwitansi (bukti P-31 A dan P.31B), putusan aquo i.c telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo. 1342 BW dan pasal-pasal 1865, 1867 dan 1874 BW sebab berdasarkan bunyi pasal 5 perjanjian (bukti P-31), bukti P-31A dan P.31B bukan merupakan alat bukti (dibawah tangan) pembayaran.

Bahwa selain itu meskipun telah dimohonkan oleh Para Pemohon Kasasi melalui Ketua Majelis Hakim sewaktu pemeriksaan ditingkat pertama (vide bukti T-37 berikut lampirannya), Termohon Kasasi tidak pernah menyerahkan :

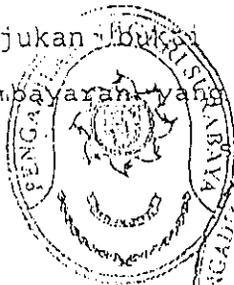
- bukti transfer bank ke rekening PT. Komaritim di Citibank sebagai bukti pembayaran yang sesungguhnya sesuai perjanjian.

- bukti pembayaran 10% PPN.

Bahwa bukti-bukti transfer bank dan pembayaran 10% PPN mutlak diperlukan untuk mengecek kebenaran jumlah ganti rugi yang dituntut, jadi ... sesuai yang pernah dikemukakan oleh Para Pemohon Kasasi sewaktu pemeriksaan di tingkat pertama diperlukan untuk membuktikan bahwa i.c tidak telah terjadi mark up dan juga untuk membuktikan bahwa Termohon Kasasi tidak telah menggelapkan pajak 10% PPN yang telah dipungutnya dengan tidak menyertakannya kepada Negara.

Bahwa kegagalan mengajukan bukti (a) transfer bank sebagai bukti pembayaran yang sesungguhnya

sesuai



sesuai perjanjian dan (b) bukti penyeteran 10% PPN. menguatkan dugaan adanya mark up dan penggelapan pajak yang dilakukan Termohon Kasasi.

Bahwa dengan demikian dengan mengabulkan ganti rugi sebesar US\$20.691,- untuk survey hidrografi, putusan a quo secara diam-diam telah mensahkan atau membenarkan tindak pidana mark up (pemalsuan) dan penggelapan pajak yang sangat layak diduga telah dilakukan Termohon Kasasi, sehingga dilihat dari sisi ini putusan a quo bertentangan dengan Undang-undang perpajakan, ketertiban umum dan kesusilaan.

Bahwa pertimbangan putusan a quo halaman 18 yang mengabulkan ganti rugi sejumlah US\$, yakni untuk:

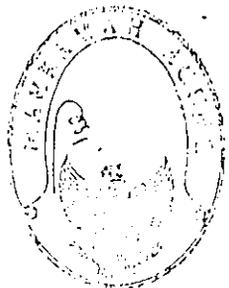
1. enabling work circuit I dan II + repair work circuit II sesuai bukti P-31, P-32B dan P-32C sebesar US\$ 2.288.000,-.

2. repair work circuit I sesuai bukti P-33A, P-33B dan P-33C sebesar US\$ 1.623.00,-.

telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo. 1342 BW dan pasal-pasal 1865, 1867 dan 1874 BW.

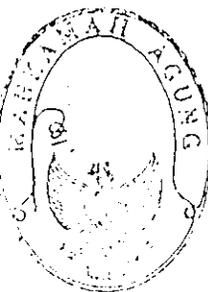
Bahwa terlebih dulu dikemukakan bahwa bukti P-31 yang disebut disitu sebenarnya yang dimaksud adalah bukti P-32, sebab bukti P-31 bukan mengenai enabling work circuit I dan II atau repair work circuit II bukti P-31 adalah bukti sebagaimana disebut dalam butir No. 31 di atas.

Bahwa mengenai enabling work circuit I dan II dan repair



reputasi work circuit II dimohonkan perhatian  
bahwa:

- Bukti P-32 adalah Surat Perjanjian tanggal 12 April 1999 antara Termohon Kasasi dengan PT Balfour Beatty Sakti Indonesia. (PT. BBSI).
- Bukti P-32B adalah kuitansi dari PT.BBSI sebesar US\$800.800,-.
- Bukti P-32C adalah kuitansi dari PT.BBSI sebesar US\$ 228.800,-.
- Bahwa menurut bunyi pasal 5, (2) huruf e Surat Perjanjian (bukti P-32) tentang cara pembayaran, kuitansi bukan bukti pembayaran, melainkan salah satu syarat saja yang harus dipenuhi agar PT. BBSI bisa memperoleh pembayaran dari PT. PLN, disamping syarat-syarat lain yang harus dipenuhi seperti (1) faktur, (2) Berita Acara Pekerjaan Penyambungan, (3) Kopi Kontrak dan lain-lain.
- Bahwa menurut pasal 5 (1) Surat Perjanjian (bukti P-32), bukti pembayaran yang sah adalah bukti transfer bank ke rekening PT. BBSI pada Bank Credit Lyonnais Indonesia.
- Bahwa selain itu menurut bunyi pasal 2 (1) dan pasal 5 (2) huruf a, b, c dan d Perjanjian (bukti P-32), dalam harga kontrak seluruhnya sebesar US\$ 2.283.000,- sudah termasuk 10% Pajak Pertambahan Nilai (PPN).
- Bahwa menurut pasal 1338 (1) BW. perjanjian antara PT. BBSI dan PT. PLN mengikat mereka sebagai undang-undang, dan selanjutnya pasal 1342 menentukan ...



menentukan bahwa bila kata-kata suatu perjanjian sudah jelas, tidak boleh menyimpang daripadanya dengan jalan penafsiran.

- Bahwa oleh karena itu dengan mempertimbangkan sebagai terbukti kerugian yang diderita Termohon Kasasi atas dasar bukti kuitansi P.32B dan P-32 C, putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW. jo pasal-pasal 1865, 1867 dan 1874 BW, sebab i.c. kuitansi bukan merupakan bukti pembayaran.

Untuk kebenaran jumlah kerugian yang dituntut harus dibuktikan dengan :

1. Bukti bank transfer ke rekening bank PT. BBSI pada Bank Credit Lyonnais; pasal 5 (1) Surat Perjanjian (Bukti P-32) dan bukti-bukti pembayaran 10% PPN, pasal 2 dan pasal 5 (2) huruf a, b, c dan d Surat Perjanjian (bukti P-32).

Bahwa Termohon Kasasi tidak pernah bisa mengajukan di persidangan bukti bank transfer dan bukti pembayaran 10% PPN dimaksud, meskipun hal itu telah dimintakan Para Pemohon Kasasi di sidang; vide bukti T-37 berikut lampirannya.

- Bahwa oleh karena itu dengan i.c. mempertimbangkan sebagai terbukti kerugian yang diderita Termohon Kasasi, tanpa adanya sesuai perjanjian antara PT. BBSI dan PT. PLN bukti bank transfer dan bukti-bukti pembayaran 10% PPN yang bersangkutan, putusan a quo telah salah menerapkan atau telah

melanggar

melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW. dan pasal-pasal 1865, 1867 dan 1874 BW, sebab i.c kuitansi bukan merupakan dan tidak boleh diartikan sebagai bukti pembayaran.

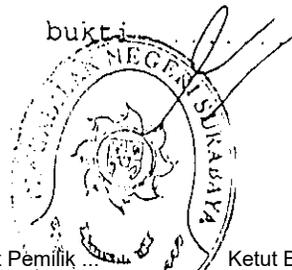
Bahwa selain itu, dengan mengabulkan tuntutan ganti rugi yang bersangkutan tanpa disertai bukti bank transfer dan bukti-bukti pembayaran 10% PPN, putusan a quo telah mensahkan tindak pidana/kejahatan mark up (pemalsuan) dan pengelapan pajak yang sangat layak diduga telah dilakukan Termohon Kasasi, hal mana jelas bertentangan dengan Undang-Undang perpajakan, ketertiban umum dan kesusilaan.

Bahwa dalam pada itu putusan a quo i.c hanya mempertimbangkan dan menyebutkan bukti kuitansi P-32B dan P-32C.

Bahwa nilai kuitansi bukti P-32B adalah US\$ 800.800,- dan kuitansi P-32C adalah US\$ 228.800,- sehingga nilai P-32B dan P-32C hanya berjumlah US\$ 1.029.600,- saja, tetapi mengapa dipertimbangkan yang terbukti dan dikabulkan adalah lebih besar (kelebihan), yakni sejumlah US\$ 2.288.000,- jadi kelebihan US\$ 1.258.400?

Bahwa dengan demikian telah terjadi kekeliruan yang nyata dalam menghitung ganti rugi yang dikabulkan, sebab untuk kelebihan yang dikabulkan sebesar US\$ 1.258.400,- tersebut samasekali tidak didukung bukti kuitansi, meskipun kuitansi dimaksud andaikata ada, quod non i.c bukan merupakan

bukti



bukti pembayaran; salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1865 BW.

Bahwa mengenai repair work circuit I yang dibayarkan sebesar US\$ 1.623.000,- berdasarkan bukti P-33A, P-33B dan P-33C, putusan a quo juga telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW

- Bahwa putusan a quo telah salah menyebutkan nomor-nomor bukti yang bersangkutan, sebab yang benar adalah bukti-bukti P-33, P-33A dan P-33B. Tidak ada bukti P-33C sebagai berikut :

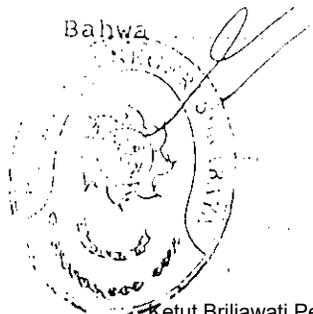
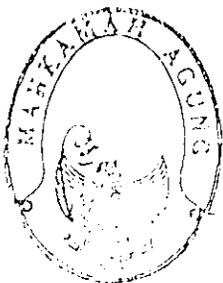
- P-33 adalah Surat Perjanjian tanggal 14 Mei 1999 antara PLN dan PT.BBSI.

P-33A adalah kuitansi untuk pembayaran sebesar US\$ 461.240,-

P-33B adalah Berita Acara Serah Terima Pekerjaan.

- Bahwa menurut bunyi pasal 5 (2) huruf d Perjanjian (bukti P-33), kuitansi bukan bukti pembayaran melainkan hanya merupakan salah satu syarat yang harus dilengkapi PT.BBSI untuk bisa memperoleh pembayaran dari PLN, di samping syarat-syarat lain yang harus dipenuhi antara lain adalah (1) Faktur, (2) Berita Acara Serah Terima Pekerjaan (3) Laporan Teknik dan lain-lain.

Bahwa bukti pembayaran yang sah menurut bunyi pasal 5 (1) Perjanjian (bukti P-33) adalah bukti transfer bank ke rekening PT.BBSI pada bank Mandiri Syariah Indonesia.



Bahwa selain itu menurut bunyi pasal 2 (1) dan pasal 5 (2) huruf a, b dan c Perjanjian (bukti P-33) dalam nilai kontrak sebesar US\$ 1.623.600,- sudah termasuk 10% Pajak Pertambahan Nilai (PPN).

Bahwa ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian (bukti P-33) antara PT. BBSI dengan PLN mengikat mereka sebagai Undang-undang pasal 1338 (1) BW.

Bahwa bunyi pasal 2 dan pasal 5 Perjanjian (bukti P-33) sudah terang, dan karenanya bukti P-33A tidak boleh diartikan atau ditafsirkan sebagai bukti pembayaran, sebab i.c kuitansi hanya merupakan salah satu syarat yang harus diajukan PT. BBSI untuk bisa memperoleh pembayaran.

Bahwa oleh karena itu dengan mempertimbangkan bahwa atas dasar bukti kuitansi P-33A telah terbukti secara sah kerugian PLN putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo. 1342 BW. dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW. sebab menurut Perjanjian yang bersangkutan (bukti P-33), bukan merupakan bukti pembayaran ;

Bahwa Termohon Kasasi meskipun telah diminta (bukti T-37 berikut lampirannya) tidak bisa mengajukan di sidang :

- bukti transfer bank ke rekening PT. BBSI pada Bank Credit Lyonnais Indonesia sebagaimana diharuskan berdasarkan pasal 5 (1) Perjanjian (bukti P-33) ;

- bukti pembayaran 10% PPN.



Bahwa kegagalan Termohon Kasasi mengajukan (a) bukti transfer bank sebagai bukti pembayaran yang sah menurut Perjanjian dan (b) bukti penyetoran 10% PPN, menguatkan dugaan yang sangat layak bahwa i.c telah terjadi tindak pidana mark up (pemalsuan) dan penggelapan pajak.

Bahwa dengan mengabulkan ganti rugi sebesar US\$ 1.623.000,-, putusan a quo i.c telah mensahkan tindak pidana mark up (pemalsuan) dan penggelapan yang sangat layak diduga telah dilakukan Termohon Kasasi sehingga dilihat dari sisi ini putusan a quo bertentangan dengan Undang-undang perpajakan, ketertiban umum dan kesusilaan.

Bahwa selain itu putusan a quo hanya mempertimbangkan satu bukti kuitansi saja, yakni bukti p-3/A senilai US\$ 1.461.240,-, tetapi mengapa yang dikabulkan lebih besar jumlahnya, yakni US\$ 1.623.000,-?

Bahwa dengan demikian telah terjadi kekeliruan atau kekhilafan yang nyata karena kuitansi yang ada yang notabene bukan bukti pembayaran hanya senilai US\$ 1.461.240,- tetapi yang dikabulkan terbukti jumlahnya lebih besar, yakni US\$ 1.623.000 -

Oleh karena itu untuk kelebihan yang dikabulkan sebesar US\$ 161.760,- yang tidak ada kuitansinya putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1865 BW

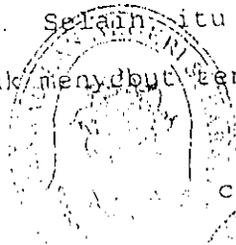
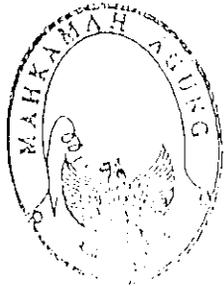


Salah dengan mengabulkan untuk keperluan materi  
 a. sebagai berikut :

- a. cable sepanjang 472 meter sebesar US\$ 354.000,- atas dasar bukti P-34.
- b. fixed dan flexible joint sebesar US \$ 391.304 atas dasar bukti P-34C.
- c. 50 drum cable fluid sebesar US \$ 53.000 atas dasar bukti P-35A.
- d. Protection works sebesar US\$ 970.000 tanpa dasar bukti apapun.

putusan a quo telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW, pasal 1865, 1867 dan pasal 1874 BW, sebagai berikut :

- a. bukti P-34 bukan merupakan kuitansi atau faktur pembelian, melainkan adalah Berita Acara Pemakaian Kabel sepanjang 400 meter, bukan sepanjang 472 meter seperti yang dipertimbangkan dan yang ditandatangani PT. BBSI dengan PLN 14 Juni 1999. Di dalam bukti P-34 ini sama sekali tidak tertera berapa harga kabel tersebut.
- b. Bukti P-34C adalah Berita Acara pemakaian flexible joint, bukan kuitansi atau faktur pembelian fixed joint dan flexible joint, dan disitu pun tidak tercantum berapa harga flexible joint. Selain itu bukti P-34 C samasekali tidak menyebut tentang pemakaian fixed joint.



- Bukti P-32A bukan kuitansi atau faktur pembelian minyak kabel (cable fluid), melainkan adalah Berita Acara Pemakaian Minyak Kabel sebanyak 20 drum (bukan 50 drum seperti dipertimbangkan). Di sini pun tidak tercantum harga minyak.

d. dikabulkannya protection works sebesar US\$ 970.000,- tanpa, sekali lagi tanpa ada bukti pendukung secuil pun, sungguh mengejutkan dan mengherankan. Atas dasar apa hal itu dikabulkan?

- Bahwa dalam pada itu bila untuk penentuan harga (1) cable, (2) fixed dan flexible joint serta (3) cable fluid dianggap didasarkan atas bukti P-34D quod non, bukti ini pun bukan merupakan faktur atau invoice pembelian material melainkan hanya merupakan informasi price list belaka.

- Bahwa Perjanjian-perjanjian antara PLN dengan PT. BBSI (bukti P-32 dan P-33) dengan tegas telah memperjanjikan bahwa untuk memperoleh pembayaran, kontraktor (PT. BBSI) harus menyerahkan antara lain kuitansi dan faktur.

- Bahwa dengan demikian dengan mengabaikan ganti rugi untuk material :

- cable ad US \$ 354.000,-

- fixed + flexible joint ad US\$ 391.304,-

- cable fluid ad US\$ 53.000,-

- protection works ad US\$ 970.000,- (bahkan yang

ini

ini sama sekali tanpa bukti apapun!

putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW.

Bahwa apalagi dalam butir No. 26 angka 6 posita gugatan tentang protection works sebesar US\$ 970.000,- disebutkan adanya 10% PPN sebesar Rp 853.600.000,- ;

bahwa meskipun telah diminta oleh Para Pemohon Kasasi (bukti T-37) Termohon Kasasi tidak bisa mengajukan bukti apapun, termasuk bukti setoran 10% PPN ad Rp.853.600.000,- untuk keperluan protection works dimaksud.

Bahwa karenanya jelas sudah bahwa protection works yang dituntut tersebut fiktif belaka.

Bahwa dengan demikian dengan mengabaikan tuntutan yang notabene fiktif dimaksud, putusan a quo i.c telah melegalisir tindak pidana yang sangat layak diduga telah dilakukan Termohon Kasasi, i.c tindak pidana mark up (pemalsuan) dan penggelapan pajak, hal mana bertentangan dengan Undang-undang perpajakan, ketertiban umum dan kesusilaan.

Bahwa keberatan yang sama, yakni bahwa putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo. 1342 BW. dan 1865, 1867 dan 1874 BW dan bertentangan dengan Undang-undang perpajakan, ketertiban umum dan kesusilaan dapat juga diajukan terhadap dikabulkannya ganti rugi berdasarkan bukti P-37 sampai dengan P-50 seba-

gaimana



gaimana telah dipertimbangkan pada halaman 19-20  
sesbesar seluruhnya Rp. 15.294.928.905, -.

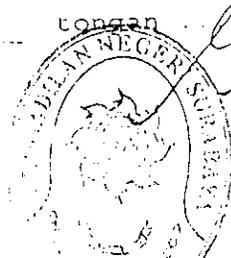
Bahwa menurut pasal 10 (2) jo pasal 9 (1) Perjanjian (bukti T-37) antara Termohon Kasasi dengan PT. SUMBERDAYA SEWATAMA (PT. SS) kuitansi bukan bukti pembayaran, melainkan hanya merupakan salah satu syarat yang harus dilengkapi dan diajukan PT. SS untuk bisa memperoleh pembayaran.

Bahwa karena i.c bukti-bukti kuitansi P-37 A sampai dengan P-37 F bukan merupakan bukti pembayaran, bukti-bukti dimaksud tidak bisa dijadikan alasan untuk mengabulkan ganti rugi yang dituntut.

Bahwa yang i.c harus dianggap sebagai bukti pembayaran yang sah sesuai ketentuan dalam bunyi pasal 10 (6) bukti P-37 adalah bukti transfer bank ke rekening PT. SS pada Bank Dagang Negara atau pada Citibank.

Bahwa Termohon Kasasi gagal mengajukan di sidang bukti transfer bank dimaksud, meskipun telah diminta disidang oleh Para Pemohon Kasasi (bukti T-37).

Bahwa demikian pula Termohon Kasasi gagal atau tidak bisa mengajukan di sidang bukti pembayaran atau penyeteroran 10% PPN dan pemotongan untuk pajak penghasilan (PPH), padahal dalam bukti-bukti Berita Acara Pembayaran Sewa Genset P-37G, P-37I, P-37K, P-37M, P-37N dan P-37O ada jelas disebutkan perintah pemotongan tentang pemotongan



tingan untuk 10% PPN dan PPh.

Bahwa kegagalan Termohon Kasasi mengajukan di sidang : (1) bukti transfer bank, (2) bukti penyeteroran 10% PPN dan (3) pemotongan PPh sudah dapat dipastikan tidak lain sebabnya adalah karena i.c sangat patut diduga telah terjadi kejahatan mark up (pemalsuan) dan penggelapan pajak.

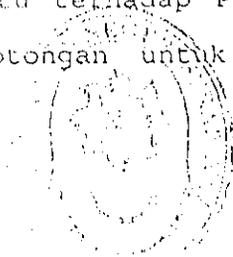
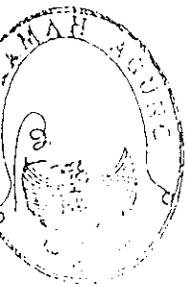
sahwa menurut bunyi pasal 9 (1) Perjanjian antara Termohon Kasasi dengan PT. Kaltimex Energi (PT. KE) (P-38), kuitansi bukan merupakan bukti pembayaran, melainkan hanya salah satu syarat yang harus dipenuhi PT KE untuk bisa memperoleh pembayaran dari Termohon Kasasi, syarat-syarat lain yang harus dipenuhi PT. KE untuk bisa memperoleh pembayaran antara lain adalah (1) Polis Asuransi, (2) berbagai Berita Acara, (3) data record permintaan pembebanan dan lain-lain.

Bahwa bukti pembayaran yang sah menurut pasal 10 (4) Perjanjian (bukti P-38) adalah bank transfer ke rekening PT KE pada Lippo Bank.

Bahwa dengan demikian dengan mempertimbangkan bahwa berdasarkan bukti-bukti kuitansi P-38 A sampai dengan P-38F tuntutan dimaksud bisa dikabulkan, putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW.

Bahwa selain itu terhadap PT KE telah dikenakan pemotongan-pemotongan untuk 10% PPN dan Pajak

Penghasilan



penghasilan, lihat bukti P-38G sampai dengan P-38H.

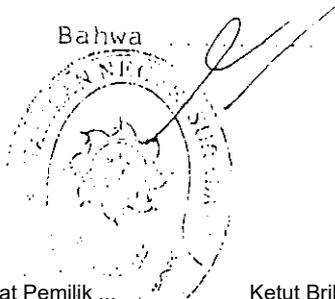
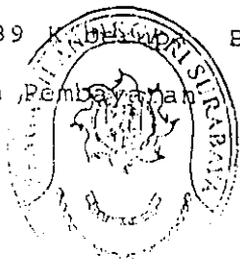
Bahwa untuk membuktikan kebenaran nilai kontrak, tidak terjadi mark up. Pemohon Kasasi telah mengajukan bukti-bukti pemotongan 10% PPN dan pajak penghasilan diajukan di sidang (bukti T-37 beserta lampirannya), tetapi ternyata Termohon Kasasi gagal mengajukan bukti-bukti tersebut di sidang.

Bahwa kegagalan tersebut menguatkan dugaan bahwa Termohon Kasasi memang telah terjadi tindak pidana mark up (pemalsuan) dan penggelapan pajak.

Bahwa mutatis mutandis keberatan yang sama diajukan sehubungan dengan diterimanya bukti-bukti kuitansi P-39A sampai dengan P-39G sebagai bukti pembayaran Termohon Kasasi, sebab menurut bunyi pasal 9 (1) Perjanjian antara Termohon Kasasi dengan PT. Kera Sakti Bahana (PT. KSB) kuitansi hanyalah salah satu syarat saja yang harus diajukan PT. KSB untuk bisa memperoleh pembayaran dari Termohon Kasasi.

Bahwa bukti pembayaran yang sah i.c sesuai pasal 10 (6) Perjanjian (bukti P-39) adalah bukti transfer bank ke rekening PT. KSB di Bank BNI.

Bahwa selain itu PT. KSB sesuai Perjanjian (bukti P-39) dibebani 10% PPN dan pemotongan Pajak Penghasilan (PPH), lihat bukti-bukti P-39 H sampai dengan P-39 K. <sup>Keputusan</sup> Berita Acara Perhimpunan Permintaan Pembayaran



- Bahwa bukti-bukti pemotongan untuk 10% PPN dan PPh ini pun tidak dapat diajukan Termohon Kasasi.

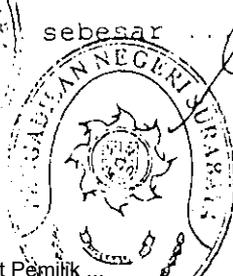
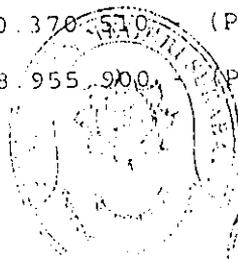
- Bahwa mutatis mutandis mengenai dikabulkannya ganti rugi berdasarkan kuitansi-kuitansi bukti P-40A sampai dengan P-40D, yang diterbitkan UD Mandiri putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo 1342 BW. dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW. karena menurut bunyi pasal 9 (1) Perjanjian (bukti P-40) kuitansi bukan merupakan bukti pembayaran, melainkan hanya merupakan salah satu syarat yang harus diajukan UD Mandiri untuk bisa memperoleh pembayaran dari Termohon Kasasi.

- Bahwa bukti pembayaran yang sah menurut pasal 10 (1) Perjanjian (bukti P-40) adalah bukti transfer Bank ke rekening UD Mandiri pada Bank Rakyat Indonesia (BRI).

- Bahwa selain itu berdasarkan pasal 8 Perjanjian (bukti P-40), UD Mandiri dibebani 10% PPN dan sebagaimana seharusnya juga dikenakan potongan Pajak Penghasilan seperti nyata dapat dilihat pada bukti mengenai kontraktor lain seperti bukti-bukti P-37G, P-37I, P-37K, P-37M, P-37N dan P-37O, bukti-bukti P-37G sampai dengan P-38K serta bukti P-39H sampai dengan P-39K.

- Bahwa singkat kata dengan mengabulkan ganti rugi:

- sebesar Rp. 4.769.154.475,- (PT.SS).
- sebesar Rp. 7.380.370.570,- (PT.KE).
- sebesar Rp. 1.698.955.900,- (PT.KSB).



sebesar Rp. 1.146.448.020,- (UD.Mandiri).

Jumlah Rp.15.294.928.905,-

putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo. 1342 BW. dan pasal 1865, 1867 dan 1874 B dan juga telah melanggar Undang-undang perpajakan, ketertiban umum dan kebusilaan.

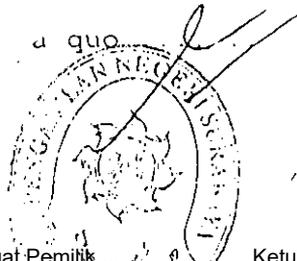
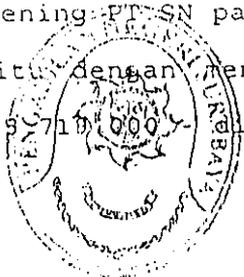
Bahwa putusan a quo pada halaman 20 berdasarkan bukti P-41 sampai dengan P-45 telah mengabulkan sejumlah ganti rugi sebagai berikut :

Bukti P-41 adalah Surat Perjanjian Penarikan/ Pemindahan PLTD Apung 1 tanggal 17 Maret 1999 antara PT. Samapta Nusantara (PT.SN) dengan Termohon Kasasi.

Bukti P-41 A dan P-41D adalah kuitansi yang diterbitkan PT.SN.

Bahwa menurut bunyi pasal 7 Perjanjian (bukti P-41), kuitansi bukan bukti pembayaran, melainkan salah satu syarat saja yang harus diajukan PT.SN. untuk memperoleh pembayaran dari Termohon Kasasi. Syarat-syarat lain yang harus diajukan untuk memperoleh pembayaran antara lain adalah (1) Berita Acara Penyerahan Pekerjaan, dan (2) faktur PPH.

Bahwa yang merupakan bukti pembayaran menurut pasal 3 Perjanjian (bukti P-41) adalah bukti transfer bank ke rekening PT.SN pada Bank Niaga. Bahwa oleh karena itu dengan mengabulkan ganti rugi sebesar Rp. 465.711.000,- dimaksud, putusan



a quo i.c. telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1338 (1) jo. 1342 BW dan pasal 1865, 1867 dan 1874 BW.

Bahwa Pemohon Kasasi juga telah gagal mengajukan bukti penyeteroran 10% PPN padahal PT.SN.

dikenakan 10% PPN (vide pasal 3 bukti P-41) ;

Bahwa karenanya dengan mengabaikan ganti rugi yang bersangkutan putusan a quo juga telah melanggar kejahatan mark up dan penggelapan pajak yang sangat layak diduga telah dilakukan Pemohon Kasasi. Putusan a quo i.c. telah melanggar Undang-Undang perpajakan, ketertiban umum dan kesusilaan.

I. Bahwa telah salah menerapkan atau melanggar pasal 1367 BW dan selain itu telah melakukan kekeliruan nyata.

Bahwa pada halaman 21 putusan a quo dipertimbangkan bahwa Pemohon Kasasi I (Advance Container Lines (PTE) LTD adalah pemilik sedangkan Pemohon Kasasi II (Pacific International Lines (PTE) LTD) adalah sebagai pemegang kekuasaan KM. Kota Indah.

Bahwa Pemohon Kasasi I bukan pemilik KM. Kota Indah, melainkan pengusaha KM. Kota Indah. Pemilik KM. Kota Indah adalah Pacific International Lines (PTE) LTD, Pemohon kasasi II (lihat halaman I surat gugatan dan halaman 1 putusan a quo)

bahwa tidak jelas siapa yang dimaksud dengan

pemegang



pemegang kekuasaan dalam putusan a quo, sebab dalam terjemahan bahasa Indonesia istilah (reeder dalam pasal 320 WvK (bahasa Belanda), diterjemahkan sebagai pengusaha kaol dalam pasal 320 KUHD oleh Ny: Siti Soemarti Hartono.

Bahwa bagaimana pun juga i.c telah terjadi kekeliruan yang nyata mengenai siapa pemilik dan siapa pengusaha, KM Kota Indah, sehingga telah terjadi kesalahan penerapan hukum.

Bahwa Pemohon Kasasi III (nakhoda) bukan karyawan dan juga bukan tanggungan Pemohon Kasasi I.

Bahwa Pemohon Kasasi III sebagai nakhoda diangkat, diberhentikan dan digaji oleh dan bertanggung jawab kepada Pemohon Kasasi II sebagai pemilik kapal. Pemohon Kasasi III sama sekali tidak bertanggung jawab terhadap Pemohon Kasasi I. Tidak ada hubungan hukum apapun juga antara Pemohon Kasasi III dengan Pemohon Kasasi I (charterer).

Bahwa dengan mendasarkan pasal 1367 BW mempertimbangkan Pemohon Kasasi I dan II bertanggung jawab reteng dengan Pemohon Kasasi III, putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1367 BW., setidaknya telah salah menerapkan terhadap Pemohon Kasasi I yang bukan majikan atau penanggung jawab Pemohon Kasasi III (nakhoda).

Bahwa di lain pihak karena putusan a quo telah



Tanggung Gugat Pemilik ...

Ketut Briliawati Permanasari

Skripsi

mempertimbangkan bahwa Pemohon Kasasi II adalah pemegang kekuasaan atas route perjalanan KM Kota Indah padahal Pemohon Kasasi II adalah pemilik, Pemohon Kasasi II juga tidak mungkin dinyatakan bertanggung jawab renteng dengan Pemohon Kasasi III (Nakhoda).

- Bahwa oleh karena itu dengan mempertimbangkan Pemohon Kasasi I dan II bertanggung jawab renteng dengan Pemohon Kasasi III, Putusan a quo telah salah menerapkan atau telah melanggar pasal 1367 BW, selain juga telah membuat kesalahan yang nyata.

Menimbang :

mengenai keberatan-keberatan ad. 1, 2, 3, 5, 6 dan

ad. 7 :

Bahwa keberatan-keberatan ini tidak dapat dibenarkan, karena putusan Pengadilan Tinggi sudah tepat yaitu tidak salah menerapkan/melanggar hukum yang berlaku, terlebih lagi keberatan-keberatan ad. 1, 3 dan ad. 6 hakekatnya mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan, hal mana tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan tidak dilaksanakan atau ada kesalahan dalam pelaksanaan hukum, sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 30 Undang-undang No. 5 tahun 2004 ;

Dan untuk keberatan ad. 7 selain pertimbangan Mahkamah Agung tersebut diatas tidak berkelebihan perlu dipertimbangkan bahwa meskipun terdapat kesalahan penyebutan/tulis dimana dalam pertimbangan putusan Pengadilan Tinggi disebutkan Tergugat I sebagai pemilik dan Tergugat II sebagai pemegang kekuasaan (putusan Pengadilan Tinggi

halaman

halaman 21), sedangkan sebagai pihak di halaman 1 putusan Pengadilan Tinggi disebutkan bahwa Tergugat I adalah pengusaha dan Tergugat II adalah pemilik kapal. Namun secara substansial Tergugat I dan Tergugat II sama-sama ikut bertanggung jawab dalam perkara ini ;

mengenai keberatan ad. 4 :

Bahwa keberatan ini juga tidak dapat dite-  
makan, karena keberatan tersebut tidak mengenai  
apa yang menjadi pokok sengketa dalam perkara ini  
(irrelevant) ;

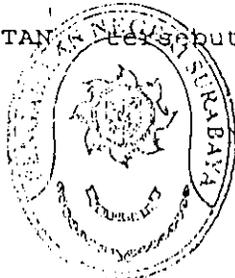
Menimbang, bahwa berdasarkan apa yang diper-  
timbangkan diatas, lagi pula dari sebab tidak  
ternyata bahwa putusan Judex Facti dalam perkara  
ini bertentangan dengan hukum dan/atau Undang-  
Undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh  
Para Pemohon kasasi : ADVANCE CONTAINER LINES (PTE)  
LTD., dan kawan-kawan tersebut harus ditolak ;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan  
kasasi dari Para Pemohon kasasi ditolak, maka  
harus dihukum untuk membayar biaya perkara dalam  
tingkat kasasi ini ;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang  
Nomor : 4 tahun 2004, dan Undang-Undang Nomor : 14  
tahun 1985 jo. Undang-undang No. 5 tahun 2004 serta  
peraturan perundang-undangan lain yang terkait ;

#### M E N G A D I L I

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon  
kasasi : 1. ADVANCE CONTAINER LINES (PTE) LTD.,  
2. PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PTE) LTD, 3. SHAU-  
KAT ALI AKHTAR, 4. THE BRITANNIA STEAM SHIP IN-  
SURANCE ASSOCIATION LTD (P & I CLUB), 5. PT. PE-  
LAYARAN SAMUDERA SELATAN, dan tersebut ;



Menghukumi  
Ketut Briliawati Permanasari



Salinan :

Ditandatangani bahwa putusan Mahkamah Agung RI tanggal 15 Juli 2004 Nomor : 1301 K/Pdt/2002 diberitahukan kepada :

- Kuasa Hakim Para Pemohon Kasasi pada tanggal 09 Mei 2005
- Kuasa Hakim Termohon Kasasi pada tanggal 06 Mei 2005

Surabaya, 11 Mei 2005

PANITERA/SEKRETARIS  
PENGADILAN NEGERI SURABAYA

t t u

H. ALI MURAD P. HARAHAP, SH.MH

NIP. 040003370

Salinan :

Batas-batas putusan Mahkamah Agung RI tanggal 15 Juli 2004 Nomor : 1301 K/Pdt/2002 diberikan atas permintaan Kuasa Pengadilan pada tanggal : 11 Mei 2005



PANITERA/SEKRETARIS  
PENGADILAN NEGERI SURABAYA

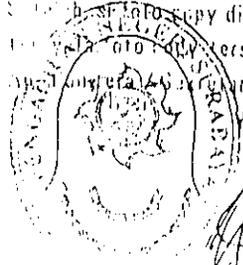
Handwritten signature of H. Ali Murad P. Harahap, SH.MH, with a stamp that reads 'METERAI TEMPEL 20 6000 ENAM RIBU RUPIAH'.

H. ALI MURAD P. HARAHAP, SH.MH

NIP. 040003370

12 MAY 2005

Salinan foto copy diberikan dan dicocokkan dengan Aslinya  
... tersebut Sesuai dengan Dnyai Aslinya  
... Sekretaris Pengadilan Negeri Surabaya  
Wakil Sekretaris



A.A.G. KUSUMA WIDJAJA, SH.

NIP. 040 036 501

Handwritten notes at the bottom of the page, including "19. 1301", "6. 000 - Model 12. 00/01", and "21. 000".