



SKRIPSI

**BEBAN PEMBUKTIAN ADANYA *OVERMACHT* DALAM SENGKETA
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG ANGKUTAN PERAIRAN
(Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015)**

*Burden Of Proof For The Overmacht In The Sea Freight
Transport Agreement Dispute
(Study Of The Supreme Court Verdict Number 2037 K/Pdt/2015)*

Oleh:
MUHAMAD BRAWIJAYA
120710101281

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**

SKRIPSI

**BEBAN PEMBUKTIAN ADANYA *OVERMACHT* DALAM SENGKETA
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG ANGKUTAN PERAIRAN
(Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015)**

*Burden Of Proof For The Overmacht In The Sea Freight
Transport Agreement Dispute
(Study Of The Supreme Court Verdict Number 2037 K/Pdt/2015)*

Oleh:
MUHAMAD BRAWIJAYA
120710101281

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**

MOTTO

“Meskipun sejarah tidak pernah secara persis berulang, dan hanya karena tidak ada pengembangan yang tak terhindarkan, dalam skala tertentu kita tetap bisa belajar dari masa lalu untuk menghindari proses yang sama. Kita tidak perlu menjadi nabi untuk mewaspadaai bahaya yang bakal datang. Kombinasi kebetulan antara pengalaman dan minat kerap menguak peristiwa-peristiwa kepada seseorang berdasarkan aspek-aspek yang hanya dilihat oleh segelintir orang.”¹

(F.A. HAYEK, *THE ROAD TO SERFDOM*, 1944)

¹ Michael Maloney, *Guide to Investing in Gold & Silver Lindungi Masa Depan Keuangan Anda*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2012), hlm 247.

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

Dengan mengucap puji syukur atas rahmat Tuhan YME, Penulis mempersembahkan Skripsi ini untuk:

1. Orang tuaku yang selalu penulis sayangi, hormati, dan banggakan Bapak Hernawadi dan Ibu Endang Supriati, atas untaian do'a, curahan kasih sayang, segala perhatian dan dukungan yang telah diberikan dengan tulus ikhlas;
2. Kakak dan saudara penulis yang selalu membantu dan memberi semangat;
3. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember yang kubanggakan;
4. Seluruh Guru dan Dosenku sejak Sekolah Dasar sampai Perguruan Tinggi yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberikan dan mengajarkan ilmu-ilmunya yang sangat bermanfaat dan berguna serta membimbing dengan penuh kesabaran.

**BEBAN PEMBUKTIAN ADANYA *OVERMACHT* DALAM
SENKETA PERJANJIAN PENGANGKUTAN
BARANG ANGKUTAN PERAIRAN
(Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada
program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember

MUHAMAD BRAWIJAYA
NIM : 120710101281

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2019**

PERSETUJUAN

**SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI
TANGGAL 20 DESEMBER 2019**

Oleh :

Dosen Pembimbing Utama,



Edi Wahjuni, S.H. M.Hum.
NIP : 196812302003122001

Dosen Pembimbing Anggota,

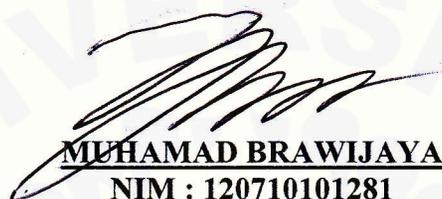


Dr. Moh. Ali, S.H., M.H.
NIP : 197210142005011002

PENGESAHAN

**BEBAN PEMBUKTIAN ADANYA *OVERMACHT* DALAM SENGKETA
PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG ANGKUTAN PERAIRAN
(Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015)**

Oleh :


MUHAMAD BRAWIJAYA
NIM : 120710101281

Dosen Pembimbing Utama,



Edi Wahjuni, S.H. M.Hum.
NIP : 196812302003122001

Dosen Pembimbing Anggota,



Dr. Moh. Ali, S.H., M.H.
NIP : 197210142005011002

Mengesahkan,
Kementerian Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi
Universitas Jember
Fakultas Hukum
Dekan,



Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H.
NIP : 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada :

Hari : Jumat
Tanggal : 20
Bulan : Desember
Tahun : 2019

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember,

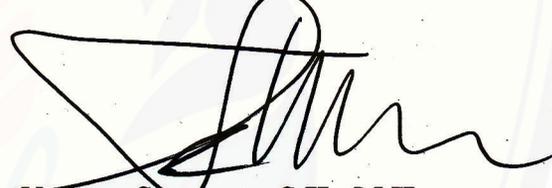
PANITIA PENGUJI

Ketua,



I Wawan Yasa, S.H., M.H.
NIP : 196010061989021001

Sekretaris,



Nanang Suprpto, S.H., M.H.
NIP : 195711211984031001

ANGGOTA PENGUJI :

Edi Wahjuni, S.H. M.Hum.
NIP : 196812302003122001

 : (.....)

Dr. Moh. Ali, S.H., M.H.
NIP : 197210142005011002

 : (.....)

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhamad Brawijaya

NIM : 120710101281

Menyatakan dengan sebenarnya, bahwa karya tulis dengan judul : **Beban Pembuktian Adanya *Overmacht* Dalam Sengketa Perjanjian Pengangkutan Barang Angkutan Perairan (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015)**, adalah merupakan hasil karya sendiri, kecuali jika disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Penulis bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik apabila ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 20 Desember 2019

Yang menyatakan,



Muhamad Brawijaya

NIM : 120710101281

UCAPAN TERIMA KASIH

Syukur Alhamdulillah, segala Puja dan Puji syukur Penulis panjatkan kepada Allah S.W.T, Tuhan Yang Maha Pengasih Lagi Maha Penyayang atas segala Rahmat, Petunjuk, serta Hidayah yang telah diberikan-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan karya tulis ilmiah skripsi dengan judul : **Beban Pembuktian Adanya *Overmacht* Dalam Sengketa Perjanjian Pengangkutan Barang Angkutan Perairan (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015)** Penulisan skripsi ini merupakan tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan kuliah pada Program Studi Ilmu Hukum serta mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Jember. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu dan memberikan dukungan dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Ibu Edi Wahjuni, S.H., M.Hum., sebagai dosen pembimbing utama skripsi atas saran dan kritik berikut berikut masukan yang berharga untuk skripsi saya ;
2. Bapak Dr. Moh. Ali, S.H., M.H, sebagai dosen pembimbing anggota skripsi yang banyak memberikan kritik, saran, masukan, bimbingan, wejangan, nasehat yang berguna bagi penulis ;
3. Bapak I Wayan Yasa S.H., M.H., sebagai Ketua Panitia Penguji skripsi atas waktu yang diberikan untuk menguji materi skripsi ;
4. Nanang Suparto, S.H., M.H., sebagai Sekretaris Penguji skripsi atas waktu yang telah diluangkan bagi saya untuk menguji skripsi ini ;
5. Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember ;
6. Dr. Dyah Ochtorina Susanti S.H., M.Hum., Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H, dan Dr. Aries Harianto, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan I, II dan III Fakultas Hukum Universitas Jember ;
7. Prof. Dr. Dominikus Rato, S.H., M.Si., selaku Ketua Bagian keperdataan Fakultas Hukum Universitas Jember;

8. Ibu Sapti Prihatmini, S.H., M.H., sebagai Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberi bimbingan, dan motivasi selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Jember;
9. Bapak dan Ibu dosen, civitas akademika, serta seluruh karyawan Fakultas Hukum Universitas Jember atas segala ilmu dan pengetahuan yang diberikan, semoga menjadi bermanfaat bagi hidupku;
10. Kedua orang tua penulis Bapak Hernawadi dan Ibu Endang Supriati, beserta kakak Amri Herbanu, Kakak Yuthika Novi Indahsari, Kakak Nike Qisthiarini, Kakak Endi Harmono, saudara-saudara, semua keluarga dan kerabat atas doa dan dukungan yang telah diberikan dengan setulus hati;
11. Teman-teman seperjuangan di Fakultas Hukum angkatan tahun 2012, yang tak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan dukungan dan bantuan baik moril dan spiritual;
12. Semua pihak dan rekan-rekan yang tidak dapat disebutkan satu-persatu yang telah memberikan bantuannya dalam penyusunan skripsi ini.

Demi kesempurnaan karya ilmiah ini, penulis berharap dan membuka ruang seluas-luasnya terhadap kritik dan saran dari semua pihak. Akhirnya penulis mengharapkan, mudah-mudahan skripsi ini minimal dapat menambah khasanah referensi serta bermanfaat bagi pembaca sekalian.

Jember, 20 Desember 2019
Penulis,

MUHAMAD BRAWIJAYA
NIM : 120710101281

RINGKASAN

Angkutan di perairan merupakan bisnis atau bidang usaha keselamatan bagi nyawa penumpang dan keamanan barang yang diangkut. Terjadinya kecelakaan kapal dan hambatan-hambatan yang dialami penyelenggara pengangkutan di perairan dapat menimbulkan risiko berupa kerugian materiil maupun immateriil. Perusahaan angkutan (pengangkut) menggunakan alasan *overmacht* sebagai alasan pembenar untuk melepaskan tanggung jawab ganti kerugian. Sengketa antara Sunardi Hongkiriwang Ko Suntek Melawan PT ASDP merupakan contoh dimana PT ASDP sebagai pihak pengangkut membuang sebagian barang milik pengirim berupa pupuk ke laut dengan dalih adanya peristiwa *overmacht*, sedangkan pengirim menolak dalil alasan tersebut dan merasa pengangkut telah melakukan perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, rumusan masalah yang dibahas adalah: (1) Apakah tiket dalam perjanjian pengangkutan barang angkutan perairan yang didalamnya terdapat unsur paksaan merupakan perjanjian yang sah tergolong sebagai alat bukti tertulis?, (2) Siapakah yang diberikan beban pembuktian terlebih dahulu terhadap adanya alasan *overmacht*?, (3) Apa yang menjadi dasar pertimbangan hukum putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015 yang menolak permohonan kasasi dari pemohon kasasi?. Tujuan dalam penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui, menganalisa, dan menjelaskan pokok-pokok yang menjadi rumusan masalah dalam skripsi ini serta mengembangkan dan menerapkan ilmu hukum dan teori hukum. Metode penelitian skripsi ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif (*legal research*) yaitu, permasalahan diangkat, dibahas, dan diuraikan dengan menerapkan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Metode pendekatan yang digunakan dalam skripsi ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conseptual Approach*), dan pendekatan studi kasus (*case Study*).

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa, Tiket dalam perjanjian pengangkutan yang didalamnya terdapat unsur klausul baku merupakan

sebagai alat bukti tulisan sesuai dengan ketentuan Pasal 164 HIR. Tiket merupakan alat bukti tentang terjadinya hubungan hukum antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai pengirim dengan PT ASDP sebagai pengangkut dalam bentuk perjanjian pengangkutan barang. Eksistensi tiket sebagai salah satu bentuk kontrak baku yang tertulis hanya nama perusahaan pengangkut, bentuk tersebut disebut juga *contract form* atau *standart contract* dengan prinsip *take it or leave it*. Tiket perjanjian pengangkutan barang merupakan sebagai alat bukti akta di bawah tangan yang memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna dan mengikat. Beban pembuktian adanya peristiwa *overmacht* dibebankan kepada pengangkut berdasarkan prinsip beban pembuktian berdasarkan teori hukum yang terdapat didalam Pasal 41 ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang telah menentukan sendiri hukum materiil beban pembuktian dengan risiko apabila pengangkut tidak dapat membuktikan peristiwa tersebut adalah *overmacht*, maka pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan akibat dari perbuatannya. Putusan Hakim Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2037 K/Pdt/2015 yang dalam pertimbangannya menyatakan Bahwa tindakan Tergugat II sebagai kapten kapal membuang sebagian pupuk milik Penggugat ke laut merupakan tindakan untuk menyelamatkan kapal dalam keadaan darurat, oleh karena adanya ombak besar. Penilaian terhadap hasil pembuktian tidak dapat dipertimbangkan dalam tingkat kasasi, sebab tingkat kasasi hanya berkenaan dengan adanya kesalahan penerapan hukum. Maka permohonan kasasi yang diajukan beserta dalil-dalil atau alasan-alasan oleh Pemohon Kasasi harus ditolak.

Saran yang dapat diberikan adalah hendaknya pihak pengangkut mengikuti ketentuan Pasal 38 ayat (2) dimana karcis untuk pengangkutan penumpang dan dokumen muatan untuk pengangkutan barang. Hakim memiliki hak Ex-Officio karena jabatannya, harus bersikap aktif didalam persidangan acara perdata untuk mengalokasikan beban pembuktian bagi para pihak yang berperkara. Hakim dalam menjatuhkan suatu putusan harus dirumuskan dalam putusan yang memuat dan memenuhi syarat perundang-undangan secara ringkas dan jelas mengenai pokok perkara, mencantumkan jawaban, pertimbangan hukum, dan amar putusan.

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Sampul Depan.....	i
Halaman Sampul Dalam	ii
Halaman Motto.....	iii
Halaman Persembahan	iv
Halaman Persyaratan Gelar.....	v
Halaman Persetujuan.....	vi
Halaman Pengesahan	vii
Halaman Penetapan Panitia Penguji	viii
Halaman Pernyataan.....	ix
Halaman Ucapan Terima Kasih	x
Halaman Ringkasan	xii
Halaman Daftar Isi	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penulisan	3
1.4 Metode Penelitian	4
1.4.1 Tipe Penelitian	5
1.4.2 Pendekatan Masalah.....	5
1.4.3 Bahan hukum	6
1.4.4 Analisa Bahan Hukum	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Pengangkutan.....	9
2.1.1 Pengertian Pengangkutan	9
2.1.2 Perjanjian Pengangkutan	11
2.1.3 Asas Hukum Pengangkutan.....	13
2.1.4 Subjek Hukum Pengangkutan	16
2.1.5 Tanggung Jawab Pengangkut	18

2.2 Kecelakaan Kapal	20
2.2.1 Syahbandar	20
2.2.2 Mahkamah Pelayaran	22
2.3 Hukum Pembuktian	23
2.3.1 Pengertian Pembuktian	23
2.3.2 Tujuan Pembuktian	25
2.3.3 Beban Pembuktian	26
2.4 <i>Overmacht</i>	29
2.4.1 Pengertian <i>Overmacht</i>	29
2.4.2 Unsur-unsur <i>Overmacht</i>	30
2.4.3 Akibat <i>Overmacht</i>	32
BAB III PEMBAHASAN	
3.1 Keabsahan Tiket dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Angkutan Perairan sebagai Alat Bukti Tulisan	34
3.2 Beban Pembuktian terhadap Adanya Alasan <i>Overmacht</i> dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Angkutan Perairan	45
3.3 Dasar Pertimbangan Hukum Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015 yang Menolak Permohonan Kasasi	52
BAB IV PENUTUP	
4.1 Kesimpulan	60
4.2 Saran-saran	61
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang, menjadikan moda angkutan perairan sebagai alat transportasi untuk menjangkau wilayah yang masih terisolir dan sulit dijangkau. Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia, moda angkutan perairan di Indonesia merupakan alat transportasi yang dapat mengangkut penumpang dan barang muatan dalam jumlah yang besar, sehingga percepatan pembangunan ekonomi dapat terwujud.

Soegijatna Tjakranegara mengemukakan pendapatnya, bahwa:

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat.²

Angkutan di perairan merupakan bisnis atau bidang usaha keselamatan bagi nyawa penumpang dan keamanan barang yang diangkut. Masalah-masalah yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, dibuktikan dengan peristiwa kecelakaan akhir-akhir ini yang sering terjadi di sektor transportasi perairan.

Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) mencatat ada 34 kecelakaan pelayaran di Indonesia sepanjang tahun 2017.³ Kapal Motor (KM) Sinar Bangun yang tenggelam di Danau Toba adalah kecelakaan kapal yang paling disorot tahun 2018.⁴

² Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), hlm 1.

³ Denita Br Matondang “Naik 2 Kali Lipat, KNKT Catat Ada 34 Kecelakaan Pelayaran di 2017” diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-3821137/naik-2-kali-lipat-knkt-catat-ada-34-kecelakaan-pelayaran-di-2017> diakses pada tanggal 8 Juni 2019.

⁴ Ita Lismawati F Malau “Linimasa: Daftar Kecelakaan Kapal Sepanjang 2018” diakses dari <https://www.idntimes.com/news/indonesia/ita-malau/linimasa-kapal-tenggelam-masih-saja-terjadi-di/full> diakses pada tanggal 8 Juni 2019.

Terjadinya kecelakaan kapal dan hambatan-hambatan yang dialami penyelenggara pengangkutan di perairan dapat menimbulkan risiko berupa kerugian. Pengangkut sering sekali menggunakan alasan *overmacht* sebagai alasan pembenar untuk melepaskan tanggung jawab ganti kerugian. Setiap perjanjian tidak saja harus dibuat berdasarkan syarat-syarat sah perjanjian, melainkan juga harus memenuhi asas-asas atau prinsip terkait dengan hukum perjanjian. Asas konsensualisme mengandung makna bahwa setiap perjanjian lahir sejak detik tercapainya kesepakatan antara para pihak baik secara lisan maupun tertulis. Perbedaan pada alat bukti antara perjanjian lisan dan perjanjian tertulis inilah yang menjadi permasalahan di dalam proses pembuktian.

Salah satu contoh sengketa perjanjian pengangkutan angkutan barang perairan yaitu antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek melawan PT. Angkutan Sungai, Danau, dan Penyebrangan (ASDP) Cabang Luwuk, dimana menerima muatan pupuk yang rencana awal barang muatan akan dimuat dengan Kmp.Teluk Cendrawasih II, namun kapal tersebut mengalami kerusakan sehingga diganti dengan Kapal Lemuru dengan kapasitas yang lebih kecil sehingga pihak pengangkut menyarankan kepada Ko Suntek agar muatan bisa 1 (satu) truk saja yang dibongkar dan sisanya akan dimuat pada trip berikutnya, tetapi Ko Suntek memaksa untuk memuat 2 (dua) truk. Kapten Kapal KMP Lemuru sebagai pengemban tanggung jawab keselamatan penumpang dan barang pada saat berlayar, memerintahkan para Anak Buah Kapal (ABK) untuk membuang barang muatan milik Ko Suntek ke laut sebagai tindakan penyelamatan, karena alasan adanya peristiwa *overmacht*, berupa cuaca buruk sampai air laut masuk menggenangi kapal. Namun, Ko Suntek menolak alasan tersebut dan merasa bahwa Nahkoda KMP Lemuru melakukan tindakan perbuatan melawan hukum.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan, tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan.⁵ Pada kasus sengketa tersebut dapat diketahui bahwa perjanjian pengangkutan dilakukan secara lisan yang mengandung adanya unsur paksaan dan didukung adanya tiket karcis. Namun,

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga Cetakan V*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013), hlm 2.

karcis tersebut tidak membuktikan adanya peristiwa *overmacht*. Membuktikan suatu peristiwa *overmacht* atau keadaan memaksa tidaklah mudah, karena alat-alat bukti dalam Pasal 164 HIR/284 Rbg bersifat limitatif, artinya terbatas pada alat-alat bukti yang telah ditentukan undang-undang saja. Disinilah fungsi dan peran hakim dalam proses pembuktian di persidangan untuk menentukan beban pembuktian bagi para pihak agar tidak terjadinya kekeliruan dalam pembebanan pembuktian dan menghindari adanya kesewenang-wenangan salah satu pihak yang berperkara.

Berdasarkan dari latar belakang diatas, penulis tertarik untuk mengangkat dan mengkaji permasalahan tersebut dalam suatu karya ilmiah yang berjudul: **“BEBAN PEMBUKTIAN ADANYA *OVERMACHT* DALAM SENGKETA PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG ANGKUTAN PERAIRAN (Studi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2037 K/Pdt/2015).”**

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka pokok permasalahan yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah tiket dalam perjanjian pengangkutan barang angkutan perairan yang didalamnya terdapat unsur paksaan merupakan perjanjian yang sah tergolong sebagai alat bukti tertulis?
2. Siapakah yang diberikan beban pembuktian terlebih dahulu terhadap adanya alasan *overmacht*?
3. Apa yang menjadi pertimbangan hukum Hakim Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2037 K/Pdt/2015 yang menolak permohonan kasasi dari pemohon kasasi?

1.3 Tujuan Penulisan

Agar dalam penulisan skripsi ini dapat diperoleh sasaran yang dikehendaki, maka perlu ditetapkan suatu tujuan penulisan. Adapun tujuan

penulisan disini dapat dibagi menjadi 2 (dua) yaitu tujuan umum dan tujuan Khusus.

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Guna memenuhi dan melengkapi tugas akhir sebagai salah satu persyaratan akademis untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. Untuk mengembangkan dan menerapkan ilmu hukum dan teori hukum yang diperoleh dari bangku perkuliahan yang bersifat teoritis dalam upaya penyelesaian sengketa.
3. Untuk memberikan sumbangan pemikiran yang dapat berguna bagi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember sebagai informasi awal untuk kajian selanjutnya.

1.3.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui, menganalisa, dan menjelaskan bagaimana keabsahan perjanjian pengangkutan di perairan yang didalamnya terdapat unsure paksaan dan tiket karcis tergolong sebagai alat bukti tertulis.
2. Untuk mengetahui, menganalisa, dan menjelaskan beban pembuktian terhadap adanya alasan *overmacht* dalam sengketa perjanjian pengangkutan barang angkutan perairan.
3. Untuk mengetahui, menganalisa, dan menjelaskan apa yang menjadi pertimbangan hukum hakim tentang ditolaknya permohonan kasasi dari pemohon kasasi dalam putusan Nomor 2037 K/Pdt/2015.

1.4 Metode Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan *know-how* dalam ilmu hukum, bukan sekedar *know-about*. Sebagai kegiatan *know-how*, penelitian

hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi.⁶ Hal yang membedakan penelitian hukum dengan penelitian dalam ilmu-ilmu deskriptif adalah tujuan penelitian hukum, yakni memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogianya dilakukan.⁷ Dalam menyelesaikan suatu karya ilmiah maka diperlukan suatu metode atau teknik untuk merumuskan, memahami, dan menemukan jawaban atas permasalahan yang terjadi.

1.4.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah Yuridis Normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Penelitian hukum (*legal research*) adalah menemukan kebenaran koherensi, yakni adakah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum.⁸

1.4.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah dalam penelitian normative bertujuan untuk mempelajari norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang dilakukan dalam praktek hukum. Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah sebagai berikut:

- a. Pendekatan peraturan Perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan cara menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.⁹ Dalam penelitian skripsi ini pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) digunakan sebagai pisau analisis dan menjawab rumusan masalah tentang keabsahan perjanjian pengangkutan barang angkutan di perairan yang di

⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi Cetakan Ke 13*, (Jakarta: Kencana, 2017), hlm 60.

⁷ *Ibid.* hlm 69.

⁸ *Ibid.* hlm 47.

⁹ *Ibid.* hlm 133.

dalamnya terdapat unsur paksaan dan karcis tergolong sebagai alat bukti tertulis.

- b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) adalah pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum, konsep-konsep hukum dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu hukum.¹⁰ Dalam penelitian skripsi ini pendekatan konseptual (*conceptual approach*) digunakan sebagai pisau analisis dan menjawab rumusan masalah tentang pembagian beban pembuktian yang dibebankan kepada para pihak yang bersengketa yaitu penggugat dan tergugat terhadap adanya *overmacht* sebagai alasan pembenar bagi tergugat yang tidak memenuhi prestasi kepada penggugat dalam perjanjian pengangkutan barang angkutan di perairan.
- c. Studi kasus (*case study*) merupakan suatu studi terhadap kasus tertentu dari berbagai aspek hukum, dalam penelitian ini dilihat dari sudut hukum perdata.¹¹ Pada pendekatan studi kasus ini menggunakan Putusan Mahkamah Agung Nomor 2037 K/Pdt/2015 sehingga nantinya akan diketahui alasan dan pertimbangan hukum yang digunakan hakim untuk putusan tersebut.

1.4.3 Bahan Hukum

Untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogianya, diperlukan sumber-sumber penelitian. Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder.¹² Selain bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, juga adapt menggunakan bahan-bahan non hukum apabila dipandang perlu.

¹⁰ *Ibid.* hlm 135.

¹¹ *Ibid.* hlm 134

¹² *Ibid.* hlm 181.

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.¹³ Bahan hukum primer dalam penyusunan skripsi ini terdiri dari:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*);
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel voor Indonesie*);
3. HIR (*Herzien Inlandsch Reglement*);
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
5. Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2037 K/Pdt/2015.

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder bahan-bahan berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.¹⁴

1.4.3.3 Bahan Non Hukum

Bahan non hukum sebagai penunjang dari sumber bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Peneliti hukum juga dapat menggunakan bahan-bahan non hukum dapat berupa buku-buku mengenai ilmu politik, ekonomi, sosiologi, filsafat, kebudayaan ataupun laporan-laporan penelitian nonhukum dan jurnal-jurnal nonhukum sepanjang mempunyai relevansi dengan topic penelitian.¹⁵

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.* hlm 182.

¹⁵ *Ibid.* hlm 183.

1.4.4 Analisa Bahan Hukum

Proses analisa bahan hukum merupakan proses menemukan jawaban dari pokok permasalahan. Proses ini dilakukan dengan cara:¹⁶

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;
5. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun dalam kesimpulan.

Penulis dalam membuat suatu karya ilmiah dengan menggunakan bahan-bahan tersebut, maka dalam menarik suatu kesimpulan menggunakan metode deduktif, yaitu proses penarikan kesimpulan yang dilakukan dari pembahasan mengenai permasalahan yang bersifat khusus.

¹⁶ *Ibid.* hlm 213.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengangkutan

2.1.1 Pengertian Pengangkutan

Hukum pengangkutan di perairan diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut KUHD). KUHD membedakan jenis pengangkutan dalam 2 jenis, yaitu pengangkutan barang yang diatur dalam Buku II Bab VA dan pengangkutan penumpang yang diatur dalam Bab VB. Pengertian pengangkutan barang menurut buku II Bab VA Pasal 466 KUHD menyatakan bahwa:

“Pengangkutan dalam pengertian bab ini ialah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut.”

Pengertian pengangkutan penumpang menurut Buku II Bab VB Pasal 521 KUHD menyatakan bahwa:

“Pengangkut dalam pengertian bab usaha adalah orang yang mengikat diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (musafir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut.”

Peraturan dalam KUHD Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan-ketentuan KUHD sifatnya sebagai *lex generalis*.¹⁷ Pengangkutan di perairan diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran). Pengertian pengangkutan di perairan menurut Pasal 1 angka 3 UU Pelayaran menyatakan bahwa:

“Pengangkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.”

¹⁷ *Ibid.* hlm 10.

Peraturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur jasa pengangkutan. Istilah peraturan hukum (*rule of law*) dalam definisi ini meliputi semua ketentuan:¹⁸

1. Undang-Undang pengangkutan;
2. Perjanjian pengangkutan;
3. Konvensi internasional tentang pengangkutan; dan
4. Kebiasaan dalam pengangkutan kereta api, darat, perairan, dan penerbangan.

Adapun para sarjana yang mengemukakan pendapatnya mengenai pengertian pengangkutan antara lain:

1. Abdulkadi Muhammad menyatakan bahwa:

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan.¹⁹

2. Sution Usman Adji, mengemukakan bahwa pengangkutan:

Sebuah perjanjian timbale balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu dengan selamat tanpa berkurang jumlah dari barang yang dikirimkan, sedangkan pihak lainnya (pengirim atau penerima) berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.²⁰

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.

¹⁸ *Ibid.* hlm 5.

¹⁹ *Ibid.* hlm 18.

²⁰ Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: PT Rinneka Cipta, 1991), hlm 26.

2.1.2 Perjanjian Pengangkutan

Pengertian perjanjian diatur dalam ketentuan Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUHPerdata) menyatakan bahwa: “suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.” Definisi tersebut tidak jelas karena setiap perbuatan dapat disebut dengan perjanjian. ketidakjelasan definisi tersebut disebabkan dalam rumusan hanya disebutkan perbuatan saja, sehingga yang bukan perbuatan hukum pun disebut dengan perjanjian.

Rumusan Pasal 1313 KUHPerdata selain tidak jelas juga sangat luas, perlu diadakan perbaikan mengenai definisi tersebut, yaitu:

- a. Perbuatan harus diartikan sebagai perbuatan hukum, yaitu perbuatan yang bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum.
- b. Menambahkan perkataan “atau saling mengikatkan dirinya” dalam Pasal 1313 KUHPerdata.²¹

Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Perikatan yang berasal dari perjanjian dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari Undang-Undang dibuat atas dasar kehendak yang berhubungan dengan perbuatan manusia yang terdiri dari dua pihak.²²

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan.²³ Transportasi merupakan bagian hubungan hukum lalu lintas (*communication* atau *verker*) dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain.²⁴ Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim.²⁵ Dalam menjalankan rangkaian

²¹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2005), hlm. 1.

²² Suharnoko, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Pranada Media, 2004), hlm 117.

²³ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.* hlm 42.

²⁴ Soegijatna Tjakranegara, *Op.Cit.* hlm 3.

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.* hlm 2.

kegiatan tersebut penyelenggara pengangkutan menggunakan alat transportasi, yaitu dapat berupa alat transportasi darat, laut, atau udara.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen pengangkutan penumpang lazim disebut karcis penumpang.²⁶

Adapun beberapa pengertian tentang perjanjian pengangkutan menurut beberapa ahli, yaitu sebagai berikut:

1. Menurut Subekti perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.²⁷
2. Menurut Abdulkadir Muhammad perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.²⁸

Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat konsensual, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensual. Kata pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang artinya bawa atau muat dan kirimkan. Jadi berdasarkan hal tersebut, pengangkutan diartikan sebagai pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat, walaupun demikian diperlukan suatu alat sebagai sarana pengangkut. Pengangkutan sebagai proses yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: Aneka Aditya Bakti, 2014), hlm 69.

²⁸ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.* hlm 41.

1.1.3 Asas Hukum Pengangkutan

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata.²⁹ Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan yang harus dipenuhi oleh pejabat publik, penyelenggara pengangkutan, dan pengguna jasa sehingga penyelenggaraan pengangkutan dapat berjalan dengan lancar, aman, dan tertib.

Asas-asas hukum publik adalah landasan undang-undang yang lebih mengutamakan kepentingan umum atau kepentingan masyarakat banyak, yang dirumuskan sebagai berikut:³⁰

1. Asas manfaat, mengandung makna bahwa setiap pengangkut harus dapat memberi nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara Indonesia.
2. Asas usaha bersama dan kekeluargaan, mengandung makna bahwa usaha pengangkutan diselenggarakan untuk mewujudkan cita-cita dan aspirasi bangsa Indonesia yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
3. Asas adil dan merata, mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.
4. Asas keseimbangan, mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana.
5. Asas kepentingan umum, mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat.

²⁹ *Ibid.* hlm 12

³⁰ *Ibid.*

6. Asas keterpaduan, mengandung makna bahwa pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda pengangkutan.
7. Asas tegaknya hukum, mengandung makna bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
8. Asas percaya diri, mengandung makna bahwa pengangkutan harus berlandaskan kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.
9. Asas keselamatan penumpang, mengandung makna bahwa pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi social yang bersifat wajib (*compulsory security insurance*).
10. Asas berwawasan lingkungan hidup, mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dilakukan berwawasan lingkungan.
11. Asas kedaulatan negara, mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat menjaga keutuhan wilayah negara Republik Indonesia.
12. Asas kebangsaan, mengandung makna bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Asas-asas hukum perdata adalah landasan undang-undang yang lebih mengutamakan kepentingan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, yaitu sebagai berikut:³¹

1. Asas perjanjian, mengandung makna bahwa setiap pengangkutan diadakan dengan perjanjian antara pihak perusahaan pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Tiket/karcis penumpang dan dokumen pengangkutan merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian antara pihak-pihak.

³¹ *Ibid.* hlm 13.

Perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi dan mengikat harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

2. Asas koordinatif, mengandung makna bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pemilik barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pemilik barang. Asas ini menunjukkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa (*agency agreement*).
3. Asas campuran, mengandung makna bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari penumpang atau pemilik barang kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
4. Asas retensi, mengandung makna bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biayanya.
5. Asas pembuktian dengan dokumen, mengandung makna bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika ada kebiasaan yang sudah berlaku umum. Misalnya, pengangkutan dengan pengangkut perkotaan (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang.

Pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang dengan alat transportasi ini diselenggarakan dengan maksud untuk dapat mencapai ke tempat tujuan serta dapat menciptakan maupun menaikkan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut. Pengangkutan sebagai proses yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju tujuan yang

telah disepakati, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat timbal balik saling menguntungkan dan dilaksanakan dengan itikad baik dari pihak pengangkut maupun pemilik barang atau pengirim.

2.1.4 Subjek Hukum Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan.³² Para pihak dalam perjanjian pengangkutan dapat dibedakan menjadi 4 kriteria, yaitu:

1. Pengangkut

Pengertian pengangkut dalam lingkup pengangkutan di perairan diatur di dalam Pasal 466 KUHD untuk pengangkutan barang dan Pasal 521 KUHD untuk pengangkutan orang. Ketentuan demikian dapat disimpulkan bahwa pengangkut merupakan pihak penyedia jasa angkutan yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang (penumpang). Status badan hukum atau kepemilikan badan usaha dalam hal pengangkutan di perairan diatur dalam Pasal 1 Angka 60 UU Pelayaran yang menyatakan, Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran.

2. Penumpang

Pengertian penumpang dapat dilihat di dalam Pasal 341 KUHD yang menyatakan penumpang adalah semua orang yang ada di kapal, kecuali Nahkoda. Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut.³³ Dilihat dari aspek perjanjiannya, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia memperoleh

³² *Ibid.* hlm 53

³³ *Ibid.* hlm 65

jasa angkutan.³⁴ Penumpang sebagai subjek dan pihak dalam perjanjian pengangkutan, harus memenuhi syarat dalam melakukan perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara, yaitu penumpang harus mampu atau cakap melakukan perbuatan hukum dan mampu atau cakap membuat perjanjian.

3. Pengirim

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut.³⁵ Kewajiban sebagai pihak pengirim yaitu membayar biaya angkutan yang telah disepakati dengan pihak pengangkut hal tersebut tertuang dalam Pasal 38 UU Pelayaran yang menyatakan karcis penunmoang dan dokumen muatan merupakan tanda bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan.

4. Penerima

Undang-undang pengangkutan di Indonesia penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subyek hukum pengangkutan.³⁶

Subjek hukum pengangkutan merupakan pendukung kewajiban dan hak dalam proses terjadinya penyelenggaraan pengangkutan. Pengangkutan di perairan sebagai proses yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Subjek hukum dalam hubungan pengangkutan memiliki arti penting sebagai pembeda dalam pembagian kewajiban dan hak antara pengangkut, penumpang, pengirim, dan penerima, sehingga iklim usaha di sektor pengangkutan berjalan dengan lancar

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.* hlm 66

³⁶ *Ibid.* hlm 67

dan adanya suatu kepastian hukum bagi para pihak yang berkepentingan melakukan perjanjian pengangkutan orang (penumpang) dan/atau barang muatan.

2.1.5 Tanggung Jawab Pengangkut

Menurut kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.³⁷ Tanggung jawab pengangkut diatur di dalam Pasal 468 KUHD, Pasal 477 KUHD, Pasal 522 (2) KUHD, dan Pasal 40 UU Pelayaran yang menyatakan;

1. Pasal 468 KUHD:
“Perjanjian pengangkutan menjanjikan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.” Selanjutnya ayat (2): “Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.”
2. Pasal 477 KUHD:
“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”
3. Pasal 522 KUHD:
“Pengangkut wajib mengganti kerugian, yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang yang berkenaan dengan pengangkutan, kecuali ia dapat membuktikan, bahwa cedera itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang layaknya tidak dapat dicegah atau dihindari, atau akibat kesalahan penumpang sendiri.”
4. Pasal 40 UU Pelayaran:
Ayat (1): “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.” Ayat (2); “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang

³⁷Nining Ratnaningsih “Pengertian Pertanggungjawaban” diakses dari <http://lembagabantuanhukumadani.blogspot.com/2016/10/pengertianpertanggungjawaban.html?m=1> diakses pada tanggal 2 juni 2019.

dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah terjadi.”

Adapun prinsip-prinsip tanggung jawab yang melekat pada pengangkut yang dapat dikategorikan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu:

1. Tanggung jawab karena kesalahan.

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut.³⁸

Prinsip tanggung jawab karena kesalahan dianut dalam Pasal 1365 KUHPerdara Indonesia tentang perbuatan melawan hukum, yang menyatakan bahwa: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang kena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

2. Tanggung jawab karena praduga.

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian.³⁹

3. Tanggung jawab mutlak.

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsure kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.⁴⁰

Prinsip-prinsip tanggung jawab merupakan suatu bentuk kewajiban yang melekat pada penyelenggara pengangkutan. Seiring dengan perkembangan kemajuan dibidang ilmu (hukum) konsep tanggung jawab dalam arti *liability* ini makin dirasa perlu untuk membuat kualifikasi yang jelas atas pembagian tersebut agar tidak terjadi perbedaan yang sedemikian rupa sehingga hal ini akan

³⁸ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm 43.

³⁹ *Ibid.* hlm 48.

⁴⁰ *Ibid.* hlm 49.

berdampak pada tatanan aplikasinya. Prinsip-prinsip tanggung jawab yang diatur oleh hukum merupakan suatu aturan yang melindungi hak-hak pengguna jasa angkutan sebagai bentuk perlindungan hukum dan kepastian hukum jika terjadi suatu kerugian yang menimpa pengguna jasa.

2.2 Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau nyawa jiwa manusia. Pasal 245 UU Pelayaran membagi jenis-jenis kecelakaan kapal, yaitu berupa:

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

Kecelakaan di sektor pelayaran sangat merugikan penyelenggaraan pengangkutan. Secara khusus Pasal 248 UU Pelayaran mengatur mengenai kewajiban nahkoda melaporkan kecelakaan kapal. Kecelakaan terhadap kapal harus diketahui sebab-sebab terjadinya, maka harus ada pihak atau lembaga yang berwenang untuk memeriksa dan menyelidiki kecelakaan kapal, diantaranya adalah syahbandar dan mahkamah pelayaran. Nahkoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia atau Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

2.2.1 Syahbandar

Syahbandar memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam lalu lintas penyelenggaraan pengangkutan. Ketentuan hukum mengenai Syahbandar diatur dalam Pasal 1 angka 56 UU Pelayaran, yang dimaksud dengan syahbandar adalah:

“Syahbandar adalah Pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.”

UU Pelayaran memberi amanat penting kepada syahbandar dalam menjalankan fungsi, tugas, dan kewenangan. Menurut Pasal 207, syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, penegakan hukum dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan dan perlindungan lingkungan maritime di pelabuhan.⁴¹

Untuk menciptakan sistem iklim usaha yang kondusif bagi pelaku usaha dan pengguna jasa serta lalu lintas penyelenggaraan pengangkutan di perairan, syahbandar sebagai pelaksana fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia mempunyai tugas yang diatur dalam Pasal 208, berupa:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di kepelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan, dan alur-pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan;
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime.

Adapun wewenang yang dimiliki oleh syahbandar dalam menjalankan fungsi dan tugas yang diatur dalam Pasal 209 UU Pelayaran, yaitu berupa kewenangan:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;

⁴¹ M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, (Jakarta: Fikahati Aneska, 2015), hlm 350.

- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. Melakukan pemeriksaan kapal;
- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan;
- h. Melaksanakan sijiil awak kapal.

Berdasarkan tugas dan kewenangan yang dimiliki oleh syahbandar dapat disimpulkan bahwa syahbandar memiliki peran yang sangat penting dan vital dalam hal menjaga ketertiban lalu lintas penyelenggaraan pengangkutan di perairan. Syahbandar juga memiliki peran yang sangat penting dalam hal penanganan, pencegahan, dan pengawasan serta pemeriksaan yang berkaitan dengan dokumen pengangkutan dan penyelenggaraan kegiatan lalu lintas pengangkutan di pelabuhan, sehingga iklim usaha sektor pengangkutan di perairan dalam menyelenggarakan pengangkutan berjalan dengan aman dan tertib.

2.2.2 Mahkamah Pelayaran

Status lembaga Mahkamah Pelayaran pada hakekatnya adalah lembaga pemeriksaan teknis dan administratif mengenai kecelakaan kapal.⁴² Mahkamah Pelayaran berkedudukan di ibu kota negara Republik Indonesia.⁴³ Masalah penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran adalah ketentuan yang terdapat dalam UU Pelayaran yang mengatur mengenai Mahkamah Pelayaran.

Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar.⁴⁴ Adapun wewenang yang dimiliki oleh Mahkamah Pelayaran yang diatur dalam Pasal 252 UU Pelayaran yaitu memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, kapal niaga dengan kapal perang.

⁴² *Ibid.* hlm 352.

⁴³ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.* hlm 243.

⁴⁴ M. Husseyn Umar, *Op.Cit.* hlm 351.

Mahkamah Pelayaran dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 253 UU Pelayaran, yaitu:

- a. Meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak ada kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal atau terjadi kecelakaan kapal; dan
- b. Merekomendasikan kepada Menteri Perhubungan mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda dan/atau perwira kapal.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya alat transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar lautan, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui perairan guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal ini yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi pengangkut adalah harus memenuhi syarat-syarat kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan.

Seiring banyak terjadinya kecelakaan kapal di sektor transportasi laut, maka diperlukan suatu lembaga pemeriksaan khusus untuk meneliti sebab-sebab terjadinya suatu kecelakaan. Mahkamah Pelayaran memiliki fungsi dan kewenangan tersebut agar dapat diketahui penyebab terjadinya kecelakaan kapal, sehingga hukum Indonesia memiliki aturan yang jelas dan kepastian hukum dalam hal pembagian yurisdiksi hukum lembaga peradilan mana yang berwenang dalam meneliti dan memeriksa suatu kecelakaan di sektor atau wilayah angkutan perairan kemaritiman.

2.3 Hukum Pembuktian

2.3.1 Pengertian Pembuktian

Pembuktian berasal dari kata kerja membuktikan. Secara etimologi. Membuktikan berasal dari kata dasar “bukti” yang berarti sesuatu yang

menyatakan kebenaran peristiwa.⁴⁵ Hukum yang dikenal dalam kehidupan sehari-hari sering dibedakan tentang alat bukti dan pembuktian. Istilah seperti tersebut sering kita dengar dalam persidangan baik itu sidang pidana, perdata, tata usaha negara maupun dalam persidangan agama. Jadi acara pembuktian menempati posisi yang sangat penting dari jalannya persidangan tersebut.

Menurut Subekti membuktikan berarti meyakinkan hakim tentang kebenaran dalil-dalil yang dikemukakan dalam suatu sengketa, oleh karena itu, pembuktian hanya diberikan apabila timbul suatu perselisihan.⁴⁶ Hakim dalam menjatuhkan putusan akan selalu berpedoman pada hasil suatu pembuktian yang dilakukan dalam persidangan. Adapun beberapa pengertian mengenai pembuktian, diantaranya:

1. Pengertian pembuktian menurut Kamus Hukum Indonesia yaitu: “perbuatan membuktikan.” Pengertian pembuktian menurut kamus hukum memiliki arti “proses atau perbuatan sebagai cara untuk membuktikan kebenaran sesuatu dalam sidang pengadilan”.⁴⁷
2. Hukum pembuktian (*law of evidence*) dalam berperkara merupakan bagian yang sangat kompleks dalam proses litigasi. Keadaan kompleksitasnya makin rumit, karena pembuktian berkaitan dengan kemampuan merekonstruksi kejadian atau peristiwa masa lalu (*past event*) sebagai suatu kebenaran (*truth*).⁴⁸
3. Menurut Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa hukum pembuktian terdiri dari unsur materiil maupun formil. Hukum pembuktian materiil mengatur tentang dapat tidaknya diterima pembuktian dengan alat bukti tertentu di persidangan serta kekuatan pembuktiannya, sedangkan hukum pembuktian formil mengatur tentang cara mengadakan pembuktian.⁴⁹
4. Menurut Subekti membuktikan berarti meyakinkan hakim tentang kebenaran dalil-dalil yang dikemukakan dalam suatu sengketa, oleh karena itu, pembuktian hanya diberikan apabila timbul suatu perselisihan.⁵⁰

⁴⁵ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Hukum Pembuktian Analisis terhadap Kemandirian Hakim sebagai Penegak Hukum dan Proses Pembuktian*, (Bandung: CV Nuansa Aulia, 2016), hlm 74

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ W.J.S Poerwadarminta, *Kamus Hukum Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Ilmu, 2005), hlm 360.

⁴⁸ M. Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata Edisi Kedua*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2018), hlm 496.

⁴⁹ Sudikno Mertokusumo, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, (Yogyakarta: Liberty, 2009), hlm 138.

⁵⁰ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 74.

Sistem pembuktian yang dianut hukum acara perdata, tidak bersifat stelsel negatif menurut undang-undang (*negative wettelijk stelsel*), seperti dalam proses pemeriksaan pidana.⁵¹ Kebenaran yang harus ditemukan dan dicari didalam proses peradilan perdata dan diwujudkan oleh hakim hanya kebenaran formil saja. Suatu pemeriksaan acara perdata, salah satu tugas hakim untuk menemukan apakah suatu hubungan hukum yang menjadi dasar gugatan dari pihak yang bersengketa benar ada atau tidak.

Adanya hubungan hukum inilah yang harus terbukti apabila penggugat menginginkan kemenangan dalam suatu perkara. Apabila penggugat tidak berhasil untuk membuktikan dalil-dalil yang menjadi dasar gugatannya, maka gugatannya tersebut akan ditolak, namun apabila sebaliknya maka gugatannya tersebut akan dikabulkan.

2.3.2 Tujuan Pembuktian

Suatu perkara perdata memiliki tujuan pembuktian yang bertujuan untuk memberi keyakinan kepada hakim tentang peristiwa atau dalil-dalil yang dikemukakan oleh pihak-pihak.⁵² Adapun beberapa pendapat menurut beberapa para ahli hukum mengenai tujuan pembuktian, diantaranya:

1. Pada hakikatnya tujuan pembuktian adalah untuk menghasilkan suatu putusan, yang menyatakan salah satu pihak menang, dan pihak lain kalah, atau menghasilkan suatu penetapan. Jadi, tujuan pembuktian adalah putusan hakim yang didasarkan pada pembuktian itu.⁵³
2. Pembuktian bagi penggugat bertujuan untuk memberi keyakinan kepada hakim tentang gugatan yang dikemukakannya di persidangan sehingga gugatannya tersebut dapat dikabulkan oleh hakim. Sebaliknya, bagi tergugat, pembuktian bertujuan untuk mencegah/ menetapkan terjadinya keyakinan kepada hakim supaya tidak memberikan keyakinan atas terjadinya peristiwa yang dikemukakan oleh penggugat, sehingga gugatan tersebut ditolak atau tidak dapat diterima.⁵⁴

⁵¹ M. Yahya Harahao, *Op.Cit.* hlm 498.

⁵² Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 162.

⁵³ Achmad Ali & Wiwie Heryani, *Asas-asas Hukum Pembuktian*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm 57.

⁵⁴ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 162.

Tujuan pembuktian yuridis adalah untuk mengambil putusan yang bersifat definitif, pasti dan tidak meragukan yang mempunyai akibat hukum.⁵⁵ Selaras dengan tujuan hukum pada hakekatnya, maka pembuktian bertujuan menyelesaikan persengketaan antara pihak-pihak yang berperkara.⁵⁶ Putusan pengadilan harus obyektif dalam arti mengandung unsur kesamaan dalam hukum dan kesamaan perlakuan terhadap para pihak.

Berdasarkan tujuan pembuktian dapat diambil kesimpulan bahwa pembuktian merupakan suatu proses merekonstruksi untuk mencari fakta-fakta hukum yang terjadi kemudian dibuktikan dengan alat-alat bukti yang telah diatur dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk mencapai suatu hasil putusan yang bersifat final mengikat seadil-adilnya, dengan memberi kepastian hukum baik pihak yang berperkara maupun terhadap masyarakat pada umumnya, dengan tidak melupakan kemanfaatan putusan hakim itu terhadap masyarakat.

2.3.3 Beban Pembuktian

Salah satu bagian penting dalam sistem pembuktian perkara perdata adalah beban pembuktian (*bewijslast*), yang bertujuan tidak adanya kekeliruan dalam pembebanan pembuktian terhadap pihak yang dibebani.⁵⁷ Beban pembuktian dalam acara perdata diatur dan tercantum dalam Pasal 163HIR/ 283 Rbg dan Pasal 1865 KUHPerdata yang menyatakan:

“Barangsiapa mengaku mempunyai sesuatu hak, atau menyebutkan suatu kejadian untuk meneguhkan hak itu atau untuk membantah hak orang lain, harus membuktikan adanya hak itu atau adanya kejadian itu”.

Hakim dalam menentukan beban pembuktian bagi para pihak yang berperkara harus memperhatikan hal-hal berikut, yaitu:

1. Menegakkan risiko alokasi pembebanan pembuktian dilakukan dengan *fair* dan imparisial sesuai dengan mekanisme alokasi yang digariskan sistem hukum pembuktian. Dalam mekanisme alokasi tersebut melekat risiko yang harus ditanggung akibatnya oleh

⁵⁵ Sudikno Mertokusumo, *Op.Cit.* hlm 138.

⁵⁶ Achmad Ali & Wiwie Heryani, *Op.Cit.* hlm 57

⁵⁷ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 197.

masing-masing pihak.⁵⁸ Barang siapa atau pihak yang menurut hukum dibebani pembuktian, berarti mendapat alokasi untuk membuktikan hal itu. Apabila yang bersangkutan tidak mampu membuktikan apa yang dialokasikan kepadanya, pihak itu menanggung risiko kehilangan hak atau kedudukan atas kegagalan memberi bukti yang relevan atas hal tersebut.⁵⁹

2. Tidak bersikap berat sebelah atau imparsialitas. Hal ini berdasarkan Pasal 163 HIR, yang menegaskan bahwa barang siapa mendalilkan suatu hak atau tentang adanya suatu fakta untuk menegakkan hak maupun menyangkal hak orang lain, harus membuktikan haknya tersebut atau fakta lain.⁶⁰

Ditinjau dari segi ketentuan undang-undang dan praktik, telah terjadi perkembangan pedoman pembagian beban pembuktian. Patokannya tidak lagi semata-mata didasarkan pada undang-undang, diantaranya:

- a. Pedoman umum berdasarkan Undang-Undang
Sebagai pedoman atau aturan umum digariskan dalam Pasal 163 HIR, Pasal 283 Rbg atau Pasal 1865 KUHPdata, yang berbunyi “Setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai suatu hak, atau guna menegakkan haknya sendiri maupun membantah sesuatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut.” Itulah pedoman pembebanan yang digariskan undang-undang. Pedoman ini, merupakan landasan ketentuan umum (*general rule*) dalam menerapkan pembagian beban pembuktian. Dan penerapan pembagian beban pembuktian tersebut, diperlukan apabila para pihak yang berperkara saling mempersengketakan dalil gugatan yang diajukan penggugat. Dalam *Common Law*, asas atau pedoman pembagian beban pembuktian yang diterangkan diatas dirumuskan dalam kalimat singkat: *he who asserts must prove*; siapa yang menyatakan sesuatu, mesti membuktikannya. Pedoman ini disebut standar *burder of proof* yang berlaku sebagai *General Rule*. Dengan demikian *he who asserts must prove*, merupakan pedoman atau prinsip yang kuat (*cogent guiding principle*) dalam pembebanan pembuktian.⁶¹
- b. Beban pembuktian berdasarkan teori hak
Berdasarkan teori hak yang harus dibuktikan adalah fakta menyangkut kualitas dari para pihak untuk melakukan tindakan hukum, fakta yang menimbulkan, menghalangi, dan menghapuskan

⁵⁸ M. Yahya Harahap, *Op.Cit.* hlm 519.

⁵⁹ *Ibid.* hlm 520.

⁶⁰ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 197.

⁶¹ M. Yahya Harahap, *Op.Cit.* hlm 523.

hak.⁶² Menurut teori ini, setiap perkara perdata selamanya menyangkut dan bertujuan untuk mempertahankan hak. Pedoman pembebanan pembuktian harus bertitik tolak dari kepentingan mempertahankan hak tersebut. Dengan demikian prinsip yang harus dipedomani adalah siapa yang mengemukakan hak, wajib membuktikan hak itu dan berarti yang lebih dahulu memikul wajib bukti, dibebankan kepada pihak penggugat, karena dia yang mengajukan lebih dahulu mengenai haknya dalam perkara yang bersangkutan.⁶³

c. Beban pembuktian berdasarkan teori hukum

Beban pembuktian berdasarkan teori hukum adalah proses pemeriksaan dan penyelesaian perkara hakim harus melaksanakan hukum, artinya peraturan perundang-undangan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis (*living law*).⁶⁴ Pada umumnya, hukum atau peraturan perundang-undangan, telah menentukan fakta yang wajib dibuktikan pada setiap peristiwa. Fakta yang wajib dibuktikan adalah merujuk kepada syarat yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan yang bersangkutan dan cukup membaca dan mencari dalam peraturan perundang-undangan fakta apa yang dibebankan pembuktiannya.⁶⁵

d. Pembebanan pembuktian berdasarkan kepatutan

Pembebanan pembuktian ini disebut juga teori kepatutan berdasarkan hukum acara pedoman yang diberikan teori tersebut, memikulkan beban pembuktian yang seimbang untung dan ruginya kepada para pihak. Pengertian kepatutan dapat dijadikan untuk menambah atau memperkuat ketentuan hukum.⁶⁶ Dasar pemikiran teori kepatutan bertitik tolak dari kenyataan, bahwa dalam suatu perkara yang disidangkan di pengadilan, berhadapan dua pihak (penggugat dan tergugat) yang sama-sama ingin memenangkannya. Sedangkan hakim adalah pihak ketiga yang bersikap tidak memihak (*imparsial*). Dalam kedudukan yang demikian, hakim memberi kesempatan yang sama dengan cara memikulkan beban pembuktian yang berpedoman kepada beratnya dalil yang hendak dibuktikan.⁶⁷

Beban pembuktian merupakan proses yang sangat penting dalam sidang beracara perdata bagi para pihak, karena beban pembuktian berkaitan dengan alat-

⁶² Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 198.

⁶³ M. Yahya Harahap, *Op.Cit.* 525.

⁶⁴ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Op.Cit.* hlm 198

⁶⁵ M. Yahya Harahap, *Op.Cit.* hlm 527.

⁶⁶ *Ibid.* hlm 528.

⁶⁷ *Ibid.* hlm 529.

alat bukti yang akan dihadirkan oleh para pihak yang berperkara. Disinilah fungsi dan peran beban pembuktian yang dibebankan oleh hakim kepada para pihak dalam proses pembuktian di persidangan untuk menentukan beban pembuktian bagi para pihak agar tidak terjadinya kesalahan dalam memikulkan beban pembuktian dan menghindari adanya kesewenang-wenangan salah satu pihak yang berperkara.

2.4 *Overmacht*

2.4.1 Pengertian *Overmacht*

Overmacht atau keadaan memaksa, yaitu suatu keadaan yang dialami oleh debitur yang berada diluar kekuasaan atau kekuatannya sehingga ia tidak mampu melaksanakan prestasinya.⁶⁸ Contoh dari faktor *overmacht* bisa karena gempa bumi, banjir, kebakaran. Karena peristiwa tersebut yang dialami oleh debitur, prestasinya tidak dapat dilakukan. Ketentuan hukum mengenai *overmacht* atau keadaan memaksa tertuang didalam Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara:

“Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian, dan bunga, apabila tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan tersebut atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan disebabkan oleh suatu hal yang tidak terduga, yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, walaupun tidak ada itikad buruk padanya.”

Pasal 1245 KUHPerdara: “Tidaklah biaya ganti rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang beralangan memberikan sesuatu atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan terlarang.”

Menurut Rahmat S. S. Soemadipradja menyatakan bahwa berdasarkan pengaturan kedua Pasal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian *overmacht* adalah suatu keadaan dimana debitur terhalang memberikan sesuatu atau melakukan sesuatu perbuatan atau melakukan perbuatan yang dilarang di dalam perjanjian.”⁶⁹

⁶⁸ Wawan Muhwan Hariri, *Hukum Perikatan Dilengkapi Hukum Perikatan dalam Islam*, (Bandung: Pustaka Setia, 2011), hlm 106.

⁶⁹ Rahmat S.S. Soemadipradja, *Penjelasan Hukum Tentang Keadaan Memaksa*, (Jakarta: National Legal Reform Program (NLRP), 2010), hlm 31.

Overmacht dalam suatu perikatan jika debitur dikatakan dalam keadaan memaksa sehingga tidak dapat memenuhi prestasinya, debitur tidak dapat dipersalahkan atau diluar kesalahan debitur. *Overmacht* dengan perkataan lain maka debitur tidak dapat memenuhi kewajibannya bukan karena kesalahannya akan tetapi karena keadaan memaksa, maka debitur tidak dipertanggung gugatkan kepadanya. Kreditur tidak dapat menuntut ganti rugi sebagaimana hak yang dimiliki oleh kreditur dalam suatu perjanjian.

2.4.2 Unsur-unsur *Overmacht*

Unsur-unsur *overmacht* merupakan bagian yang harus dipenuhi untuk menyatakan suatu peristiwa yang menyebabkan terhalangnya debitur melaksanakan prestasi di luar kesalahannya. Ada 3 (tiga) unsur yang harus dipenuhi untuk keadaan memaksa yang terkandung di dalam Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdata, yaitu:⁷⁰

1. Tidak memenuhi prestasi;
2. Ada sebab yang terletak di luar kesalahan debitur;
3. Faktor penyebab itu tidak diduga sebelumnya dan tidak dipertanggung jawabkan kepada debitur.

Konsep *Overmach* (keadaan memaksa) selain dari ketentuan Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdata, juga dianut di dalam Pasal 1444 dan Pasal 1445 KUHPerdata, yaitu:

Pasal 1444 KUHPerdata, menyatakan:

- (1) “jika barang tertentu yang menjadi pokok perjanjian musnah, tak dapat diperdagangkan, atau hilang, hingga sama sekali tidak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau hilang di luar kesalahan si berutang dan sebelum ia lalai menyerahkannya.”
- (2) “Bahkan meskipun si berutang lalai menyerahkan suatu barang, sedangkan ia tidak telah menanggung terhadap kejadian-kejadian yang tidak terduga, perikatan tetap hapus jika barang itu akan musnah juga dengan cara yang sama di tangannya si berpiutang seandainya sudah diserahkan kepadanya.”

⁷⁰ Wawan Muhwan Hariri, *Op.Cit.* hlm 106

- (3) “Si berutang diwajibkan membuktikan kejadian yang tidak terduga, yang dimajukannya itu.”
- (4) “Dengan cara bagaimanapun suatu barang yang telah dicuri, musnah atau hilang, hilangnya barang itu tidak sekali-kali membebaskan orang yang mencuri barang dari kewajibannya mengganti harganya.”

Pasal 1445 KUHPperdata menyatakan:

“Jika barang yang tertuang, di luar salahnya si berutang musnah, tidak dapat lagi diperdagangkan, atau hilang, maka si berutang, jika ia mempunyai hak-hak atau tuntutan-tuntutan ganti rugi mengenai barang tersebut, diwajibkan meberikan hak-hak dan tuntutan-tuntutan tersebut kepada orang-orang yang mengutangkan kepadanya.”

Pasal 1444 dan Pasal 1445 KUHPperdata tersebut diatas jika disimpulkan, maka dapat ditemukan unsur-unsur keadaan memaksa yang meliputi:⁷¹

1. Peristiwa yang tidak terduga;
2. Tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur;
3. Tidak ada itikad buruk dair debitur;
4. Adanya keadaan yang tidak disengaja oleh debitur;
5. Keadaan itu menghalangi debitur berprestasi;
6. Jika prestasi dilaksanakan maka akan terkena larangan;
7. Keadaan di luar kesalahan debitur;
8. Debitur tidak gagal berprestasi (menyerahkan barang);
9. Kejadian tersebut tidak dapat dihindari oleh siapa pun (baik debitur maupun pihak lain);
10. Debitur tidak terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian.

Apabila diperhatikan pengertian *overmacht* yang terkandung di dalam Pasal 1244, 1255, 1444, dan 1445 KUHPperdata di atas, dapat ditemukan rumusan-rumusan adanya unsur-unsur *overmacht* yang harus terpenuhi sehingga kejadian atau peristiwa tersebut dapat digolongkan dan dikatakan sebagai peristiwa *overmacht*. Suatu kejadian peristiwa *overmacht* diperlukan unsur-unsur yang harus terpenuhi, karena peristiwa *overmacht* lazimnya terjadi setelah

⁷¹ Rahmat S.S. Soemadipradja, *Op.Cit.* hlm 5.

dilakukannya suatu kesepakatan perjanjian, yakni saat berlangsungnya perjanjian yang mana debitur masih memiliki prestasi yang harus dilunasi atau dipenuhi kepada kreditur, logika hukum bahwa tidak ada ganti rugi karena tidak ada kelalaian atau kesalahan yang dilakukan.

2.4.3 Akibat *Overmacht*

Terjadinya peristiwa *overmacht* menimbulkan suatu akibat baik terhadap perikatan maupun terhadap risiko yang harus dihadapi oleh para pihak di dalam perjanjian.⁷² Debitur melakukan kontra prestasi dan kreditur tidak berhak meminta dan menuntut kepada debitur agar memenuhi hutangnya (prestasi). Hal ini karena dengan keadaan memaksa, debitur terbebas dari kewajibannya kepada kreditur.⁷³ Akibat keadaan memaksa (*overmacht*), menurut Pasal 1244 KUHPerdara adalah tidak perlunya debitur memenuhi prestasinya sebagaimana ditentukan dalam perikatan, artinya debitur tidak perlu membayar ganti rugi.

Adapun beberapa pendapat para ahli mengenai akibat peristiwa *overmacht* terhadap suatu perikatan, diantaranya:

1. Menurut Mariam Darus Badruzlam akibat keadaan memaksa terhadap perikatan bahwa keadaan memaksa mengakibatkan perikatan tersebut tidak lagi bekerja (*werking*) walaupun perikatannya sendiri tetap ada.⁷⁴
2. M. Yahya Harahap berpendapat bahwa berdasarkan Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara, *overmacht* telah ditetapkan sebagai alasan hukum yang membebaskan debitur dari kewajiban melaksanakan pemenuhan (*nakoming*) dan ganti rugi (*schadevergoeding*) sekalipun debitur telah melakukan perbuatan yang melanggar hukum. Itulah sebabnya *overmacht* disebut sebagai dasar hukum yang membenarkan.⁷⁵
3. Abdulkadir Muhammad membedakan keadaan memaksa yang bersifat objektif dan subjektif. Keadaan memaksa yang bersifat objektif secara otomatis mengakhiri perikatan dalam arti perikatan itu batal. Dalam hal keadaan memaksa bersifat subjektif, keadaan memaksa itu hanya mempunyai daya menanggulangi, dan

⁷² *Ibid.* hlm 47.

⁷³ Wawan Muhwan Hariri, *Op.Cit.* hlm 109.

⁷⁴ Rahmat S.S. Soemadipradja, *Op.Cit.* hlm 49.

⁷⁵ *Ibid.* hlm 50.

kewajiban berprestasi hidup kembali jika keadaan memaksa sudah tidak ada lagi.⁷⁶

Suatu keadaan memaksa merupakan suatu kejadian atau peristiwa yang tidak dikehendaki oleh para pihak yang mengadakan perjanjian, karena keadaan memaksa membuat perjanjian menjadi terlambat, berhenti sementara, atau bahkan dapat berhenti sama sekali. Sektor transportasi di perairan tidak terlepas dari adanya risiko *overmacht* atau keadaan memaksa yang dapat dibuktikan dengan banyaknya kejadian kecelakaan di sektor transportasi perairan karena adanya keadaan memaksa. Suatu produk peraturan perundang-undangan harus memberikan suatu perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi para pihak yang berkepentingan. Banyaknya kerugian yang dialami baik itu pengangkut dan pengguna jasa yang disebabkan karena adanya peristiwa *overmacht*, perlu diperhatikan bagaimana agar kejadian tersebut dapat diprediksi. Kemajuan teknologi di bidang transportasi adalah salah satu solusi untuk mencegah peristiwa kecelakaan yang terus berulang dan modul pelatihan bagi nahkoda dan para perwira kapal terhadap antisipasi terhadap bencana yang mengancam kapal saat berlayar di perairan.

⁷⁶ *Ibid.* hlm 48.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, dapatlah dikemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Tiket dalam perjanjian pengangkutan yang didalamnya terdapat unsur klausul baku merupakan tergolong sebagai alat bukti tulisan sesuai dengan ketentuan Pasal 164 HIR. Tiket merupakan alat bukti tentang terjadinya hubungan hukum antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai pengirim dengan PT ASDP sebagai pengangkut dalam bentuk perjanjian pengangkutan barang. Eksistensi tiket sebagai salah satu bentuk kontrak baku yang tertulis hanya nama perusahaan pengangkut, bentuk tersebut disebut juga *contract form* atau *standart contract* dengan prinsip *take it or leave it*. Tiket perjanjian pengangkutan barang antara Ko Suntek dan PT ASDP merupakan sebagai alat bukti akta di bawah tangan yang memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna dan mengikat.
2. Beban pembuktian adanya peristiwa *overmacht* terletak/dibebankan kepada pengangkut. Hal tersebut berdasarkan prinsip pedoman beban pembuktian berdasarkan teori hukum, dimana ketentuan Pasal 468 KUHD dan Pasal 41 ayat (2) UU Pelayaran telah menentukan sendiri hukum materil dan syarat-syarat yang dibebankan kepada pengangkut dengan risiko apabila ia dapat membuktikan bukan karena kesalahannya maka ia terlepas dari tanggung jawab ganti rugi. Sebaliknya jika pengangkut tidak dapat membuktikan dalil-dalilnya maka ia harus bertanggung jawab atas kerugian pengirim.
3. Putusan Hakim Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2037 K/Pdt/2015 yang dalam pertimbangannya menyatakan Bahwa tindakan Tergugat II sebagai kapten kapal membuang sebagian pupuk milik Penggugat ke laut merupakan tindakan untuk menyelamatkan kapal dalam keadaan darurat, oleh karena adanya ombak besar. Hakim Mahkamah Agung

menguatkan Putusan Pengadilan Tinggi Palu Nomor 18/PDT/2015/PTPAL dan putusan Pengadilan Negeri Luwuk Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.LWK. Menurut Hakim Mahkamah Agung permohonan Kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi Sunardi Hongkiriwang alias Ko Suntek tersebut harus ditolak. Pada tingkat Mahkamah Agung atau tingkat Kasasi pertimbangan *Judex Juris* Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 2037 K/Pdt/2015 bahwa *Judex Facti* tidak salah menerapkan hukum. Penilaian terhadap hasil pembuktian tidak dapat dipertimbangkan dalam tingkat kasasi, sebab tingkat kasasi hanya berkenaan dengan adanya kesalahan penerapan hukum. Maka permohonan kasasi yang diajukan beserta dalil-dalil atau alasan-alasan oleh Pemohon Kasasi harus ditolak.

4.2 Saran-Saran

1. Pengaturan mengenai perjanjian pengangkutan barang diatur dalam ketentuan Pasal 38 ayat (2) dimana karcis untuk pengangkutan penumpang dan dokumen muatan untuk pengangkutan barang. Hendaknya hal tersebut diperhatikan oleh penyedia jasa angkutan (pengangkut) yaitu PT ASDP pada saat mengikatkan dirinya kepada pengguna jasa Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek, ataupun hal ini berlaku kepada pihak lainnya yang akan mengadakan perjanjian pengangkutan barang angkutan di perairan.
2. Hakim memiliki hak Ex-Officio karena jabatannya, harus bersikap aktif didalam persidangan acara perdata untuk mengalokasikan beban pembuktian bagi para pihak yang berperkara. Majelis hakim memberi alokasi beban pembuktian kepada pihak yang paling sedikit dirugikan/menderita kerugian, yaitu pihak penyedia jasa dalam hal penyelenggaraan pengangkutan adalah perusahaan angkutan atau pengangkut.
3. Hendaknya apabila terjadi sengketa dalam proses pengiriman barang dalam perjanjian pengangkutan barang angkutan di perairan, para pihak seyogianya memilih menyelesaikan sengketa tersebut dengan cara negosiasi atau musyawarah demi terwujudnya penyelesaian yang adil dan menguntungkan bagi kedua belah pihak.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Abdulkadir Muhammad. 1990. *Hukum Perdata Indonesia*. (Bandung: Citra Aditya Bakti).

_____. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga Cetakan V*. (Bandung: Citra Aditya Bakti).

Achmad Ali dan Wiwie Heryani. 2012. *Asas-asas Hukum Pembuktian*. (Jakarta: Kencana).

Eka Astri Maerisa. 2013. *Panduan Praktis Membuat Surat-Surat Bisnis & Perjanjian*. (Jakarta: Visimedia).

Elisabeth Nurhaini Butarbutar. 2016. *Hukum Pembuktian (Analisis Terhadap Kemandirian Hakim Sebagai Penegak Hukum Dalam Proses Pembuktian)*. (Bandung: Nuansa Aulia).

M. Husseyn Umar. 2015. *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*. (Jakarta: PT Fikahati Aneska).

M. Yahya Harahap. 2018. *Hukum Acara Perdata Tentang Gugatan, Persidangan, Penyitaan, Pembuktian, dan Putusan Pengadilan*. (Jakarta: Sinar Grafika).

Mariam Darus Badruzaman. 2001. *Kompilasi Hukum Perikatan*. (Bandung: Citra Aditya).

Michael Maloney. 2012. *Guide to Investing in Gold & Silver Lindungi Masa Depan Keuangan Anda*. (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama).

Peter Mahmud Marzuki. 2017. *Penelitian Hukum Edisi Revisi Cetakan 13*. (Surabaya: Kencana).

Rahmat. S.S. Soemadipradja. 2010. *Penjelasan Hukum Tentang Keadaan Memaksa (Syarat-Syarat Pembatalan Perjanjian yang Disebabkan Keadaan Memaksa/ Force Majeure)*. (Jakarta: National Legal Reform Program (NLRP)).

Salim. H.S. 2003. *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*. (Jakarta: Sinar Grafika).

Sentosa Sembiring. 2008. *Hukum Dagang*. (Bandung: Citra Aditya Bakti).

Soegijatna Tjakranegara. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. (Jakarta: Rineka Cipta).

Subekti. 2005. *Hukum Perjanjian*. (Jakarta Intermedia).

_____. 2014. *Aneka Perjanjian*. (Bandung: Citra Aditya Bakti),

Sudikno Mertokusumo. 2009. *Hukum Acara Perdata Indonesia*. (Yogyakarta: Liberty).

Suharnoko. 2004. *Hukum Perjanjian*. (Jakarta: Prenada Media).

Sution Usman Adji, dkk. 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: PT Rineka Cipta).

W.J.S Poerwadarminta. 2005. *Kamus Hukum Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Ilmu).

Wawan Muhwan Hariri. 2011. *Hukum Perikatan Dilengkapi Hukum Perikatan dalam Islam*. (Bandung: Pustaka Setia)

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*);

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel voor Indonesie*);

HIR (*Herzien Inlandsch Reglement*);

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

C. INTERNET

Nining Ratnaningsih “Pengertian Pertanggungjawaban” diakses dari <http://lembagabantuanhukumadani.blogspot.com/2016/10/pengertian-pertanggungjawaban.html?m=1> diakses pada tanggal 2 juni 2019.

Denita Br Matondang “Naik 2 Kali Lipat, KNKT Catat Ada 34 Kecelakaan Pelayaran di 2017” diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-3821137/naik-2-kali-lipat-knkt-catat-ada-34-kecelakaan-pelayaran-di-2017> diakses pada tanggal 8 Juni 2019, Pukul 19.00 WIB.

Ita Lismawati F Malau “Linimasa: Daftar Kecelakaan Kapal Sepanjang 2018” diakses dari <https://www.idntimes.com/news/indonesia/ita-malau/linimasa-kapal-tenggelam-masih-saja-terjadi-di/full> diakses pada tanggal 8 juni 2019, Pukul 21.00 WIB.

LAMPIRAN

- 1. Lampiran I : PUTUSAN Pengadilan Negeri Luwuk Nomor: 73/Pdt.G/2013/PN.LWK. Antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai Penggugat Melawan PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) sebagai Tergugat I dan Nahkoda KMP Lemuru sebagai Tergugat II.**
- 2. Lampiran II : PUTUSAN Pengadilan Tinggi Sulawesi Tengah di Palu Nomor: 18/PDT/2015/PTPAI. Antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai Pembanding semula Penggugat Melawan PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) sebagai Terbanding I semula Tergugat I dan Nahkoda KMP Lemuru sebagai Tebanding II semula Tergugat II.**
- 3. Lampiran III : PUTUSAN Kasasi Mahkamah Agung Nomor: 2037k/Pdt/2015 Antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai Pemohon Kasasi dahulu Penggugat/Pembanding Melawan PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) dan Nahkoda KMP Lemuru Keduanya sebagai Para Termohon Kasasi dahulu Tergugat/Para Terbanding.**

LAMPIRAN I

**PUTUSAN Pengadilan Negeri Luwuk Nomor: 73/Pdt.G/2013/PN.LWK.
Antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai Penggugat Melawan
PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) sebagai Tergugat I
dan Nahkoda KMP Lemuru sebagai Tergugat II.**





PUTUSAN

Nomor : 73/Pdt.G/2013/PN.LWK.

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Negeri Luwuk yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara perdata pada peradilan tingkat pertama telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara :

SUNARDI HONGKIRIWANG Als. KO SUNTEK, Pekerjaan Swasta, Alamat Jl. Dr. Moh Hatta, Kelurahan Maahas, Kecamatan Luwuk, Kabupaten Banggai, Yang dalam hal ini di Wakilkan melalui SYAMSURIZAL DJALUMANG, SH dan YUSAK SIAHAYA, SH. Kedua-duanya adalah Advokat / Pengacara dan Penasihat Hukum, beralamat di Jalan Kolonel Sugiono, No. 1 Luwuk, Kecamatan Luwuk, Kabupaten Banggai berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 27 Agustus 2013 yang telah didaftarkan pada Kepaniteraan Pengadilan Negeri Luwuk dibawah Nomor : W21,U3/93/HT.04.05/XI/2013 tanggal 30 Oktober 2013, Selanjutnya disebut sebagai PENGGUGAT;

m e l a w a n

- 1 **PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) Cabang Luwuk**, Alamat Jl. Tan Malaka, Kelurahan Keraton, Kec. Luwuk, Kabupaten Banggai yang dalam hal ini sebagai TERGUGAT I;
- 2 **NAKHODA KMP Lemuru**, Alamat Jl. Tan Malaka, Kelurahan Keraton, Kec. Luwuk, Kabupaten Banggai yang dalam hal ini sebagai TERGUGAT II ;

Pengadilan Negeri tersebut;

Setelah membaca Surat Gugatan serta surat-surat lain yang berhubungan dengan perkara ini;

Setelah mendengar keterangan pihak berperkara dalam proses jawab menjawab;

Setelah memeriksa bukti – bukti surat yang diajukan di persidangan;

Setelah mendengar keterangan saksi – saksi yang dihadirkan di persidangan;

Setelah memperhatikan alat bukti lainnya;

Setelah memperhatikan kesimpulan dari kedua belah pihak;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

TENTANG DUDUK PERKARANYA

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatan tertanggal 09 September 2013 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Luwuk pada tanggal 30 Oktober 2013 dalam Register Nomor : 73/Pdt.G/2013/PN.Lwk. telah mengajukan gugatan terhadap Para Tergugat dengan alasan sebagai berikut :

- 1 Bahwa Penggugat adalah milik syah atas pupuk sebanyak 240 sak yang dimuat oleh KMP Lemuru (Tergugat I) milik Perusahaan Air, Sungai, Danau, dan Penyeberangan (PT. ASDP) Cabang Luwuk menuju ke Salakan pada tanggal 5 Juli 2013 ;
- 2 Bahwa pada saat kapal fery KMP Lemuru milik Tergugat I berangkat dengan tujuan Salakan, Kabupaten Banggai Kepulauan dan sekitar jam 13. 15 Wita, Tergugat II selaku kapten kapal KMP Lemuru memerintahkan para ABK (Anak Buah Kapal) Tergugat II membuang seluruh barang- barang milik Penggugat ke laut berupa 240 sak pupuk dengan alasan masuk air akibat cuaca angin selatan, awan hitam kelabu dan laut berombak serta diakibatkan pula kelebihan muatan ;
- 3 Bahwa perbuatan Tergugat I dan Tergugat II adalah suatu perbuatan melanggar hukum yang mengakibatkan/ menimbulkan kerugian bagi Penggugat ;
- 4 Bahwa akibat perbuatan Tergugat I dan Tergugat II Penggugat menderita kerugian baik kerugian materil maupun immateril ;
- 5 Bahwa adapun kerugian materil adalah 240 sak pupuk dengan harga jual per sak adalah = Rp. 275.000 (Dua Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Rupiah) dikali 240 sak pupuk = Rp. 66.000.000 (Enam Puluh Enam Juta Rupiah) + upah buru Rp. 840.000,- (Delapan Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah), sedangkan kerugian immateril adalah para petani diwilayah Banggai Kepulauan telah menderita akibat tidak ada pupuk, tanaman-tanaman tidak subur dan akhirnya gagal panen, yang jika ditaksir mencapai sejumlah Rp. 1.000.000.000,- (Satu Milyar Rupiah) ;
- 6 Bahwa Penggugat telah menyampaikan Surat Teguran/ Peringatan kepada Tergugat I melalui surat tertanggal 28 Agustus 2013, Namun Tergugat I tidak menggubrisnya, dan

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



3 **Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**

putusan.mahkamahagung.go.id

akhirnya Penggugat mengajukan gugatan ini ke Pengadilan Negeri Luwuk sebagai jalan satu-satunya ;

- 7 Bahwa demi dan untuk menjamin adanya kepastian hukum kelak nanti, mohon kiranya Bapak Ketua Pengadilan Negeri Luwuk berkenan meletakkan sita jaminan barang-barang bergerak milik dari Tergugat I dan Tergugat II termasuk KMP. Lemuru Milik Tergugat I ;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut mohon kiranya Bapak Ketua Pengadilan Negeri Luwuk memeriksa dan memutuskan perkara ini sebagai berikut :

- 1 Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya ;
- 2 Menyatakan bahwa sita jaminan yang diletakan oleh juru sita Pengadilan Negeri Luwuk adalah syah dan berharga ;
- 3 Menyatakan bahwa kerugian yang diderita oleh Penggugat adalah baik kerugian materil dan inmateril sebagai berikut ;
 - Kerugian materil adalah 240 sak pupuk Rp. 275.000,- (Dua Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Rupiah) x 240 = Rp. Rp. 66.000.000,- (Enam Puluh Enam Juta Rupiah) + Upah Buruh Rp. 840.000,- (Delapan Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) = Rp. 66.840.000,- (Enam Puluh Enam Juta Delapan Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) ;
 - Kerugian inmateril adalah masyarakat petani tidak mendapatkan pupuk, sehingga tanaman gagal panen dan jika ditaksir menderita kerugian Rp. 1.000.000.000 (Satu Milyar Rupiah) ;
- 4 Menyatakan bahwa perbuatan Tergugat I maupun Tergugat II adalah suatu perbuatan yang melanggar hukum ;
- 5 Menyatakan bahwa Tergugat I dan Tergugat II bertanggung jawab secara renteng atas akibat perbuatannya kepada Penggugat tanpa terkecuali ;
- 6 Menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar kerugian adalah Rp. 66.840.00,- (Enam Puluh Enam Juta Delapan Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) + Rp. 1.000.000.000

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

(Satu Milyar Rupiah) = Rp. 1.066.840.000,- (Satu Milyar Enam Puluh Enam Juta Delapan

Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) seketika dan sekaligus ;

- 7 Menghukum kepada Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar uang paksa (Dwangsom) tiap hari sebesar Rp. 300.000,- (Tiga Ratus Ribu Rupiah) kepada Penggugat saat putusan ini telah mempunyai kekuatan hukum tetap ;
- 8 Menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar segala biaya yang timbul dalam pemeriksaan perkara ini ;

Atau :

Apabila Pengadilan Negeri Luwuk/ Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini berpendapat lain, mohon putusan yang adil dan bijaksana ;

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang telah ditetapkan Penggugat hadir kuasanya, Tergugat I hadir Tommy L. Kaunang sebagai General Manager PT. ASDP Cabang Luwuk, sedangkan Tergugat II hadir Wakidin sebagai Nakhoda KMP Lemuru;

Menimbang, bahwa sebelum pemeriksaan perkara dimulai, Majelis Hakim telah berupaya menyelesaikan perkara ini dengan perdamaian melalui proses mediasi sesuai dengan ketentuan Peraturan Mahkamah Agung No. 1 tahun 2008 dengan menetapkan Sdr. Taufiqurrohman, SH.M.Hum Hakim Pengadilan Negeri Luwuk sebagai Hakim Mediator berdasarkan persetujuan para pihak dengan Penetapan No. 73/Pen.Pdt.G/2013/ PN.Lwk. tertanggal 25 Nopember 2013 dan setelah diberikan waktu yang cukup untuk mediasi namun tidak berhasil menyelesaikan perkara ini dengan perdamaian sesuai dengan laporan dari Hakim Mediator tersebut tertanggal 10 Januari 2014 yang selanjutnya pemeriksaan perkara dilanjutkan dengan membacakan gugatan yang dinyatakan oleh Penggugat tidak ada perubahan;

Menimbang, bahwa atas gugatan Penggugat tersebut, Tergugat I dan II telah menyampaikan jawabannya secara tertulis tertanggal 29 April 2014, yang pada pokoknya sebagai berikut :

- 1 Bahwa Tergugat I adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Luwuk dan Tergugat II adalah Nakhoda Kmp. Lemuru menerima muatan pupuk pada hari Jum'at tanggal 5 Juli 2013

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



5 Direktorat Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dengan pembayaran sebesar Rp. 300.000,- yang diserahkan oleh pemilik barang (Ko, Suntek)

kepada petugas Loker/Lapangan, yang rencana awalnya akan dimuat dengan Kmp. Teluk

Cendrawasih II Kapasitas muat : Penumpang 250 Orang-, Kendaraan 12 Unit, namun kapal

mengalami kerusakan sehingga tidak dapat dioperasikan, sehingga digantikan oleh Kmp.

Lemuru Kapasitas muat : 100 Orang, Kendaraan 8 Unit dengan memuat sebanyak 2 (dua) truk

dimana muatan pupuk tersebut dibongkar diatas kapal, Pihak ASDP sudah mengupayakan

kepada Ko Suntek mengingat kapal kecil agar muatan bisa 1

(satu) truk saja yang dibongkar dan sisanya akan dimuat pada/trip

berikutnya tetapi bersikeras untuk memuat 2 (dua) Truk yang diberangkatkan dari Luwuk

tujuan Salakan pada hari Jum'at tanggal 5 Juli 2013 'am 13.00 wita yang diperkirakan tiba di

Pelabuhan Salakan jam 18.30 wita

2 Pada saat sebelum kejadian hari Jum'at tanggal 5 Juli 2013 saat Kmp. Lemuru berangkat dari

Luwuk cuaca di Pelabuhan baik yakni laut tenang, angin sedang serta langit mendung, namun

setelah berlayar sekitar jam

15. 10 wita sebagaimana Berta Acara Nakhoda mengalami cuaca tidak bagus yakni : laut

bergelombang, langit mendung/kabut tebal dan hujan sehingga

mengganggu pelayaran, saat bersamaan petugas darat memantau dari bibir pantai jarak pandang

berkurang diperkirakan + 200-300 meter, dengan demikian pada saat itu Nakhoda melakukan

tindakan penyelamatan kapal sesuai Undang-Undang Pelayaran sampai kondisi kapal stabil dan

tetap meneruskan pelayaran sampai di Pelabuhan Salakan, saat itu penumpang beserta muatan

lainnya bisa terselamatkan. Pada saat Nakhoda mengambil tindakan Penyelamatan telah

memerintahkan Crew ABK dibantu oleh sopir Truk & Penumpang untuk menutupi lobang air

di buritan kapal namun Pupuk sampai kondisi kapal aman/buritan kapal sudah terangkat,

sisanya tetap dibawa ke Pelabuhan tujuan Salakan dan pemiliknya mengambil pupuk + 100 sak

dimuat di mobil Dam Truknya informasi dariburuh Salakan, hanya pupuk yang kondisinya

basah disebabkan air laut &, sebagian kena air hujan atau sudah menjadi tanah sekitar 15 sak

yang tidak diambil sehingga dibawa pulang kembali ke Luwuk oleh Kmp. Lemuru.

3 Tergugat I dan Tergugat II terkejut atas sanggahan perbuatan melanggar hukum padahal

padahal waktu kejadian saat factor alam (Force majeure) yang dilakukan semata-mata untuk



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

menyelamatkan kapal beserta isinya, belum lagi laporan yang tidak jelas atas jumlah barang yang dimuat sebagaimana jumlah muatan yang dilaporkan/dibayar pemilik pupuk tidak sesuai dengan jumlah gugatan. Sebagaimana Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Bab IX Kelaiklautan Kapal, Pasal 139 berbunyi " Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan " dan Pasal. 144 nomor (2) berbunyi " Nakhoda' mengambil tindakan apabila orang dan atau yang ada di dalam membahayakan keselamatan kapal dan Awak Kapal" Pasal-pasal Konvensional. Internasional Keselamatan Jiwa Tahun 1974 Pasal. IV berbunyi " Kasus force majeure yakni : a) Suatu Kapal, yang tidak tunduk pada ketentuan konvensi ini pada saat berangkat pada suatu pelayaran, tidak boleh menjadi tunduk pada ketentuan Konvensi ini karena adanya penyimpangan dari pelayarannya semula akibat tekanan cuaca atas kasus force majeure lainnya; b) Orang-orang yang ada diatas sebuah kapal karena force majeure atau sebagai akibat dari kewajiban yang dibebankan ke Nakhoda untuk membawa orang-orang dan' kapal yang karam atau yang lainnya tidak boleh dijadikan pertimbangan untuk tujuan memastikan penerapan oleh suatu kapal mengenai ketentuan apapun dari Konvensi ini.

- 4 Selanjutnya selaku Tergugat perlu mengklarifikasi dengan besaran nilai gugatan yang diajukan Pupuk sebanyak 240 sak, sementara nilai yang telah dibayarkan di loket hanya sebesar Rp. 300.000,- dan apabila dibagi dengan tarif Rp. 2.000,- per sak berarti hanya 150 sak saja sehingga selebihnya tidak dilaporkan ke pihak pengangkut, sementara uang sebesar Rp. 300.000,- (tiga ratus ribu rupiah) dengan pecahan Rp. 100.000,- sebanyak 3 (tiga) lembar yang kami terima dikasih dengan cara kurang sopan yakni dengan melemparkan ke petugas loket dan uang tersebut masih kami tahan sambil menunggu proses lebill lanjut dari Pihak Asuransi.
- 5 Sebagaimana gugatan bahwa telah menyampaikan Surat Teguran /Peringatan, bahkan sampai sekarang kami tidak pernah menerima Surat Teguran/ Peringatan dimaksud dari Penggugat sehingga kami selaku Tergugat tidak membalas surat dari Penggugat, Penggugat hanya pernah datang menyuruh anak buahnya (Ibu Wati) ke Kantor ASDP untuk meminta Berita Acara, sementara Penggugat Atas nama KO SUNTEK tidak

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



7 Direktorat Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pernah datang ke kantor kami untuk membicarakan penyelesaian masalah, tiba masalah tersebut sudah masuk Pengadilan Negeri Luwuk.

6 Sesuai informasi dari Pihak Asuransi yang kami terima pada tanggal 28 April 2014 bahwa Klaim akan dibayarkan kepada Pihak Pemilik Barang sesuai nilai tiket yang telah diterima oleh Pihak Pengangkut yakni harga pupuk sebesar Rp. 275.000,- X 150 sak = Rp. 41.250.000,- (Empat puluh satu juta dua ratus lima puluh ribu rupiah), dan Pihak Asuransi akan membayarkan dalam waktu dekat.

7 Kami selaku Tergugat meminta kepada Bapak Ketua Pengadilan Negeri Luwuk untuk dapat adil dan bijaksana dalam melihat kedudukan permasalahan atas perkara dari Penggugat kepada Tergugat.

Menimbang, bahwa Penggugat telah mengajukan tanggapannya atas jawaban Tergugat I dan II (replik) tertanggal 23 Mei 2014 dan selanjutnya Tergugat I dan II mengajukan dupliknya tertanggal 24 Mei 2014 yang pada intinya masing-masing pihak tetap pada dalil-dalil mereka semula;

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

1 Foto copy **KAS BON KELUAR** atau tanda terima uang berjumlah **Rp. 840.000,- (delapan ratus ribu rupiah)** tertanggal **8 - 7 - 2013** yang diterima oleh **SAHABU** ; (diberi tanda bukti P-1);

Surat bukti mana telah bermeterai cukup dan setelah dicocokkan dengan aslinya oleh Hakim Ketua Majelis dan ternyata cocok;

Menimbang, bahwa selain bukti surat tersebut, Penggugat menghadirkan saksi-saksi di persidangan yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah yang pada pokoknya sebagai berikut :

Saksi I : YUSRAN DELU;

- Bahwa yang saya tahu ada masalah Pupuk yang dikirim ke Bangkep antara Penggugat dengan Para Tergugat yang saat itu ada semacam Surat Perintah untuk ambil di gudang PT. Pupuk Kaltim yaitu berupa DO penjualan barang ;
- Bahwa yang saksi tahu dalam DO tersebut ada 25 ton;
- Bahwa yang sudah diangkut sekitar 12 ton (50 karung) pada tanggal 5 Juli 2013;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa pupuk itu diambil digudang PT. Pupuk Kaltim dengan menggunakan Kendaraan Truk lalu dimuat di Teluk Lalong ;
- Bahwa Truk yang digunakan saat mengangkut pupuk itu pemiliknya adalah Kok Suntek atau Sunardi Hongkiriwang (Penggugat);
- Bahwa jumlah pupuk yang diangkut 240 karung dan diangkut menurut DO dengan tujuan Bangkep ;
- Bahwa menurut informasi dari sopir truk bahwa pupuk dimuat pada hari itu juga ke kapal Ferry;
- Bahwa saya saat itu melihat bahwa pupuk itu diangkut dengan menggunakan truk dari Gudang Pupuk Kaltim ke Ferry;
- Bahwa yang saya tahu pupuk diangkut dengan menggunakan Truk sebanyak 2 reet pada pagi hari karena Ferry mau berangkat ke Bangkep ;
- Bahwa harga pupuk per-sak yang bersubsidi Rp. 150.000,- dan harga yang non subsidi Rp. 450.000,- ;
- Bahwa saya mendapat informasi dari istri Penggugat, muatan pupuk yang dikirim kemarin itu tidak sampai di Bangkep karena ada di buang di tengah laut;
- Bahwa saya tidak tahu berapa yang dibuang ke laut ;

Menimbang, bahwa atas keterangan saksi tersebut diatas, Para Pihak menyatakan akan menanggapi dalam Kesimpulan ;

Saksi II : ARJUN LAMANGA:

- Bahwa yang saya tahu dengan masalah ini, bahwa saksi memuat barang berupa Pupuk 2 reet masing-masing 1 reet berjumlah 120 sak jadi semuanya 240 sak ;
- Bahwa saya ambil pupuk itu dari gudang PT. Pupuk Kaltim untuk dibawa ke kapal Ferry pada tanggal 5 Juli 2013 ;
- Bahwa saat memuat pupuk itu sekitar jam 11.00 s/d 12.00 siang hari;
- Bahwa yang saya tahu mobil masuk ke atas kapal Ferry dimana saat itu kapal posisi kosong ;

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan.

Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id

Telp : 021-384 3348 (ext.318)



9 Direktorat Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saya memuat pupuk itu atas perintah Kok Suntek atau Sunardi Hongkiriwang (Penggugat) ;
- Bahwa yang membuka palang keluar/masuk di pelabuhan adalah penjaga;
- Bahwa ada masalah sedikit pada saat tiba di pelabuhan ;
- Bahwa waktu masuk yang ke dua, saksi tidak mendengar ada masalah di Pos dan tidak ada yang ribut-ribut ;
- Bahwa pada waktu masuk pertama di pelabuhan tidak ada hambatan ;
- Bahwa barang berupa pupuk yang di kasi turun diatas kapal saksi yang menghitung juga ada buruh yang menghitung demikian juga dari pihak kapal Ferry ada juga yang menghitung lalu disusun letaknya dan saat itu baru 1 reet yang dimuat yaitu 120 sak dan dimuat yang ke dua lagi 120 sak, juga dihitung sama-sama;
- Bahwa Pupuk yang dimuat itu ditaruh di bagian belakang dek kapal, saksi tidak tahu kalau ada barang lain disana;
- Bahwa saya tidak memperhatikan kalau ada barang lain disana;
- Bahwa pada saat saksi masuk ke kapal Ferry saksi tetap di posisi diatas mobil selama pupuk diturunkan semuanya ;
- Bahwa pada saat penurunan barang yang ke II tidak ada kendaraan di atas kapal;
- Bahwa pada saat penurunan barang yang ke II saksi tetap posisi diatas mobil di atas Ferry;
- Bahwa yang membayar ongkos buruh adalah Bos (Penggugat) di rumahnya;

Menimbang, bahwa atas keterangan saksi tersebut diatas, Para Pihak menyatakan akan menanggapi dalam Kesimpulan ;

Saksi III : SAHABU LAFAHIDI Als. SABU;

- Bahwa yang saya tahu dengan masalah ini, yaitu masalah pemuatan pupuk ke kapal Ferry;
- Bahwa pada saat muat pupuk di pelabuhan ada saya disitu dan ada muat 2 ret;
- Bahwa pupuk yang dimuat ada 2 ret yaitu ada 240 sak (1 ret = 120 sak);
- Bahwa saya menghitung dengan cermat saat pupuk itu diturunkan di kapal;



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa pada saat itu sama sekali tidak ada kendaraan lain diatas kapal;
- Bahwa saya tidak tahu kalau ada Kok Suntek di Pelabuhan ;
- Bahwa nama kapal Ferry tersebut adalah KMP LEMURU;
- Bahwa pupuk diletakkan di bagian belakang yang 2 reet itu dan yang menentukan letak pupuk orang kapal ;
- Bahwa yang saya tahu keadaan kapal kondisinya kering tapi disekitar sana bisa air masuk karena ada lobang;
- Bahwa saat muat ret pertama sudah ada Kok Suntek ;

Menimbang, bahwa atas keterangan saksi tersebut diatas, Para Pihak menyatakan akan menanggapi dalam Kesimpulan ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Penggugat menyatakan cukup dengan pembuktiannya;

Menimbang, bahwa selanjutnya pihak Tergugat I dan II mengajukan bukti – bukti surat berupa :

1Foto copy **TIKET BARANG CURAH/ HEWAN, Lintasan Luwuk - Salakan** berat 150 sak pupuk Rp. 300.000. **No. 052893 tanggal 05 Juli 2013** (diberi tanda bukti T.I.II - 1);

2Foto copy **SURAT PERTSETUJUAN BERLAYAR No. Registrasi PPK.29/59/51/2013 nama Kapal KM LAMURU Tonnase 229-GT Nakhoda WAKIDIN tanggal berangkat 05 Juli 2013** (diberi tanda bukti T.I.II - 2) ;

3Foto copy **BERITA ACARA No. 09/OP.005/LMR/ASDP-LWK/2013 Kmp. Lemuru, 05 Juli 2013** (diberi tanda bukti T.I.II - 3);

4Foto copy **FOTO-FOTO SAAT PENYELAMATAN KAPAL** pada saat sedang mengalami cuaca buruk (diberi tanda bukti T.I.II - 4);

5Foto copy **Hukum Pengangkutan laut : Abk dan nahkoda/ Kuliahade's Blog** (diberi tanda bukti T.I.II - 5);

6Fax asli berupa **JP-INSURANCE – Persetujuan Pembayaran Klaim Ex-Gratis ATJP-B an. SUNARDI HONGKIRIWANG Manado, 9 Mei 2014** (diberi tanda bukti T.I.II - 6);

7Foto copy dari Fax **LEMBAR PERSETUJUAN KLAIM tanggal, 9-May-2014** (diberi tanda bukti T.I.II - 7);



1 Direktorat Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

8Foto copy dari Fak **PT. BANK BRI 9 (PERSERO) Tbk.** berupa Slip Penyetoran tanggal 12

Mei 2014 **PT JASARAHARJA PUTERA KP.Palu Jl. R.A Kartini No. 108 Palu tetang**

Klaim ATJP K an. SUNARDI HONGKIRIWANG, JUMLAH SETORAN 41.250.000,-

(diberi tanda bukti T.I.II - 8);

Bukti – bukti surat tersebut telah bermeterai cukup dan sesuai dengan aslinya;

Menimbang, bahwa selanjutnya Tergugat I dan II menyatakan cukup dengan pembuktiannya:

Menimbang, bahwa selanjutnya Penggugat mengajukan kesimpulan masing-masing tertanggal 16 September 2014 dan Tergugat I dan II tertanggal 04 September 2014 dan tidak akan mengajukan sesuatu lagi, melainkan mohon kepada Majelis Hakim untuk menjatuhkan putusan;

Menimbang, bahwa selanjutnya menunjuk kepada segala sesuatu yang terjadi di persidangan sebagaimana tertuang dalam Berita Acara Persidangan merupakan satu kesatuan utuh yang tak terpisahkan dari putusan ini ;

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUMNYA

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

Menimbang, bahwa dari proses jawab menjawab antara pihak Penggugat dan Para Tergugat serta dalam tahap pembuktian, Majelis Hakim mendapati pokok permasalahan dalam perkara ini sebagai berikut : Apakah perbuatan Tergugat II yang membuang pupuk milik Penggugat ke laut adalah merupakan perbuatan melawan hukum ?

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan sebagai berikut :

Menimbang, bahwa Penggugat mendalilkan bahwa pada tanggal 5 Juli 2013 Penggugat mengirim pupuk sebanyak 240 zak ke Salakan Kabupaten Banggai Kepulauan dengan menggunakan KMP Lemuru. Ketika dalam pelayaran pada sekitar jam 13.15 WITA, Tergugat II selaku kapten KMP Lemuru memerintahkan para Anak Buah Kapal (ABK) untuk membuang seluruh pupuk milik Penggugat ke laut dengan alasan masuk air akibat cuaca angin selatan, awan hitam kelabu dan laut berombak serta diakibatkan pula kelebihan muatan (vide posita pada angka 1 dan 2). Perbuatan mana adalah perbuatan melanggar hukum yang mengakibatkan Penggugat



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

mengalami kerugian materiil dan immateriil sebesar Rp. 1.066.840.000,- (satu milyar enam puluh enam juta delapan ratus empat puluh ribu rupiah) (vide posita pada angka 3, 4 dan 5);

Menimbang, dalam tanggapannya Tergugat I dan II telah menerangkan bahwa memang benar Tergugat I dan II telah memuat 240 zak pupuk milik Penggugat akan tetapi Penggugat hanya membayar biaya (karcis) sebesar Rp. 300.000,- (tiga ratus ribu rupiah) yang apabila dibagi dengan tarif per zak nya Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah), maka yang dibayarkan karcisnya hanya 150 zak oleh Penggugat (vide jawaban pada angka 4);

Menimbang, bahwa akan tetapi mengenai perbuatan Tergugat II yang membuang semua pupuk milik Penggugat adalah tidak benar. Karena yang dibuang hanya sebagian dan masih ada sisa \pm 100 zak;

Menimbang, bahwa selain itu perbuatan Tergugat II yang membuang sebagian pupuk milik Penggugat bukan perbuatan melawan hukum, melainkan dilakukan untuk menyelamatkan kapal karena adanya force majeure yang membahayakan kapal (vide jawaban pada angka 3);

Menimbang, bahwa untuk itu akan dipertimbangkan sebagai berikut :

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti surat bertanda T.I.II-2 dan T.I.II-3 terungkap fakta bahwa KMP Lemuru dengan nakhoda Wakidin telah disetujui untuk berlayar pada hari Jumat tanggal 5 Juli 2013 dengan rute berangkat dari D. ASDP menuju pelabuhan Salakan dengan muatan sesuai manifest. Fakta mana tidak disangkal oleh Penggugat;

Menimbang, bahwa dengan demikian terbukti bahwa KMP Lemuru dalam kondisi baik dan laik laut/laik layar sebagaimana disebutkan dalam pasal 219 ayat 1 UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti surat bertanda T.I.II-3 dan T.I.II-4 terungkap fakta bahwa ketika KMP Lemuru berlayar dengan tujuan Salakan Kabupaten Banggai Kepulauan, pada sekitar pukul 13.15 WITA terjadi keadaan cuaca sebagai berikut : angin selatan, awan hitam kelabu, laut berombak \pm 1 – 2 meter dengan kecepatan 7,7 knot. Pada jam 14.45 WITA dilaporkan bahwa ruang kwadran/kemudi terisi air laut, dan pada jam 15.10 WITA air laut sudah menggenangi car deck buritan sampai batas kamar mandi belakang dan menggenangi muatan pupuk. Selanjutnya muatan pupuk dibuang ke laut sampai buritan terangkat dan air di car deck berukurang dan tidak



11 Direktorat Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

masuk ke ruang kemudi lagi. Setelah pembuangan sebagian pupuk tersebut buritan kapal terangkat dan air di car deck berkurang dan tidak masuk ke ruang kemudi lagi;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta di atas terbukti bahwa dalam pelayarannya KMP Lemuru mengalami cuaca buruk yang mengakibatkan air laut masuk ke buritan kapal. Dengan tujuan menyeimbangkan dan menstabilkan kapal agar kapal dapat berlayar sampai tujuan, maka Tergugat II memerintahkan anak buah kapal (ABK) untuk membuang muatan pupuk milik Penggugat sampai kapal tidak kemasukan air laut lagi;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas terbukti ada keadaan yang darurat yang apabila tidak diambil tindakan membuang sebagian muatan akan mengakibatkan kapal tidak stabil dan tidak dapat melanjutkan pelayaran menuju pelabuhan Salakan;

Menimbang, bahwa dengan demikian Majelis Hakim berpendapat Tergugat I dan II telah dapat membuktikan keadaan darurat yang mengharuskan Tergugat II melakukan tindakan membuang sebagian muatan pupuk milik Penggugat ke laut. Sehingga perbuatan Tergugat II bukanlah perbuatan yang melawan hukum;

Menimbang, bahwa mengenai keterangan saksi yang diajukan Penggugat oleh karena keterangan saksi-saksi tersebut pada pokoknya mengenai jumlah pupuk yang diangkut oleh KMP Lemuru sedangkan mengenai hal tersebut tidak dibantah oleh Tergugat I dan II, maka Majelis Hakim berpendapat hal tersebut tidak menjadi masalah dan oleh karena itu tidak perlu dipertimbangkan;

Menimbang, bahwa oleh karena perbuatan Tergugat II yang membuang pupuk Penggugat ke laut bukan merupakan perbuatan melawan hukum, maka petitum pada angka 4 gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak berdasarkan hukum dan oleh karenanya harus ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena gugatan pokok ditolak, maka petitum yang lainnya yang merupakan petitum turutan dari gugatan pokok harus dinyatakan ditolak juga. Sehingga gugatan Penggugat harus dinyatakan ditolak seluruhnya;

Menimbang, bahwa oleh karena gugatan Penggugat ditolak seluruhnya, maka Penggugat harus dinyatakan sebagai pihak yang kalah dan terhadap pihak yang kalah harus dihukum untuk membayar biaya perkara yang besarnya akan ditentukan dalam amar putusan;

Mengingat ketentuan RBg dan peraturan perundang-undangan yang bersangkutan;



MENGADILI :

- 1 Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
- 2 Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara yang sampai dengan pengucapan putusan ini sebesar Rp. 871.000,- (delapan ratus tujuh puluh satu ribu rupiah) ;

Demikianlah diputuskan dalam musyawarah Majelis Hakim Pengadilan Negeri Luwuk pada hari : Senin, tanggal : 29 September 2014, oleh kami : NANANG ZULKARNAIN FAISAL, SH. sebagai Hakim Ketua, AMINUDDIN J. DUNGGIO, SH., dan BAKHRUDDIN TOMAJAHU, SH.MH, masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan mana diucapkan dalam persidangan yang terbuka untuk umum pada hari Selasa, tanggal 30 September 2014, oleh Hakim Ketua didampingi oleh kedua Hakim Anggota tersebut dengan dibantu oleh IDA PUTU SUDIKA, SH., sebagai Panitera, dihadiri oleh Kuasa Hukum Penggugat dan Tergugat I dan III;

HAKIM-HAKIM ANGGOTA

HAKIM KETUA

AMINUDDIN J. DUNGGIO, S.H.

NANANG ZULKARNAIN FAISAL, S.H.

BAKHRUDDIN TOMAJAHU, S.H., M.H.

PANITERA PENGGANTI

IDA PUTU SUDIKA, SH.

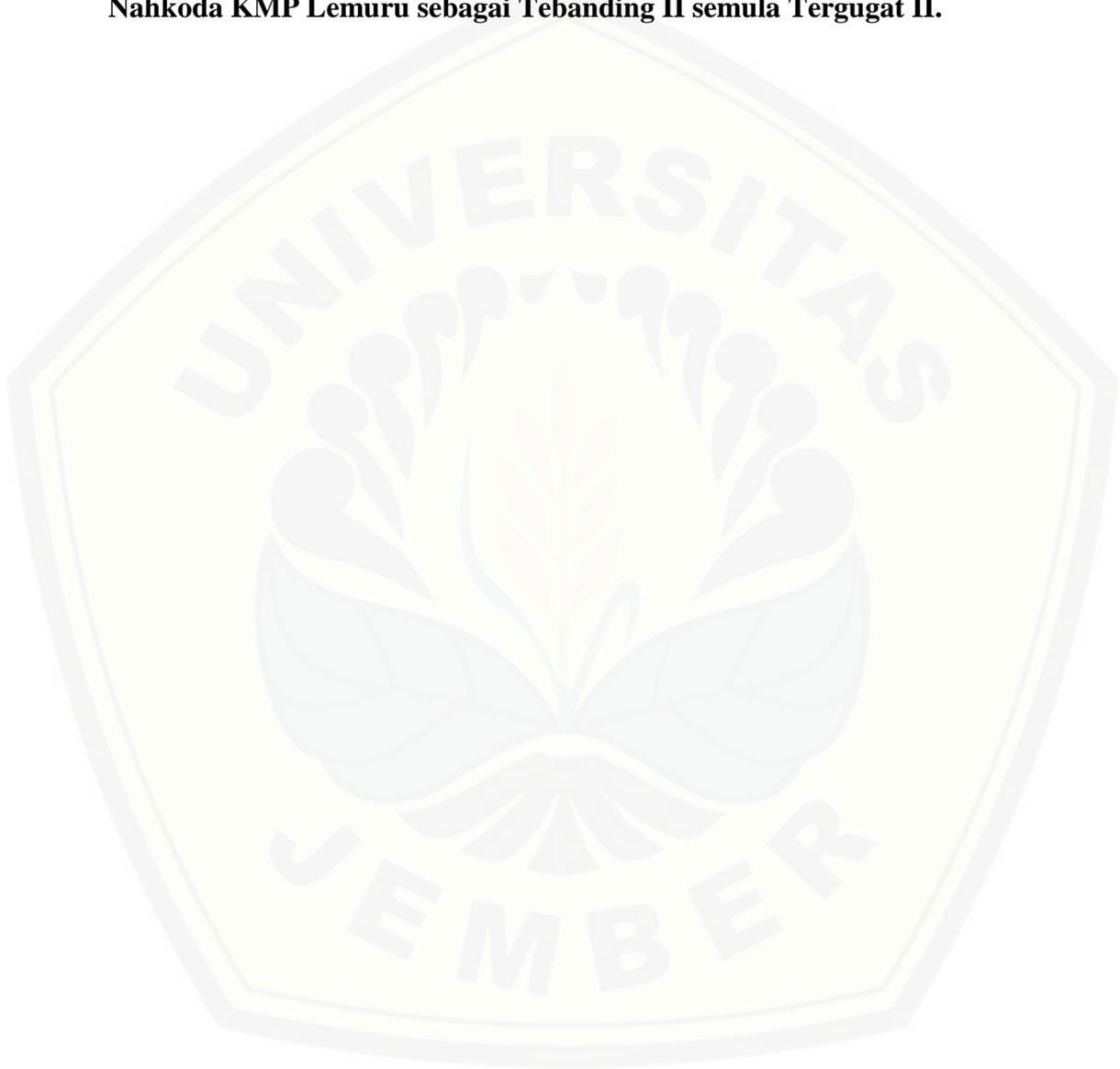
Biaya-biaya :

1. Pendaftaran.....	Rp.	30.000,-
2. ATK	Rp.	50.000,-
3. Panggilan	Rp.	740.000,-
5. Leges.....	Rp.	40.000,-
6. Redaksi	Rp.	5.000,-
7. Meterai.....	Rp.	6.000,-

Jumlah Rp. 1.621.000,-
(satu juta enam ratus dua puluh satu ribu rupiah)

LAMPIRAN II

PUTUSAN Pengadilan Tinggi Sulawesi Tengah di Palu Nomor: 18/PDT/2015/PTPAL. Antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai Pembanding semula Penggugat Melawan PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) sebagai Terbanding I semula Tergugat I dan Nahkoda KMP Lemuru sebagai Tebanding II semula Tergugat II.





SALINAN

P U T U S A N
Nomor 18/PDT/2015/PT PAL

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Tinggi Sulawesi Tengah di Palu yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara perdata dalam tingkat banding, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara antara :

SUNARDI HONGKIRIWANG Als. **KO SUNTEK**, Pekerjaan Swasta, Alamat Jl.

Dr. Moh Hatta, Kelurahan Maahas, Kecamatan Luwuk, Kabupaten Banggai ;

Dalam hal ini di wakili oleh kuasanya **SYAMSURIZAL DJALUMANG, SH** dan **YUSAK SIAHAYA, SH.** keduanya adalah Advokat / Pengacara dan Penasihat Hukum, yang berkantor di Jalan Kolonel Sugiono, No. 1 Luwuk, Kabupaten Banggai berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 27 Agustus 2013 :

Selanjutnya disebut sebagai **Pembanding semula Penggugat ;**

M E L A W A N :

- 1 **PT. ANGKUTAN SUNGAI, DANAU dan PENYEBRANGAN (ASDP) CABANG LUWUK**, Alamat Jl. Tan Malaka, Kelurahan Keraton, Kec. Luwuk, Kabupaten Banggai ;

Selanjutnya disebut sebagai **Terbanding I semula Tergugat I ;**

- 2 **NAKHODA KMP LEMERU**, Alamat Jl. Tan Malaka, Kelurahan Keraton, Kec. Luwuk, Kabupaten Banggai ;

Selanjutnya disebut sebagai **Terbanding II semula Tergugat II ;**

Pengadilan Tinggi tersebut ;

Setelah membaca berkas perkara dan surat - surat yang berhubungan dengan perkara ini ;

TENTANG DUDUK PERKARA

Mengutip serta memperhatikan uraian-uraian tentang hal-hal yang tercantum dalam turunan resmi putusan Pengadilan Negeri Luwuk tertanggal 30 September 2014 Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.Lwk yang amar selengkapnyanya berbunyi sebagai berikut :

- 1 Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya;



2 Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara yang sampai dengan pengucapan putusan ini sebesar Rp. 871.000,- (delapan ratus tujuh puluh satu ribu rupiah) ;

Menimbang, bahwa berdasarkan Putusan Pengadilan Negeri tersebut Pembanding semula Penggugat melalui kuasa hukumnya telah mengajukan permohonan banding dihadapan Wakil Panitera Pengadilan Negeri Luwuk pada tanggal 07 Oktober 2014 sebagaimana ternyata dari Akta Pernyataan Permohonan Banding Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.Lwk, permohonan banding mana telah diberitahukan kepada Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II masing-masing pada tanggal 03 Nopember 2014 ;

Menimbang, bahwa Pembanding semula Penggugat melalui kuasa hukumnya telah mengajukan Memori Banding tertanggal 17 Nopember 2014 yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Luwuk pada tanggal 20 Nopember 2014, Memori Banding tersebut telah diserahkan kepada Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II masing-masing pada tanggal 20 Nopember 2014 ;

Menimbang, bahwa berdasarkan memori banding tersebut, Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II telah mengajukan kontra memori banding tertanggal 01 Nopember 2014, kontra memori banding mana telah diserahkan kepada kuasa Pembanding semula kuasa Penggugat pada tanggal 02 Desember 2014 ;

Menimbang, bahwa sebelum berkas perkara ini dikirim ke Pengadilan Tinggi untuk pemeriksaan dalam tingkat banding, kepada para pihak telah diberi kesempatan untuk mempelajari dan memeriksa berkas perkara di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Palu sesuai dengan Surat Pemberitahuan Memeriksa Berkas Perkara kepada kuasa Pembanding semula kuasa Penggugat, Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II masing-masing pada tanggal 10 Desember 2014 ;

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang, bahwa permohonan banding oleh kuasa Pembanding semula kuasa Penggugat diajukan dalam tenggang waktu dan menurut tata cara yang telah ditentukan oleh Undang-Undang, oleh karena itu permohonan banding tersebut secara formil dapat diterima ;

Menimbang, bahwa alasan-alasan kuasa Pembanding semula kuasa Penggugat dalam memori bandingnya pada pokoknya adalah sebagai berikut :

- 1 Bahwa putusan judex pactie Pengadilan Negeri Luwuk adalah bertentangan dengan hukum dan peraturan lainnya ;
- 2 Bahwa judex pactie tidak mempertimbangkan keterangan saksi-saksi yang diajukan oleh Pemohon banding, judex pactie hanya mempertimbangkan bukti surat yang



diajukan oleh Terbanding I dan Terbanding II, tanpa di dukung dengan keterangan saksi, padahal masih ada muatan lain selain muatan pupuk milik Pemohon banding dan situasi saat itu keadaan cuaca tidak buruk ;

- 3 Bahwa seharusnya judex pactie Pengadilan Negeri Luwuk mempertimbangkan sisa 100 sak pupuk milik Pemohon banding tidak bisa digunakan lagi karena telah rusak terendam air ;
- 4 Bahwa keterangan dari syahbandar Luwuk mengatakan bahwa terjadi adanya cuaca buruk pada saat pelayaran menuju Salakan oleh Pembanding menolak, sebab hal ini bersifat subyektif tanpa didukung keterangan saksi demikian pula yang berkepentingan menyatakan cuaca buruk adalah Badan Meteorologi Kabupaten Banggai, bukan Syahbandar ;

Menimbang, bahwa alasan-alasan Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II dalam kontra memori bandingnya pada pokoknya adalah sebagai berikut :

- 1 Bahwa seluruh pertimbangan Majelis Hakim dalam putusan Pengadilan Negeri Luwuk Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.Lwk tanggal 30 September 2014 telah tepat dan benar serta tidak ada yang bertentangan dengan hukum serta peraturan lainnya ;
- 2 Bahwa benar KMP Lemuru telah mengalami keadaan darurat / force majeure karena cuaca buruk yang mengakibatkan air laut masuk kedalam buritan kapal sampai batas kamar mandi belakang dan menggenangi muatan pupuk, sehingga untuk menjaga keseimbangan dan kestabilan kapal maka Nakhoda KMP Lemuru Wakidin memerintahkan anak buah kapal (ABK) untuk membuang sebagian pupuk milik Penggugat / Pembanding sampai kapal tidak kemasukan air laut ;

Menimbang, bahwa setelah Pengadilan Tinggi membaca dan mempelajari secara seksama berkas perkara, berita acara persidangan, keterangan saksi-saksi dan surat-surat bukti yang diajukan oleh para pihak serta salinan resmi putusan Pengadilan Negeri Luwuk Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.LWK tanggal 30 September 2014 yang dimohonkan banding tersebut ;

Menimbang, bahwa terhadap memori banding yang diajukan kuasa Pembanding semula kuasa Penggugat setelah Pengadilan Tinggi mencermati semua dalil Pembanding semula Penggugat tersebut telah ternyata tidak ada hal-hal yang baru karena dalil-dalil Pembanding semula Penggugat telah dipertimbangkan oleh Majelis Hakim tingkat pertama, sehingga terhadap memori banding tersebut tidak perlu dipertimbangkan lagi ;

Menimbang, demikian pula terhadap kontra memori banding yang diajukan Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II oleh karena kontra memori banding tersebut



mendukung putusan Pengadilan tingkat pertama, maka terhadap kontra memori banding tersebut tidak perlu pula untuk dipertimbangkan lagi ;

Menimbang, bahwa atas dasar pertimbangan tersebut di atas, maka Pengadilan Tinggi berpendapat bahwa pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama sudah tepat dan benar sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku oleh karena itu pertimbangan tersebut dapat disetujui dan diambil alih oleh Pengadilan tingkat banding sebagai alasan dan pertimbangan hukum sendiri dalam memutus perkara ini ditingkat banding ;

Menimbang, bahwa sehubungan dengan pertimbangan tersebut diatas, maka putusan Pengadilan Negeri Luwuk Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.LWK tanggal 30 September 2014 tersebut dapat dipertahankan dan harus dikuatkan ;

Menimbang, bahwa oleh karena Pemanding semula Penggugat tetap berada dipihak yang kalah, maka harus dihukum untuk membayar biaya perkara yang timbul dalam kedua tingkat peradilan, yang dalam tingkat banding ditetapkan sebagaimana amar putusan dibawah ini;

Mengingat akan pasal-pasal dari Undang-Undang serta ketentuan-ketentuan hukum yang bersangkutan ;

MENGADILI :

- Menerima permohonan banding dari kuasa Pemanding semula kuasa Penggugat tersebut ;
- Menguatkan putusan Pengadilan Negeri Luwuk Nomor 73/Pdt.G/2013/PN.LWK tanggal 30 September 2014 yang dimohonkan banding tersebut ;
- Menghukum Pemanding semula Penggugat untuk membayar biaya perkara dalam kedua tingkat peradilan, yang untuk tingkat banding ditetapkan sebesar Rp. 150.000- (seratus lima puluh ribu rupiah) ;

Demikianlah diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Tinggi Sulawesi Tengah di Palu pada hari **SELASA** tanggal **31 MARET 2015** oleh **I NYOMAN SUKRESNA,SH.** Hakim Tinggi Pengadilan Tinggi sebagai Ketua Majelis, **SANTUN SIMAMORA,SH.,MH** dan **H.ERLIN HERMANTO,SH.,MH** masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan mana diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari **KAMIS** tanggal **09 APRIL 2015** oleh Hakim Ketua Majelis dengan dihadiri oleh Hakim-Hakim Anggota dan **NISFAH, SH** Panitera Pengganti Pengadilan Tinggi tersebut tanpa dihadiri oleh Pemanding/kuasanya dan Terbanding I, II ;



HAKIM ANGGOTA

KETUA MAJELIS

ttd

ttd

SANTUN SIMAMORA,SH.,MH

INYOMAN SUKRESNA,SH.

ttd

H.ERLIN HERMANTO,SH.,MH

Panitera Pengganti

ttd

NISFAH,SH.

Perincian Biaya :

1. Redaksi Rp. 5.000,-
2. Meterai Rp. 6.000,-
3. Pemberkasan Rp. 139.000,-

Jumlah Rp. 150.000,-

Untuk Salinan yang sama bunyinya oleh :
Panitera Pengadilan Tinggi Sulawesi Tengah

RIO KUMITIAS AMBARSAKTI,SH.

NIP. 19610516 198503 1 003

LAMPIRAN III

PUTUSAN Kasasi Mahkamah Agung Nomor: 2037k/Pdt/2015 Antara Sunardi Hongkiriwang Als. Ko Suntek sebagai Pemohon Kasasi dahulu Penggugat/Pembanding Melawan PT. Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan (ASDP) dan Nahkoda KMP Lemuru Keduanya sebagai Para Termohon Kasasi dahulu Tergugat/Para Terbanding.





PUTUSAN
Nomor 2037 K/Pdt/2015

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG

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

SUNARDI HONGKIRIWANG Als. KO SUNTEK, bertempat tinggal di Jalan Dr. Moh Hatta, Kelurahan Maahas, Kecamatan Luwuk, Kabupaten Banggai, dalam hal ini memberi kuasa kepada Syamsurizal Djalumang, S.H., dan kawan, Para Advokat, berkantor di Jalan Kolonel Sugiono Nomor 1 Luwuk, Kabupaten Banggai, Sulawesi Tenggara, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 27 Agustus 2013;
Pemohon Kasasi dahulu Penggugat/Pembanding;

L a w a n:

1. PT ANGKUTAN SUNGAI, DANAU DAN PENYEBRANGAN (ASDP) CABANG LUWUK;

2. NAKHODA KMP LEMURU;

Keduanya bertempat tinggal di Jalan Tan Malaka, Kelurahan Keraton, Kecamatan Luwuk, Kabupaten Banggai;

Para Termohon Kasasi dahulu Para Tergugat/Para Terbanding;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata sekarang Pemohon Kasasi dahulu sebagai Penggugat/Pembanding telah menggugat sekarang Para Termohon Kasasi dahulu sebagai Para Tergugat/Para Terbanding muka persidangan Pengadilan Negeri Luwuk pada pokoknya atas dalil-dalil:

1. Bahwa Penggugat adalah milik sah atas pupuk sebanyak 240 sak yang dimuat oleh KMP Lemuru (Tergugat I) milik Perusahaan Air, Sungai, Danau dan Penyeberangan (PT ASDP) Cabang Luwuk menuju ke Salakan pada tanggal 5 Juli 2013;
2. Bahwa pada saat Kapal Fery KMP Lemuru milik Tergugat I berangkat dengan tujuan Salakan, Kabupaten Banggai Kepulauan dan sekitar jam 13.15 WITA, Tergugat II selaku Kapten Kapal KMP Lemuru memerintahkan Para ABK (Anak Buah Kapal) Tergugat II membuang seluruh barang-barang milik Penggugat ke laut berupa 240 sak pupuk dengan alasan masuk air akibat cuaca angin selatan, awan hitam kelabu dan laut berombak serta diakibatkan pula kelebihan muatan;

Halaman 1 dari 6 hal. Put Nomor 2037 K/Pdt/2015



3. Bahwa perbuatan Tergugat I dan Tergugat II adalah suatu perbuatan melanggar hukum yang mengakibatkan/menimbulkan kerugian bagi Penggugat;
4. Bahwa akibat perbuatan Tergugat I dan Tergugat II Penggugat menderita kerugian baik kerugian materiil maupun immaterial;
5. Bahwa adapun kerugian materiil adalah 240 sak pupuk dengan harga jual per sak adalah = Rp275.000,00 (dua ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) dikali 240 sak pupuk = Rp66.000.000,00 (enam puluh enam juta rupiah) + upah buruh Rp840.000,00 (delapan ratus empat puluh ribu rupiah) sedangkan kerugian immaterial adalah para petani di wilayah Banggai Kepulauan telah menderita akibat tidak ada pupuk, tanaman-tanaman tidak subur dan akhirnya gagal panen yang jika ditaksir mencapai sejumlah Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah);
6. Bahwa Penggugat telah menyampaikan Surat Teguran/Peringatan kepada Tergugat I melalui Surat tertanggal 28 Agustus 2013, namun Tergugat I tidak menggubrisnya dan akhirnya Penggugat mengajukan gugatan ini ke Pengadilan Negeri Luwuk sebagai jalan satu-satunya;
7. Bahwa demi dan untuk menjamin adanya kepastian hukum kelak nanti, mohon kiranya Bapak Ketua Pengadilan Negeri Luwuk berkenan meletakkan sita jaminan barang-barang bergerak milik dari Tergugat I dan Tergugat II termasuk KMP Lemuru Milik Tergugat I;

Bahwa berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Luwuk agar memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan bahwa sita jaminan yang diletakkan oleh Juru Sita Pengadilan Negeri Luwuk adalah sah dan berharga;
3. Menyatakan bahwa kerugian yang diderita oleh Penggugat adalah baik kerugian materiil dan immaterial sebagai berikut:
 - Kerugian materiil adalah 240 sak pupuk Rp275.000,00 (dua ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) x 240 = Rp66.000.000,00 (enam puluh enam juta rupiah) + upah buruh Rp840.000,00 (delapan ratus empat puluh ribu rupiah) = Rp66.840.000,00 (enam puluh enam juta delapan ratus empat puluh ribu rupiah);
 - Kerugian immaterial adalah masyarakat petani tidak mendapatkan pupuk, sehingga tanaman gagal panen dan jika ditaksir menderita kerugian Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah);
4. Menyatakan bahwa perbuatan Tergugat I maupun Tergugat II adalah suatu perbuatan yang melanggar hukum;



5. Menyatakan bahwa Tergugat I dan Tergugat II bertanggung jawab secara renteng atas akibat perbuatannya kepada Penggugat tanpa terkecuali;
6. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar kerugian adalah Rp66.840.00,00 (enam puluh enam juta delapan ratus empat puluh ribu rupiah) + Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) = Rp1.066.840.000,00 (satu miliar enam puluh enam juta delapan ratus empat puluh ribu rupiah) seketika dan sekaligus;
7. Menghukum kepada Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) tiap hari sebesar Rp300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) kepada Penggugat saat putusan ini telah mempunyai kekuatan hukum tetap;
8. Menghukum Tergugat I dan Tergugat II untuk membayar segala biaya yang timbul dalam pemeriksaan perkara ini;

Atau:

Apabila Pengadilan Negeri Luwuk/Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini berpendapat lain, mohon putusan yang adil dan bijaksana;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Luwuk telah memberikan Putusan Nomor 73/Pdt.G/2013/PN Lwk., tanggal 30 September 2014 dengan amar sebagai berikut:

1. Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya perkara yang sampai dengan pengucapan putusan ini sebesar Rp871.000,00 (delapan ratus tujuh puluh satu ribu rupiah);

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan Penggugat/Pembanding putusan Pengadilan Negeri Luwuk tersebut telah dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Palu dengan Putusan Nomor 18/PDT/2015/PT PALU., tanggal 9 April 2015;

Menimbang, bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Penggugat/Pembanding pada tanggal 27 April 2015 kemudian terhadapnya oleh Penggugat/Pembanding dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 27 Agustus 2013, diajukan permohonan kasasi pada tanggal 4 Mei 2015 sebagaimana ternyata dari Akta Permohonan Kasasi Nomor 18/PDT/2015/PT PALU., yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Luwuk, permohonan tersebut diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 12 Mei 2015;

Bahwa memori kasasi dari Pemohon Kasasi dahulu Penggugat/Pembanding tersebut telah diberitahukan kepada Para Tergugat/Para Terbanding pada tanggal 22 Mei 2015;

Bahwa kemudian Para Tergugat/Para Terbanding mengajukan kontra



memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Luwuk pada tanggal 28 Mei 2015;

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

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/ Penggugat/Pembanding dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa *Judex Facti* Pengadilan Tinggi Palu telah salah dan keliru dalam menerapkan hukum dan atau peraturan-peraturan lainnya;
2. Bahwa *Judex Facti* Pengadilan Tinggi Palu dalam putusan pada halaman 4 (empat) bagian ke-1 (satu) pertimbangan hukum yaitu:
 - Bahwa terhadap memori banding yang diajukan kuasa Pembanding semula kuasa Penggugat setelah Pengadilan Tinggi Palu mencermati semua dalil Pembanding semua Penggugat tersebut telah ternyata tidak ada hal-hal yang baru karena dalil-dalil Pembanding semula Penggugat telah dipertimbangkan oleh Majelis Hakim Tingkat Pertama sehingga terhadap memori banding tersebut tidak perlu dipertimbangkan lagi;
 - Bahwa demikian pula terhadap kontra memori banding yang diajukan Terbanding I dan II semula Tergugat I dan II oleh karena kontra memori banding tersebut mendukung Putusan Pengadilan Tingkat Pertama, maka terhadap kontra memori banding tersebut tidak perlu pula untuk dipertimbangkan lagi;
 - Bahwa atas dasar pertimbangan tersebut di atas, maka pengadilan tinggi berpendapat bahwa pertimbangan hukum Hakim Tingkat Pertama sudah tepat dan benar sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku oleh karena itu pertimbangan tersebut dapat disetujui dan diambil alih oleh pengadilan tingkat banding sebagai alasan dan pertimbangan hukum sendiri dalam memutus perkara ini di tingkat banding;
 - Bahwa pertimbangan hukum ini sangat tidak tetap sebab Pemohon Kasasi sudah terlalu banyak menderita kerugian dimana di samping adanya kerugian yang diderita oleh Pemohon Kasasi yang dibayarkan oleh Pemerintah Kabupaten Banggai Kepulauan dikarenakan pupuk yang dibawakan oleh Pemohon Kasasi sebagian sudah rusak dan tidak dapat dipakai lagi dan sebagian lagi sudah dibuang ke laut oleh Termohon Kasasi II dengan alasan cuaca buruk, hal ini tidak dapat dibenarkan secara hukum karena tidak



didukung oleh fakta-fakta yang menyatakan bahwa saat itu ada cuaca buruk (*force majeure*) sementara pembuktian yang diajukan oleh Termohon Kasasi adalah bukti yang dibuatnya sendiri dan bukan berdasarkan data dari meteorologi dan geofisika;

- Bahwa hal yang lain yang sangat menderita kerugian adalah masyarakat petani penerima pupuk, bahwa tanaman mereka tidak lagi subur dan mengakibatkan panen tidak sesuai dengan harapan petani;
- Bahwa *Judex Facti* Pengadilan Tinggi Palu juga tidak pernah mempertimbangkan hal-hal yang diajukan oleh Penggugat/Pemohon Banding dalam memori banding yang disampaikan dan hanya mengambil alih putusan dalam memutuskan perkara di tingkat banding;

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

Bahwa alasan tersebut tidak dapat dibenarkan oleh karena *Judex Facti*/Pengadilan Tinggi tidak salah dalam menerapkan hukum dan pertimbangan *Judex Facti*/Pengadilan Tinggi sudah tepat dan benar;

Bahwa tindakan Tergugat II sebagai kapten kapal membuang sebagian semen milik Penggugat ke laut merupakan tindakan untuk menyelamatkan kapal dalam keadaan darurat, oleh karena adanya ombak besar;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, ternyata Putusan *Judex Facti*/Pengadilan Tinggi Palu dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi SUNARDI HONGKIRIWANG Als. KO SUNTEK tersebut harus ditolak;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak dan Pemohon Kasasi ada di pihak yang kalah, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini;

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

MENGADILI:

1. Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi **SUNARDI HONGKIRIWANG Als. KO SUNTEK** tersebut;
2. Menghukum Pemohon Kasasi dahulu Penggugat/Pembanding untuk membayar biaya perkara dalam semua tingkat peradilan yang dalam tingkat



kasasi ini ditetapkan sejumlah Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat musyawarah Majelis Hakim pada hari Rabu, tanggal 6 Januari 2016, oleh Prof. Dr. Takdir Rahmadi, S.H., LL.M., Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H., dan Dr. Nurul Elmiyah, S.H., M.H., Hakim-Hakim Agung, masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan tersebut diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis dengan dihadiri oleh Para Hakim Anggota tersebut dan Reza Fauzi, S.H., C.N., Panitera Pengganti tanpa dihadiri oleh para pihak.

Hakim-Hakim Anggota:

Ketua Majelis,

ttd./

ttd./

I Gusti Agung Sumanatha, S.H., M.H.

Prof. Dr. Takdir Rahmadi, S.H., LL.M.

ttd./

Dr. Nurul Elmiyah, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

ttd./

Reza Fauzi, S.H., C.N.

Biaya-biaya Kasasi:

1. Meterai.....	Rp 6.000,00
2. Redaksi.....	Rp 5.000,00
3. Administrasi kasasi.....	Rp489.000,00
Jumlah	Rp500.000,00

UNTUK SALINAN
MAHKAMAH AGUNG RI
a/n. PANITERA
PANITERA MUDA PERDATA

Dr. PRI PAMBUDI TEGUH, SH., MH.

Nip. 196103131988031003