

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Sebuah perusahaan angkutan laut yang membawa barang milik *shipper* pada hakikatnya bertanggung jawab secara penuh terhadap keselamatan barang yang dia antarkan menuju pelabuhan tujuan, sesuai dengan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Apabila pihak operator melakukan kelalaian yang menyebabkan barang milik *shipper* rusak atau mengalami keterlambatan pengiriman maka sudah sepatutnya operator bertanggung jawab dengan mengganti kerugian yang diderita pemilik barang.

Berkaitan dengan kasus ini sesungguhnya terlihat jelas ada unsur kelalaian yang dilakukan operator kapal yakni dalam hal perawatan mesin kapal, kapal *Tug Boat* dan Tongkang tersebut sejatinya bukanlah milik operator kapal melainkan milik perusahaan pelayaran yang menyewakan kapal tersebut ke operator kapal, sehingga tanggung jawab perawatan dan operasional kapal tentunya ada ditangan operator kapal, namun dalam melaksanakan tanggung jawabnya terhadap kapal yang telah disewa, pihak operator telah lalai dalam hal merawat mesin kapal. Hal tersebut dapat dibuktikan dengan adanya temuan uji lab dari pihak pemilik kapal bahwa operator kapal menggunakan oli sebanyak dua drum yang tidak

layak pakai sehingga menyebabkan kerusakan parah pada mesin kapal dan rusaknya *cyker* kapal, hal inilah yang merupakan kelalaian dari pihak operator sehingga kapal mengalami kerusakan dan terdampar di Pulau Penambun. Kelalaian ini tidak hanya dilakukan oleh penggugat melainkan juga dilakukan oleh pihak berwenang yakni Syahbandar Pelabuhan Merak yang telah menerbitkan Surat Izin Berlayar terhadap *Tugboat* Brandon dan *Barge* no. 2301 yang sebenarnya tidak laik jalan berdasarkan temuan diatas, hal ini menandakan masih lemahnya pengawasan dari pihak syahbandar pelabuhan dalam mengawasi kelaikan jalan dari kapal-kapal yang beredar sehingga menyebabkan hal-hal merugikan bagi pihak pengguna jasa perkapalan.

Jika mengacu pada dalil keadaan memaksa yang menjadi dasar bagi majelis hakim dalam menjatuhkan putusan, maka hal tersebut menurut penulis rasa kurang tepat karena terdapat faktor lain yang berperan lebih besar terhadap keterlambatan yang mengakibatkan kerugian bagi Penggugat, yakni faktor kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat 1 dalam hal ini PT. Karya Mandiri Makmur Sejati, sehingga apa yang menjadi Unsur-Unsur dalam dalil *force majeure* tidak terpenuhi, dan berdasarkan teori *conditio sine qua non* yang dikemukakan oleh Von Buri yang berpandangan bahwa “bahwa tiap-tiap syarat yang menjadi penyebab suatu akibat yang tidak dapat dihilangkan (*weggedacht*) dari rangkaian faktor-faktor yang

menimbulkan akibat harus dianggap “*causa*” (akibat). Tiap faktor tidak diberi nilai, jika dapat dihilangkan dari rangkaian faktor-faktor penyebab serta tidak ada hubungan kausal dengan akibat yang timbul. Tiap faktor diberi nilai, jika tidak dapat dihilangkan (*niet weggedacht*) dari rangkaian faktor-faktor penyebab serta memiliki hubungan kausal dengan timbulnya akibat”. Sehingga bila disimpulkan bahwa kelalaian Tergugat adalah salah satu “*cause*” terhadap terjadinya keterlambatan. Kelalaian yang terjadi dilakukan oleh Tergugat 1 selaku pihak yang bertanggung jawab atas perawatan dan operasional kapal, sehingga berdasarkan Pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dalam hal ini penulis menyimpulkan bahwa Tergugat 1 atau PT. Karya Mandiri Makmur Sejati wajib bertanggungjawab atas kelalaian yang ia lakukan sehingga menyebabkan kerugian atas Penggugat atau CV. Karya Ardi Prestasi. Dalam tingkat Kasasi majelis hakim telah menjatuhkan putusannya yang telah berkekuatan hukum tetap, yakni menyatakan bahwa tergugat dibebaskan dari kewajiban tanggung jawab atas kerugian yang diderita Penggugat dengan dalil *force majeure*. Putusan ini menimbulkan pertanyaan yang besar bagi penulis karena dalil yang digunakan hakim dalam menjatuhkan putusan penulis nilai kurang tepat, karena dalil *force majeure* yang menjadi pertimbangan hakim dapat dipatahkan dengan fakta bahwa

terdapat unsur kelalaian yang dilakukan tergugat 1 menjadi penyebab terjadinya keterlambatan.

Sehingga apabila disimpulkan, permasalahan hukum pada putusan Nomor 1014 k/Pdt/2012 adalah bahwa fakta yang terjadi di lapangan yakni bertentangan dengan Pasal 1244 dan pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, karena tidak memenuhi unsur-unsur yang disyaratkan sebagai kondisi *force majeure*. Selain itu juga putusan tersebut bertentangan dengan pasal 40 Unndang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, karena telah membebaskan dari tanggung jawab, pihak yang seharusnya bertanggung jawab atas kerugian yang diderita Penggugat.

Selain bertentangan dengan undang-undang, putusan terkait juga bertentangan dengan doktrin-doktrin hukum yang dikemukakan para ahli, yakni teori *Conditio sine Qua Non* dari Von Buri, karena pada putusan tersebut majelis hakim tidak menjadikan kelalaian Tergugat 1 sebagai dasar dalam menjatuhkan putusan, padahal kelalaian penggugat tersebut telah menjadi faktor penyebab dalam peristiwa terdamparnya *Tug boat* Brandon.

2. Kesimpulan penulis mengenai Putusan Mahkamah Agung Nomor 1014k/Pdt/2012 yakni bahwa putusan tersebut telah bertentangan Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, karena majelis hakim memutus Tergugat bebas dari tanggung jawab ganti kerugian, dengan dalih bahwa apa yang menjadi penyebab

terdamparnya kapal dikarenakan faktor *force majeure*, namun berdasarkan hasil penelitian, penulis menyimpulkan bahwa faktor utama dari terjadinya keterlambatan dikarenakan kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat 1 dengan bukti berupa temuan yang terdapat dalam eksepsi Tergugat 2. Akibat dari kelalaian Tergugat 1 maka unsur-unsur yang disyaratkan *force majeure* tidak terpenuhi sehingga para tergugat wajib mengganti kerugian yang diderita Penggugat berdasarkan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

B. Saran

1. Dalam setiap perjanjian Agkutan Laut para pihak sudah seharusnya paham dan mengerti kedudukan masing-masing dan para pihak bertanggung jawab atas apa yang menjadi kewajibannya masing-masing, baik dari pemilik barang yang berkewajiban melunasi prestasi berupa pembayaran kepada pihak operator sesuai dengan kesepakatan, maupun operator yang bertanggung jawab atas keselamatan barang milik *shipper* dari pelabuhan awal hingga pelabuhan tujuan, juga atas ketepatan waktu pengiriman yang telah ditentukan sebelumnya agar tidak menimbulkan kerugian bagi pemilik barang. Selain itu pihak operator juga bertanggung jawab atas kelaikan kapal yang dioperasikan untuk mengangkut barang milik *shipper* sesuai dengan Pasal 5 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tentang Perkapalan, dan apabila terjadi keterlambatan yang disebabkan

oleh kelalaian pihak operator kapal maka berdasarkan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, maka pihak operator wajib bertanggung jawab atas kerusakan, dan keterlambatan yang terjadi, dengan tidak saling melempar kewajiban kepada pihak pemilik kapal, karena peristiwa yang terjadi merupakan buntut dari kelalaian operator kapal.

Disamping itu juga ketegasan dari aparat yang berwenang di pelabuhan syahbandar, penulis rasa sangat lemah, sehingga wajib ditingkatkan pengawasan terhadap kelaikan kapal-kapal yang beroperasi, sehingga berdampak pada meningkatnya kedisiplinan pihak pemilik maupun operator kapal dalam merawat kelayakan kapal, agar tidak terjadi hal-hal yang merugikan pengguna jasa perkapalan.

Dalam kaitannya dengan *force majeure* penulis merasa bahwa perlu adanya peraturan yang khusus mengatur mengenai keadaan memaksa secara detail dan *explicit*, karena peraturan mengenai keadaan memaksa hanya diatur secara umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata saja, sehingga menimbulkan kebingungan pada masyarakat dalam menghadapi situasi tersebut

2. Hakim sebagai orang yang menjalankan hukum berdasarkan demi keadilan di dalam menjatuhkan putusan terhadap perkara yang ditanganinya tetap berlandaskan aturan yang berlaku dalam undang-undang dan memakai pertimbangan berdasarkan data-data yang otentik serta para saksi yang

dapat dipercaya.¹ Dalam memutus perkara, hakim harus merujuk pada undang-undang yang berlaku. Tetapi, dalam konteks peradilan di Indonesia, hakim bukanlah corong undang-undang. Hakim adalah corong kepatutan, keadilan, kepentingan umum, dan ketertiban umum. Dalam konteks inilah, keharusan hakim memperhatikan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Penjelasan Pasal 28 ayat (1) UU No. 4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman menyebutkan ketentuan memperhatikan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat dimaksudkan agar putusan hakim sesuai dengan hukum dan rasa keadilan masyarakat.² Berkaitan dengan putusan Nomor 1014K/Pdt/2012 majelis hakim sudah sepatutnya dalam menjatuhkan putusan tidak hanya mempertimbangkan aspek *force majeure* saja, melainkan juga harus mempertimbangkan asal-muasal penyebab terjadinya keterlambatan, yakni faktor kelalaian, karena kelalaian dari Tergugat 1 telah jelas-jelas menjadi penyebab terdamparnya kapal, sehingga seharusnya majelis hakim menjatuhkan hukuman terhadap Tergugat 1 berupa ganti kerugian yang diderita Penggugat atas keterlambatan yang dialami, majelis hakim juga harus menggali lebih dalam mengenai faktor-faktor yang berkaitan dengan terjadinya suatu peristiwa serta menjadikannya bahan pertimbangan, sehingga tercipta rasa keadilan yang diharapkan.

¹ Departemen Kehakiman, 1981, *Pedoman Pelaksanaan KUHAP*, Yayasan Pengayoman, Jakarta , hal 86

² “Masalah Independensi Hakim Dan Rasa Keadilan Masyarakat”
<http://www.hukumonline.com/klinik/detail/cl3026/masalah-independensi-hakim-dan-rasa-keadilan-masyarakat>. Diakses tanggal 22 Juli 2015