

Hukum Dagang.

Kepada pengangkut tidak dapat dibebankan penggantian kerugian atas kerusakan pada barang muatannya yang disebabkan oleh malapetaka di laut yang tidak dapat dihindarinya.

PUTUSAN

Reg. No. 363 K/Pdt/1984.

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN
YANG MAHA ESA**

MAHKAMAH AGUNG

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

P.T. Asuransi Afia Indonesia, berkedudukan/berkantor di Arthaloka Building, lantai satu, Jln. Jendral Sudirman No.2, Jakarta Pusat yang dalam hal ini diwakili oleh kuasanya Makmur D. Syukrie, SH. Jln. Lumba Laya No.339 Gelora Senayan, Jakarta Pusat, pemohon kasasi dahulu penggugat/pembanding;

m e l a w a n

P.T. Djakarta Lloyd, berkedudukan di Jln. Haji Agus Salim No.28 Jakarta Pusat, termohon kasasi dahulu tergugat/terbando;

Mahkamah Agung tersebut;

Melihat surat-surat yang bersangkutan;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang pemohon kasasi sebagai penggugat asli telah menggugat sekarang termohon kasasi sebagai tergugat asli dimuka persidangan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada pokoknya atas dalil-dalil:

bahwa berdasarkan subrogation form No.100568 tanggal 19 Juli 1978 (P-1) penggugat telah menerima hak subrogasi dari perusahaan Interimco Trading Company Ltd. (Canada) sebesar \$ 104.317,00 (seratus empat ribu tiga ratus tujuh belas dollar Amerika Serikat);

bahwa hak tersebut diterima setelah penggugat asli membayar claim asuransi terhadap Interimco tersebut yang diangkut oleh peng-

gugat asli dari Hamilton/Canada ke Palembang dan/atau Padang—Indonesia.

bahwa penggugat asli telah menutup asuransi pengangkutan atas nama tertanggung/Interimco Trading Comp. dengan No. polis 202—00035/AAI tanggal 26 April 1977 (P—2) untuk sejumlah Contractors Heavy Equipment;

bahwa barang-barang tertanggung tersebut diangkut oleh kapal M.V. Hadji Agus Salim milik tergugat asli seperti dinyatakan dalam Bill of Lading No. One (1) (P—3) oleh karenanya bertanggung jawab atas rusaknya barang-barang penggugat asli tersebut;

bahwa ternyata barang-barang tertanggung yang diangkut oleh tergugat asli telah rusak dan menimbulkan kerugian, seperti tersebut dalam Certificate of Loss and Damage Survey No.276044 (P—4) seperti yang dibuat oleh P.T. Superintending Company of Indonesia tanggal 5—6 Pebruari 1978, sejumlah \$ 104.317,00 (seratus empat ribu tiga ratus tujuh belas dollar Amerika Serikat) serta keuntungan yang seharusnya diperoleh tertanggung apabila barang-barang tersebut tidak rusak, dan berupa bunga dari modal;

bahwa disamping ganti rugi tersebut diatas, penggugat juga kehilangan keuntungan yang diharapkan sebesar 10% dari U.S. \$ 104.317,00 atau bunga modal 10%/bulan akibat kelalaian tergugat asli membayar claim mulai 19 Juli 1978 hingga tergugat asli membayar kepada penggugat asli;

bahwa penggugat asli mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat supaya meletakkan sita jaminan atas kapal motor M.V. Hadji Agus Salim tambah kantor tergugat asli dan seluruh harta benda didalamnya di Jln. Haji Agus Salim No.28 Jakarta Pusat dan selanjutnya menjatuhkan putusan yang dapat dijalankan lebih dahulu sebagai berikut:

Primair:

1. Menyatakan gugatan penggugat sebagai gugatan subrogasi adalah sah menurut hukum;
2. Menyatakan sebagai hukum tergugat karena salahnya telah mengakibatkan rusaknya barang-barang tertanggung yang diangkut oleh tergugat;
3. Menyatakan sebagai hukum tergugat telah tidak melaksanakan kewajibannya sebagai penggugat yang baik;
4. Menghukum tergugat membayar ganti rugi kepada penggugat sejumlah US \$ 104.317.00 (seratus empat ribu tiga ratus tujuh belas

- dollar Amerika Serikat) berikut keuntungan yang diharapkan sebesar 10% dari jumlah US \$ 104.317.00 tersebut, dan/atau setidak-tidaknya ganti rugi bunga modal sebesar 10% untuk setiap bulan, terhitung tanggal 19 Juli 1978 hingga tergugat membayar lunas ganti rugi tersebut;
5. Menghukum tergugat membayar denda sebesar Rp. 200.000,— untuk setiap hari lalai melaksanakan keputusan ini, terhitung putusan ini dapat dijalankan sampai saat dibayar lunas;
 6. Menyatakan sita jaminan sah dan berharga;
 7. Menyatakan keputusan ini dapat dijalankan terlebih dahulu meskipun ada bantahan atau banding;
 8. Menghukum tergugat membayar seluruh ongkos perkara;

Subsidiar:

Apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon keputusan yang layak dan seadil-adilnya;

bahwa terhadap gugatan tersebut telah ditolak oleh Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dengan putusannya tanggal 17 Juli 1982 No.64/1979G;

putusan mana dalam tingkat banding atas permohonan penggugat telah dikuatkan oleh Pengadilan Tinggi Jakarta dengan putusannya tanggal 29 Agustus 1983 No.325/1983/PT.Perd;

bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada penggugat pada tanggal 9 Nopember 1983 kemudian terhadapnya oleh penggugat pembanding dengan perantaraan kuasanya khusus, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 28 Nopember 1983 diajukan permohonan untuk pemeriksaan kasasi secara lisan pada tanggal 29 Nopember 1983 sebagaimana ternyata dari surat keterangan No.274/Srt.Pdt.G/1983/PN.Jak.Pus. yang dibuat oleh Panitera Kepala Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, permohonan mana kemudian disusul oleh memori alasan-alasannya yang diterima dikepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 12 Desember 1983;

bahwa setelah itu oleh tergugat terbanding yang pada tanggal 14 Desember 1983 telah diberitahu tentang memori kasasi dari penggugat pembanding, diajukan jawaban memori kasasi yang diterima dikepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 17 Januari 1984. dengan demikian jawaban memori/risalah kasasi itu diajukannya setelah tenggang yang ditentukan dalam pasal 115 ayat 3 Undang-undang Mahkamah Agung Indonesia lampau, maka jawaban memori/risalah kasasi itu tidak dapat diperhatikan;

Menimbang terlebih dahulu, bahwa dengan berlakunya Undang-

undang No.14 tahun 1970 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman, yang telah mencabut Undang-undang No.19 tahun 1964 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman (yang lama) dan hukum acara kasasi seperti yang dimaksudkan dalam pasal 49 (4) Undang-undang No.13 tahun 1965 sampai kini belum ada, maka Mahkamah Agung menganggap perlu untuk menegaskan hukum acara kasasi yang harus dipergunakan;

bahwa mengenai hal ini berdasarkan pasal 40 Undang-undang No.14 tahun 1970, maka pasal 70 Undang-undang No.13 tahun 1965 harus ditafsirkan sedemikian rupa, sehingga yang dinyatakan tidak berlaku itu bukan Undang-undang No.1 tahun 1950 secara keseluruhan, melainkan sekedar mengenai hal-hal yang telah diatur dalam Undang-undang No.13 tahun 1965 kecuali kalau bertentangan dengan Undang-undang No.14 tahun 1970;

bahwa dengan demikian, maka yang berlaku sebagai hukum acara kasasi adalah hukum acara kasasi yang diatur dalam Undang-undang No.1 tahun 1950, sekedar tidak bertentangan dengan Undang-undang No.14 tahun 1970;

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

Menimbang, bahwa keberatan-keberatan yang diajukan oleh pemohon kasasi dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah:

1. Bahwa Pengadilan Negeri/Pengadilan Tinggi telah salah menafsirkan pasal 468 ayat 2 KUHD oleh karena suatu ketentuan hukum harus diinterpretasikan dalam hubungannya dengan ayat lainnya yaitu pasal 468 ayat 1 KUHD dimana disebutkan bahwa kewajiban utama seorang pengangkut adalah memelihara/menjaga keselamatan barang yang diangkutnya sejak saat barang-barang itu diterima sampai barang-barang tersebut diserahkan kepada consignee. Jadi pengangkut yang menyerahkan barang tidak dalam keadaan tidak baik sebagai ketentuan umum diwajibkan membayar ganti rugi;
2. Menurut pemohon kasasi tidak dapat dikatakan telah terdapat overmacht karena diserang "angin kencang"; terdapat tidaknya suatu overmacht harus dinilai dari apakah trayek pengangkutan itu melalui tempat dimana angin kencang dapat diperkirakan akan terjadi pada bulan/waktu yang bersangkutan dan apakah sipengangkut i.c. termohon kasasi/tergugat asal telah melakukan upaya-upaya yang perlu dan mungkin di-

lakukannya untuk mencegah atau setidaknya mengurangi kerugian yang timbul;

3. Bahwa dari bukti T-2 jo T-4 ternyata bahwa angin kencang tidak terus menerus terjadi karena diselingi dengan angin/ombak biasa;

4. Bahwa Pengadilan Negeri tidak mempertimbangkan hal ketidak adaan upaya yang selayaknya dilakukan oleh pengangkut sesuai dengan persyaratan-persyaratan apalagi untuk memperbaiki atau mengganti tali-tali pengikat yang telah putus karena angin kencang itu;

Menimbang:

mengenai keberatan-keberatan ad.1. dan 2.

bahwa keberatan-keberatan ini tidak dapat dibenarkan, karena Judex facti tidak salah menerapkan hukum lagi pula mengenai penilaian hasil pembuktian yang bersifat penghargaan tentang suatu kenyataan, hal mana tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi, karena pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan dengan tidak dilaksanakan atau ada kesalahan dalam pelaksanaan hukum, sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 18 Undang-undang Mahkamah Agung Indonesia (Undang-undang No.1 tahun 1950); mengenai keberatan-keberatan ad.3 dan 4.

bahwa keberatan-keberatan ini juga tidak dapat dibenarkan, karena mengenai penilaian hasil pembuktian dan seperti yang telah dipertimbangkan diatas, keberatan serupa itu tidak dapat dipertimbangkan dalam pemeriksaan dalam tingkat kasasi;

Menimbang, bahwa berdasarkan apa yang dipertimbangkan diatas, lagi pula dari sebab tidak ternyata bahwa putusan Judex facti dalam perkara ini bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh pemohon kasasi P.T. Asuransi Afia Indonesia tersebut harus ditolak;

Memperhatikan pasal 40 Undang-undang No.14 tahun 1970, Undang-undang No.13 tahun 1965 dan Undang-undang No.1 tahun 1950;

MENGADILI

Menolak permohonan kasasi dari pemohon kasasi P.T. Asuransi Afia Indonesia tersebut;

Menghukum pemohon kasasi akan membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini ditetapkan sebanyak Rp. 20.000,- (dua puluh ribu rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah

Agung pada hari Selasa tanggal 30 Juli 1985 dengan R. Roeskamdi SH., Hakim Agung yang ditunjuk oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Sidang, Ny. Dora Sasongko Kartono SH. dan H. Syafiar SH., sebagai Hakim-Hakim Anggauta dan diucapkan dalam sidang terbuka pada hari Kamis tanggal 22 Agustus 1985 oleh Ketua Sidang tersebut, dengan dihadiri oleh Ny. Dora Sasongko Kartono SH. dan H. Syafiar SH Hakim-Hakim Anggauta dan Burhanuddin Maula SH, Panitera Pengganti, dengan tidak dihadiri oleh kedua belah pihak.

No.325/1983/P.T. Perdata.

P U T U S A N

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN
YANG MAHA ESA**

Pengadilan Tinggi Jakarta, mengadili perkara-perkara perdata dalam tingkat banding, telah menjatuhkan putusan sebagai tersebut di bawah ini dalam perkara:

P.T. Asuransi Afia Indonesia, berkedudukan di Jakarta di Gedung Arthaloka (Lantai dasar), Jalan Jendral Sudirman No.2 Jakarta Pusat, dalam tingkat banding diwakili oleh kuasanya: Ny. S. Soegondo Kramadibrata. SH. yang berkantor di Jalan Melawai III/28 Kebayoran Baru Jakarta Selatan.
selanjutnya disebut: pembanding dahulu penggugat.

l a w a n

P.T. Djakarta Lloyd, berkedudukan di Jakarta, di Jalan H. Agus Salim No.28 Jakarta Pusat,
selanjutnya disebut: terbanding dahulu tergugat.

Pengadilan Tinggi tersebut;

Setelah membaca surat-surat perkara yang bersangkutan;

Tentang duduknya perkara

Memperhatikan dan menerima keadaan-keadaan mengenai duduknya perkara ini, seperti tertera dalam putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tanggal 17 Juli 1982 No.64/1979 G. dalam perkara antara kedua belah pihak yang amarnya berbunyi sebagai berikut:

Menolak gugatan penggugat untuk seluruhnya;

Menghukum penggugat membayar ongkos-ongkos perkara ini yang sampai kini Kami taksir sebesar Rp. 7.700,- (tujuh ribu tujuh ratus rupiah);

Menimbang, bahwa menurut akta permohonan banding yang dibuat oleh: Abdul Karim, Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang menerangkan, bahwa pada tanggal 29 Juli 1982 kuasa pembanding/penggugat telah menyatakan naik banding terhadap putusan tersebut diatas, permohonan banding mana pada tanggal 3 Mei 1983 telah diberitahukan dengan sempurna kepada pihak lawannya, yaitu P.T. Djakarta Lloyd tergugat/terbanding;

Memperhatikan memori banding tertanggal 16 Pebruari 1983 dari

kuasa pembeding/penggugat dan kontra memori banding tertanggal 20 Mei 1983 dari kuasa terbanding/tergugat, yang dengan sempurna telah diberitahukan kepada mereka masing-masing

Tentang hukumnya

Menimbang, bahwa permohonan banding tersebut diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara serta memenuhi syarat-syarat lain menurut undang-undang, maka permohonan banding tersebut dapat diterima;

Menimbang, bahwa putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut telah didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan yang benar dan menurut hukum dan keadilan yang semestinya, dan disetujui Pengadilan Tinggi sebagai pertimbangannya sendiri, sebab berdasarkan pasal 468 ayat 2. K.U.H.D. kepada tergugat selaku pengangkut tidak dapat dibebankan penggantian kerugian atas kerusakan pada barang/muatannya yang disebabkan oleh suatu malapetaka dilaut yang tidak dapat dihindari pengangkut, dan oleh karena itu pokok gugatan penggugat/pembeding harus ditolak, maka putusan aquo dapat dikuatkan sepenuhnya;

Menimbang, bahwa oleh karena penggugat/pembeding dalam hal ini adalah sebagai pihak yang kalah, sehingga biaya perkara dalam kedua tingkatan peradilan ini harus dibebankan kepadanya sepenuhnya;

Mengingat ketentuan pasal-pasal dari Reglemen Indonesia yang diperbaharui, Undang-undang no.20 tahun 1947, undang-undang lain serta ketentuan hukum yang berlaku bersangkutan;

MENGADILI

Menerima permohonan banding dari penggugat/pembeding tersebut;

Menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tanggal 17 Juli 1982 No. 64/1979 G yang dimohonkan banding itu;

Menghukum penggugat/pembeding untuk membayar segala biaya perkara dalam kedua tingkat peradilan ini, yang untuk tingkat banding adalah sebesar Rp. 19.075,- (sembilan belas ribu tujuh puluh lima rupiah).

Demikianlah diputuskan pada hari Senin, tanggal 29 Agustus 1980 delapan puluh tiga oleh Kami: R. Soegondo Kartanegara, SH. Hakim Anggota Pengadilan Tinggi Jakarta yang ditunjuk oleh Ketua Pengadilan Tinggi tersebut dengan Penetapannya tertanggal 8 Agustus 1983

No.751/Pen/325/1983 P.T. Perdata sebagai Hakim Tunggal untuk memeriksa dan memutus perkara ini dalam tingkat banding, dan putusan mana diucapkan oleh Kami dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga, dengan dihadiri oleh Kusnadi, Panitera Pengganti pada Pengadilan Tinggi tersebut, akan tetapi tidak dihadiri oleh kedua belah pihak.

membayar denda sebesar Rp. 200.000,— per hari apabila tergugat lalai memenuhi keputusan Pengadilan.

II. Mohon sita jaminan:

11. Bahwa dikhawatirkan tergugat akan memindah tangankan dan/atau menghilangkan/menyingkirkan harta kekayaan untuk menghindarkan tanggung jawabnya memenuhi pelaksanaannya keputusan Pengadilan yang akan dijatuhkan, dan oleh karenanya untuk menjamin terlaksananya pelaksanaan keputusan Pengadilan dan untuk menjamin kepentingan penggugat, penggugat mohon agar kiranya Pengadilan berkenan meletakkan sita jaminan atas harta kekayaan tergugat baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak;

12. Bahwa untuk sementara, adapun harta kekayaan tergugat yang penggugat mohon agar dikenakan sita jaminan adalah sebagai berikut:

Kapal motor M.V. "Hadji Agus Salim":

Kantor tergugat dan seluruh harta benda didalamnya di Jalan Hadji Agus Salim no.28 Jakarta Pusat;

III. Uitvoerbaar bij voorraad:

13. Bahwa oleh karena gugatan penggugat ini didukung oleh bukti-bukti otentik, maka selayaknya dan sepantasnya kalau Pengadilan memutuskan agar keputusan mengenai perkara ini dijalankan terlebih dahulu meskipun ada banding atau bantahan;

Berdasarkan dalil-dalil serta hal-hal yang penggugat kemukakan di atas, maka penggugat mohon agar kiranya Pengadilan memutuskan sebagai berikut:

Primair:

1. Menyatakan gugatan penggugat sebagai gugatan subrogasi adalah sah menurut hukum;

2. Menyatakan sebagai hukum tergugat karena salahnya telah mengakibatkan rusaknya barang-barang tertanggung yang diangkut oleh tergugat,

3. Menyatakan sebagai hukum tergugat telah tidak melaksanakan kewajibannya sebagai pengangkut yang baik;

4. Menghukum tergugat membayar ganti rugi kepada penggugat sejumlah US \$ 104.317.00 (seratus empat ribu tiga ratus tujuh belas dollar Amerika Serikat) berikut keuntungan yang diharapkan sebesar 10% dari jumlah US \$ 104.317.00,— tersebut, dan/atau setidaknya-gantinya ganti rugi bunga modal sebesar 10% untuk setiap bulan, terhitung tanggal 19 Juli 1978 hingga tergugat membayar lunas ganti rugi tersebut;

5. Menghukum tergugat membayar denda sebesar Rp. 200.000,— untuk setiap hari lalai melaksanakan keputusan ini, terhitung putusan ini dapat dijalankan sampai saat dibayar lunas;
6. Menyatakan sita jaminan sah dan berharga;
7. Menyatakan keputusan ini dapat dijalankan terlebih dahulu meskipun ada bantahan atau banding;
8. Menghukum tergugat membayar seluruh ongkos perkara;

Subsida:

Apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon keputusan yang layak dan seadil-adilnya.

Menimbang, bahwa pada persidangan yang telah ditetapkan, untuk penggugat telah menghadap kuasanya yang bernama Thomas Timbul Lubis SH dan untuk tergugat datang menghadap kuasanya yang bernama: Zuharial Hadi SH.

Menimbang, bahwa Kami telah berusaha mendamaikan kepada kedua belah pihak, namun tidak berhasil setelah mana lalu dibacakan gugatan tersebut yang isinya ternyata dipertahankan oleh penggugat, sedangkan tergugat telah menyerahkan jawabannya sebagai berikut:

Jawaban tergugat, Jakarta tanggal 9 April 1979;

Tergugat menolak seluruh gugatan penggugat kecuali apa yang dengan tegas diakui tergugat;

Bahwa perjanjian pengangkutan yang diadakan antara penggugat dan tergugat adalah berdasarkan apa yang tercantum dalam bill of lading (B/L) yang dikeluarkan oleh tergugat yang meng-cover perjanjian pengangkutan tersebut,

Bahwa sebagai basis of contract pada B/L adalah sebagaimana dimaksudkan pada angka 2 dari Company's Standard Conditions yang menyebutkan: The bill of lading shall have effect subject to the provisions at article I to VIII of the International Convention for the unification of certain rules relating to bill of lading of vessels of August 25, 1924 (called The Hague Rules);

Bahwa angka 32 dari Company's Standard Conditions dengan judul Law of Applications menyebutkan: In so far anything has not been dealt by the provisions of this bill of lading the law of Indonesia shall apply.

Bahwa dengan demikian jelaslah bahwa perjanjian pengangkutan dikuasai oleh peraturan pengangkutan internasional yang bernama Hague Rules, dan bilamana terdapat hal-hal yang tidak diatur dalam Hague Rules, maka barulah hukum Indonesia diperlakukan.

Bahwa ketentuan seperti diuraikan diatas telah disetujui oleh kedua belah pihak yaitu antara pengangkut (dalam hal ini tergugat) dan pemilik barang semula yaitu Interimco Trading Company Ltd., dari siapa penggugat mendapatkan hak subrogasinya. Dan dengan demikian jelaslah bahwa segala ketentuan-ketentuan yang telah diperkuat dan disetujui oleh Interimco Trading Company Ltd. dengan tergugat sebagai pengangkut sebagaimana tercantum dalam B/L yang dikeluarkan oleh tergugat berlaku sepenuhnya bagi penggugat.

Bahwa M.V. Haji Agus Salim yang membawa barang-barang Interimco Trading Company Ltd. dari Canada menuju Indonesia, ditengah perjalanan yaitu didaerah North Atlantic Ocean, pada tanggal 21, 22, 23 dan 24 Desember 1977 kapal terserang angin kencang yang berkekuatan antara 7-8 skala Beaufort yang kalau dijabarkan, angin tersebut mempunyai kecepatan ± 80 km/jam disertai dengan hujan. Keadaan laut yang semacam ini dalam dunia pelayaran dinamakan storm. Dalam keadaan demikian kapal akan oleng dengan hebat kekiri dan kekanan serta kemuka dan kebelakang.

Akibat cuaca yang demikian dapat dibaca pada extract logbook kapal pada tanggal-tanggal diatas (bukti T-1).

Bahwa demikian hebatnya oleng dan goncangan kapal yang mengakibatkan barang-barang saling berantakan satu sama lain yang mengakibatkan kerusakan-kerusakan, antara lain barang-barang milik Interimco Trading Company Ltd. tersebut diatas sebagaimana dinyatakan oleh Nakhoda dalam Statement Damage to Cargo tertanggal 23 Desember 1977 (bukti T-3).

Mala petaka ini berlangsung selama 4 hari 4 malam ditengah-tengah laut yang mengganas.

Bahwa dalam keadaan yang demikian para crew kapal telah berbuat sesuatu yang maksimal sebagai good seamanship.

Bahwa akan sulitlah bagi orang-orang yang bukan pelaut untuk dapat membayangkannya; menurut pengakuan Nakhoda pada tanggal-tanggal tersebut diatas sebuah kapal berbendera India beberapa ratus mil dibelakang kapal Haji Agus Salim mengirimkan isyarat S.O.S. kekapal- kapal yang berada disekitar itu tetapi karena keadaan cuaca yang demikian buruknya maka pertolongan tidak dapat diberikan saat itu karena kapal Haji Agus Salim juga sedang menyelamatkan dirinya.

Pada keesokan harinya melalui siaran radio diperoleh berita bahwa kapal berbendera India tersebut sudah tenggelam.

Bahwa untuk dapat memberikan gambaran lengkap mengenai malape-

taka dilaut Atlantic Utara dipenghujung bulan Desember 1977 tersebut, kiranya tidaklah berlebihan bilamana Pengadilan memanggil ex nakhoda kapal Haji Agus Salim dimuka persidangan ini untuk memteri keterangan-keterangannya sebagaimana saksi.

Bahwa sesuai dengan peraturan yang berlaku mengenai pelayaran, maka pada saat kapal sampai pada pelabuhan pertama sesudah malapetaka tersebut yaitu pelabuhan Singapore, nakhoda membuat kisah kapal (Marine Note of Protest) dihadapan Konsulat Indonesia Singapore mengenai kisah terjadinya malapetaka tersebut, tertanggal 18 Januari 1978 (bukti T-4).

Bahwa berdasarkan uraian diatas jelaslah bahwa malapetaka tersebut bukanlah sesuatu yang diingini oleh tergugat, dan berdasarkan kekuatan Tuhan semata-mata bahkan akibatnya hampir-hampir saja kapal dan crew menjadi korban.

Bahwa oleh karena itu sesuai dengan article VI dari Hague Rules yang menjadi dasar perjanjian pengangkutan ini, hal-hal yang diluar jangkauan manusia (act of God) seperti kejadian diatas tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada tergugat sebagai carrier.

Bahwa hal ini juga telah dinyatakan secara tegas dalam pasal 468 ayat 2 KUHD yang menyebutkan: "Sipengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacad dari pada barang tersebut atau oleh kesalahan dari yang mengirimkannya". Berdasarkan bunyi pasal tersebut tergugat harus dibebaskan dari tanggung jawab.

Maka berdasarkan uraian-uraian tersebut diatas tergugat mohon kepada Pengadilan untuk:

Menolak seluruh gugatan yang diajukan penggugat, baik primair maupun subsidair.

Menolak permohonan sita jaminan yang diajukan penggugat.

Menghukum tergugat membayar ongkos perkara.

Menimbang, bahwa kedua belah pihak penggugat dan tergugat telah menyerahkan berupa:

1. Replik penggugat, Jakarta 19 Juli 1979.
2. Duplik tergugat, Jakarta 9 Agustus 1979.
3. Kesimpulan sementara penggugat, Jakarta 4 Oktober 1979.

4. Kesimpulan tergugat, Jakarta 1 Nopember 1979.
5. Pengajuan bukti baru dan kesimpulan tambahan penggugat, Jakarta 19 Pebruari 1981.
6. Kesimpulan terakhir tergugat, Jakarta 26 Maret 1981.

Menimbang, bahwa penggugat dan tergugat telah menyerahkan untuk menguatkan dalil-dalilnya kedua belah pihak berupa surat-surat bukti:

Penggugat:

1. foto copy Subrogation Form, Jakarta 19 July 1978 (P-1).
2. foto copy Interimco Trading Company Ltd. 1 Mei 1977 (P-2).
3. foto copy Bill of Lading 20 Maret 1978 (P-3).
4. foto copy Certificate of Inspection 20 Maret 1978 (P-4).
5. foto copy Damage Cargo Statement 15 Pebruari 1978 (P-5).
6. foto copy Damage Cargo Statement 16 Pebruari 1978 (P-6).
7. foto copy Damage Cargo Statement 10 Pebruari 1978 (P-6).
8. foto copy Damage Cargo Statement 10 Pebruari 1978 (P-8).
9. foto copy Court of Appeal 16, 17 Desember 1957 (P-9).
10. foto copy United States District Court, Southern District of New York 2 Mei 1974 (P-10).
11. foto copy Toplis & Harding of Canada Ltd. 30 Desember 1977 (P-11).
12. foto copy Caleb Brett tgl. 11 Pebruari 1981 (P-12).
13. foto-foto Exhibit (P-13-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11).
14. foto copy Beauport Wind Force Scale (P-14). Marine Cargo Claims.
15. foto copy Surat No.098/1981 Jakarta, 17 Pebruari 1981 (P-16) dengan lampiran-lampirannya.
16. foto copy Surat No.100/81 Jakarta, 17 Pebruari 1981 (P-17).
17. foto copy Sommer Corp Panama Canal Co. 25 Agustus 1971 (P-18) dengan lampiran-lampirannya.

Tergugat:

1. foto copy Extract of Logbook tgl. 18 Januari 1978 (T-1).
2. foto copy Buku Montreal Indonesia Palembang (T-2).
3. foto copy Damage to Cargo tgl. 23 Desember 1977 (T-3).
4. foto copy Marine Note of Protest (T-4).
5. Asli Bill of Lading, B/L (T-5).
6. foto copy Sertipikat Kesempurnaan Menteri Perhubungan tgl. 27 September 1977 (T-6).
7. foto copy Sertipikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang tgl. 27 September 1977 (T-7);

8. foto copy Sertipikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang tgl. 27 September 1977 (T-8).
 9. foto copy S.I.B. Surat Izin Berlayar no. Dal 124/9/6/16/77 Jakarta 1 April 1977 (T-9).
 10. foto copy Voyage no.18/HB/77 M/S. Hadji Agus Salim (T-10).
 11. foto copy Manifest P.N. Djakarta Lloyd (T-11).
 12. foto copy Surat No. 472/31/77, Jakarta 11 Agustus 1977 dengan lampirannya (T-12).
 13. foto copy Surat no.457/SDN/DL/77, Tanjung Priok 8 September 1977 dengan lampirannya. (T-13).
 14. foto copy United States Carriage of Goods By Sea Act 1936.
- Perlu diterangkan disini, bahwa baik pihak penggugat maupun pihak tergugat telah memperlihatkan dipersidangan secara informandum surat-surat bukti yang dibuat diatas;

Selanjutnya untuk mempersingkat uraian keputusan ini perhatikanlah berita-acara persidangan perkara ini;

Menimbang, bahwa kedua belah pihak telah mohon keputusan;

Tentang pertimbangan hukum:

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan gugatan penggugat adalah seperti tersebut diatas;

Menimbang terlebih dahulu;

bahwa oleh karena diakui oleh kedua belah pihak, setidaknya-tidaknya karena tidak ada bantahan dari pihak yang satu terhadap dalil-dalil pihak lainnya dan berhubung dengan diserahkan surat-surat bukti dalam persidangan ternyata benar;

1. Bahwa penggugat telah menutup Assuransi Pengangkutan atas nama Interimco Trading Company Ltd., selanjutnya disebut tertanggung dengan polis No.202-00035/AA I, tertanggal 26 April 1977 untuk sejumlah Contractors Heavy Equipment seperti tertera pada lampiran polis tersebut (P-2).

2. Bahwa pada tanggal 7 Desember 1977, barang-barang tertanggung tersebut diangkut oleh Kapal Motor M.V. "Hadji Agus Salim" milik tergugat, dari Hamilton, Canada (port of loading) ke Palembang, Indonesia (port of discharge) seperti ternyata dari Bill of Lading No. one (1) (P-3).

3. Bahwa ketika barang-barang milik tertanggung sampai di Indonesia, Palembang, dan diterima dari tergugat, ternyata bahwa barang-barang tersebut berada dalam keadaan rusak seperti diuraikan dalam Certifi-

cate of Inspection no.276044 tertanggal Jakarta 13 Pebruari 1978 yang dibuat oleh P.T. Superintending Company of Indonesia berdasarkan pemeriksaan yang diadakannya pada tanggal 5 dan 6 Pebruari 1978 di Boom Baru Harbour, Palembang (P-4).

4. Bahwa sebagai akibat dari kerusakan atas barang-barang milik tertanggung, yang diangkut oleh kapal tergugat tersebut, tertanggung menderita kerugian sebesar US\$.104.317.00 yang telah dibayar oleh penggugat, dan untuk mana penggugat telah menerima Hak Subrogasi dari tertanggung i.c. Interimco Trading Company Ltd., sejumlah tersebut di atas seperti ternyata dari Subrogation Form tertanggal 19 Juli 1978 (P-1).

Menimbang, bahwa sebelum Kami akan memeriksa persoalan tentang apakah kesusakan barang-barang tertanggung benar disebabkan kesalahan tergugat seperti termaktub dalam petitum surat gugatan ad-2, akan Kami bahas apa yang dimaksud dengan Bill of Lading, mengingat bahwa tergugat telah mengartikannya sebagai suatu perjanjian pengangkutan, bahkan menggolongkannya sebagai perjanjian khusus (benoemde overeenkomst) seperti didalilkannya dalam surat kesimpulannya tertanggal 1 Nopember 1979.

bahwa dalam fasal 506 K.U.H.D. ditentukan sebagai berikut: "Kognosemen (bill of lading) adalah sebuah surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya kesuatu tempat tujuan yang ditunjuk dan disitu menyerahkannya kepada seseorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu diserahkan", oleh sebab itu jelas bahwa bill of lading adalah suatu pernyataan yang bersifat sefihak (eenzijdig) i.c. dibuat oleh si pengangkut/tergugat, dan bukan merupakan perjanjian antara dua fihak (overeenkomst) sebagaimana diatur dalam fasal 1313 dan seterusnya K.U.H. Pdt. dan oleh karena itu juga mengenai dalil penggugat yang menyebut-nyebut fasal 1338 ayat 3 fasal 1339 K.U.H. Pdt. karena ini sudah mengatur tentang overeenkomst (persetujuan antara dua fihak) tidak menjadi relevant dan tidak akan dipertimbangkan lagi disini karenanya harus dikesampingkan.

bahwa kalau pun tergugat menyebutkan bill of lading sebagai suatu perjanjian pengangkutan dengan berpedoman pada buku "Ichtisar Hukum Perdata dan Hukum Dagang" oleh K.R.M.T. Tirtodiningrat S.H. halaman 173 yang menyatakan bahwa sifat kognosemen antara lain adalah "bukti dari adanya perjanjian", menurut hemat Kami tidak berarti

bahwa kognosemen "an sich" merupakan perjanjiannya, melainkan kognosemen itu merupakan bukti dari adanya suatu perjanjian yaitu sebagai bukti yang dipakai dalam perjanjian i.c. perjanjian pengangkutan (lihat: Vervoers contract i.c. Tijd — atau Reis bevrachting, K.U.H.D. titel ke Lima dan Lima A fasal 454 dan seterusnya).

bahwa oleh sebab itu pun dalil tergugat yang mengatakan bahwa bill of lading adalah suatu perjanjian pengangkutan i.c. perjanjian khusus (benoemde overeenkomst) berdasarkan pertimbangan Kami tersebut diatas tidak tepat dan beralasan karenanya harus Kami tolak dan dikesampingkan.

bahwa selanjutnya harus ditinjau bagaimana bunyi persyaratan yang tertera dalam bill of lading agar dapat ditentukan, hukum mana yang harus diperlakukan dalam sengketa ini, satu dan lain hal karena tergugat mendalilkan bahwa: berdasarkan persyaratan yang terdapat dibalik halaman bill of lading (long form), yaitu dalam Company's Standar Conditions ad. 2 ditentukan bahwa peraturan pengangkutan dikuasai oleh Peraturan Pengangkutan International atau "The Hague Rules" (T-5), hal mana dibantah oleh penggugat karena pada bill of lading yang diterimanya dari tergugat (P-3) tidak tercantum ketentuan tersebut;

Menimbang, bahwa terlebih dahulu harus ditinjau kembali bill of lading yang dikeluarkan oleh tergugat, yang ternyata dari surat-surat bukti yang telah diserahkan dalam persidangan bahwa bill of lading yang dipergunakan tergugat untuk pengangkutan barang dari dan ke Amerika, memuat persyaratan-persyaratan seperti tertera dibawah short form dibalik halaman bill of lading tersebut, dimana pada ad.3 tertera bahwa bill of lading ini tunduk pada peraturan-peraturan tertera dalam Sea Act the United States, sedangkan bill of lading -- long form yang menurut dalil tergugat dipergunakan untuk pengangkutan barang dari dan ke Eropa (P-3 dan P-5) memuat persyaratan tertera seperti tercantup dalam Company's Standard Conditions.

Bahwa kini harus diteliti apakah persyaratan pada bill of lading short form sama dengan persyaratan tertera pada bill of lading long form, mengingat dalil tergugat yang menyatakan bahwa dua macam bill of lading tersebut diatas tidak dapat dipisahkan satu sama yang lain.

Bahwa dalam bill of lading short form ad.1 tertera sebagai berikut: "It is agreed that the receipt, custody, carriage and delivery of the goods are subject to the terms appearing on the face and back of this bill of lading and also to the terms contained in the carrier's regular long form bill of lading dan seterusnya", yang isinya

untuk meningkatkan keputusan ini harus dianggap sebagai termasuk disini.

Bahwa dengan demikian sudah jelas, bahwa persyaratan tertera pada bill of lading short form maksud dan tujuannya adalah sama dengan yang termaktub dalam bill of lading long form, hanya dikeluarkan dalam bentuk yang dipersingkat isinya.

Bahwa selanjutnya salah satu "terms contained in the carrier's regular long form bill of lading" tersebut diatas mengemukakan suatu klausule yang terdapat pada halaman muka dan yang berbunyi sebagai berikut: "in accepting this bill of lading, the shipper, consignee and/or the owners of goods and the holder of this bill of lading expressly accepts and agrees to all stipulations, conditions and exceptions, whether written, printed, stamped or incorporated on the front or back here of (any local custom or privileges to the contrary notwithstanding) as fully as if where all signed by the shipper, consignee, owner or holder" (T-5).

Bahwa ini berarti dengan penerimaan kognosemen, pengirim dan atau pemilik barang-barang dan atau pemegang kognosemen menerangkan bahwa akan tunduk pada syarat-syarat kognosemen ini, seakan-akan semuanya ditanda tangani oleh pengirim, penerima dan atau pemilik barang-barang dan atau pemegang kognosemen.

Bahwa menurut hemat Kami, dengan diangkutnya barang-barang penggugat oleh tergugat, hal mana tergantung sama sekali dari kehendak penggugat karena ia berhak sepenuhnya untuk memilih apakah ia akan memakai atau tidak jasa tergugat guna mengangkut barang-barang penggugat, maka berdasarkan klausule tersebut diatas, sudah seharusnya penggugat mematuhi ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh tergugat.

Bahwa kini harus ditentukan Hukum mana yang akan Kami perlakukan dalam sengketa yang kini menjadi dasar dari pada gugatan penggugat.

Bahwa sekalipun tergugat telah menunjuk bill of lading short form ad.3 yang antara lain menyatakan sebagai berikut: "This bill of lading shall have subject to the provisions of the carriage of goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936" (kognosemen ini tunduk pada ketentuan-ketentuan sebagaimana diatur oleh undang-undang Pengangkutan barang melalui Laut dari Amerika Serikat 16 April 1936,) berarti bahwa kognosemen tersebut tunduk pada hukum Amerika, namun menurut hemat Kami yang menjadi sengketa

dalam perkara ini bukan kognosemen tersebut, melainkan barang-barang penggugat yang diangkut oleh tergugat yang setelah sampai di Indonesia, ternyata berada dalam keadaan rusak.

Bahwa sekarang harus diperiksa apakah dalam persyaratannya dari bill of lading tersebut ada terdapat pasal yang mengatur perihal tersebut diatas.

Bahwa setelah dipelajari dengan teliti ternyata bahwa baik dalam bill of lading short form maupun dalam Company's Standard Conditions dari bill of lading long form tersebut (P-5), tidak terdapat suatu fasal yang mengatur itu (niet voorzien) kecuali dalam persyaratan Company's Standard Conditions fasal 32 yang berbunyi sebagai berikut: Law of Application, in so far anything has not been dealt with by the provisions of this bill of lading the Law of Indonesia shall apply; berarti bahwa apabila ada sesuatu hal yang tidak diatur dalam kognosemen ini, maka hukum Indonesia yang diperlakukan, sedangkan dalam fasal 33 yang mengatur tentang jurisdiction dikatakan sebagai berikut: "All actions under the contract of carriage shall be brought before the Court of Jakarta and no other court shall have jurisdiction " dan seterusnya yang untuk meningkatkan keputusan ini harus dianggap termasuk disini, berarti bahwa fasal 32 dan fasal 33 dari pada bill of lading long form ini memberikan dasar hukum agar diterapkan hukum Indonesia dalam sengketa ini, karenanya dalil tergugat bahwa yang harus dipakai adalah hukum Amerika tidak tepat dan benar, karenanya harus ditolak dan dikesampingkan.

Menimbang, bahwa kini sebelum Kami sampai pada persoalan, apa yang menjadi sebab dari pada kerusakan barang-barang penggugat setelah sampai di Indonesia i.c. Palembang, terlebih dahulu harus diperiksa apakah kapal tergugat i.c. kapal Hadji Agus Salim memenuhi persyaratan untuk berlayar (layak laut), sebagaimana oleh penggugat mohon dibuktikan.

bahwa dari surat-surat bukti P-1 sampai dengan P-18 yang oleh penggugat telah diserahkan dalam persidangan ternyata:

1. bahwa pada tanggal Jakarta 1 April 1977, oleh Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, telah dikeluarkan S.I.B. (Surat Ijin Berlayar) no. PP.20/74, tanggal 29 Juni 1974, kepada tergugat (T-9).

2. bahwa dengan surat Presiden Republik Indonesia tertanggal 11 Agustus 1977, dinyatakan bahwa kapal motor Hadji Agus Salim milik tergugat adalah kapal laut Republik Indonesia yang memenuhi syarat

syarat dalam Surat Penetapan Surat Laut dan Pas-pas Kapal 1934 (T-5);

3. bahwa pada tanggal 27 September 1977, oleh Menteri Perhubungan telah dikeluarkan Sertifikat Kesempurnaan no. STPK 4620/173/1977, kepada tergugat i.c. kapal motor pengangkut barang Hadji Agus Salim dengan catatan "memenuhi syarat untuk daerah pelayaran S.V.31 (1) a, semua lautan" (T-6).

bahwa pada tanggal 27 September 1977, oleh Kanwilhub laut III, Syahbandar Tg. Priok, telah dikeluarkan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang No. STPK 4522/046/1977, atas kapal Hadji Agus Salim (T-7).

bahwa pada tanggal 27 September 1977, oleh Kanwilhub laut III, Syahbandar Tanjung Priok, telah dikeluarkan Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang No. STPK/4623/046/1977 atas kapal Hadji Agus Salim (T-8).

Menimbang, bahwa berdasarkan surat-surat bukti tersebut diatas, maka terbukti bahwa kapal Hadji Agus Salim milik tergugat benar telah memenuhi persyaratan yang diperlukan kapal untuk berlayar (kapal laut).

Bahwa selanjutnya harus diperiksa, apa yang menjadi sebab dari pada kerusakan barang-barang penggugat.

bahwa dari surat bukti P-11 yang merupakan surat dari Toplis & Harding of Canada Ltd. 1242 Poel Street, Montreal, Quebec Adjusters & Surveyors tertanggal 30 Desember 1977 yang berisikan Laporan tentang pemeriksaan (survey) yang diadakannya pada kapal Hadji Agus Salim dari tanggal 12 sampai 17 Desember 1977 ketika kapal tersebut dimuat dengan barang-barang penggugat untuk berangkat pada tanggal 8 Desember 1977, ternyata bahwa cara dimuatnya barang-barang penggugat dalam kapal tersebut adalah baik dan bahwa dalam keadaan demikian, kapal akan mencapai tujuannya (Overall the loading and securing arrangements of this cargo had been carried out in a satisfactory manner and we would anticipate that this shipment should reach its destination in the same condition dan seterusnya).

bahwa akan tetapi berdasarkan laporan yang dibuat oleh nakhoda kapal Hadji Agus Salim, pada tanggal 23 Desember 1977, pada waktu mana kapal berada di lautan Atlantik terdengar bunyi benturan yang keras dari pada barang-barang penggugat, satu dan lain hal disebabkan cuaca yang buruk yang timbul waktu kapal berada disebelah selatan New Foundland, yang ternyata ketika diperiksa bahwa (T-3) sebuah cater-

pillar dengan tujuan Palembang telah terlepas dari pada ikatannya dan menjadi rusak, sekalipun oleh crew kapal tersebut telah diusahakan untuk memperbaiki letak caterpillar tersebut.

bahwa dari extract of logbook kapal Hadji Agus Salim tersebut tertanggal 18 Januari 1978 dapat diketahui bahwa sejak kapal tersebut masih berada di Hamilton dan Montreu' untuk dimuat dengan barang-barang penggugat dan ditengah perjalanan di lautan Atlantik cuaca adalah sangat buruk dengan angin kencang sebagaimana tertera didalam-nya.

bahwa dari Marine Note of Protest tertanggal 18 Januari 1978 yang dibuat oleh nakhoda kapal tersebut dihadapan Pejabat dari K.B.R.I. Singapore, pun ternyata bahwa kapal tersebut dalam perjalanan pulang dari Amerika ke Indonesia mengalami cuaca yang sangat buruk (T-4).

bahwa berdasarkan surat-surat bukti diatas, maka terbukti benar bahwa sekalipun barang-barang tersebut ketika dimuat kedalaman kapal Hadji Agus Salim berada dalam posisi yang baik, namun ditengah perjalanan terserang angin kencang sehingga kapal mengalami goncangan-goncangan yang berakibat bahwa barang-barang saling membentur, keadaan mana berlangsung selama 4 hari 4 malam yaitu sejak tanggal 21 sampai dengan tanggal 24 Desember 1977 seperti diuraikan dalam logbook tersebut, oleh sebab mana menurut hemat Kami berdasarkan fasal 468 ayat 2 K.U.H.D. kepada penggugat tidak dapat dibebankan kerugian-kerugian karena kerusakan pada barang disebabkan oleh suatu malapetaka yang tidak dapat dihindarkan, karenanya gugatan penggugat tertera pada petitum ad.3 dari pada surat gugat tidak terbukti benar, karenanya harus ditolak dan dengan demikian petitum ad.3 dan ad.4 harus Kami tolak.

bahwa berdasarkan pertimbangan Kami tersebut diatas, maka petitum ad.1, tidak mempunyai dasar hukum dan harus kami tolak dan dengan demikian pula petitum ad.5, ad. 7 disini harus Kami tolak;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-undang yang bersangkutan;

MENGADILI

Menolak gugatan penggugat untuk seluruhnya;

Menghukum penggugat membayar ongkos-ongkos perkara ini yang sampai kini Kami taksir sebesar Rp. 7700,- (tujuh ribu tujuh ratus rupiah).

Demikianlah dibuat keputusan ini pada hari: Sabtu tanggal 17 Juli

1982 dan pada hari itu juga diucapkan dimuka umum oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang diketuai oleh Ny. Machniza Arby SH., dengan Hakim-Hakim Anggota masing-masing Riyanto SH. dan Nn. Kartini Suwanta SH dengan dihadliri oleh kuasa penggugat dan kuasa tergugat dibantu Panitera-pengganti Umar Effendy.
