



**PUTUSAN**  
Nomor 31/Pdt.G/2024/PN. Sda

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**

Pengadilan Negeri Sidoarjo yang mengadili perkara perdata, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara:

**PT. PELAYARAN BINTANG PUTIH**, yang berkedudukan di Menara Batavia Lantai 15, Jl. KH. Mas Mansyur Kav. 126, Karet Tengsin, Tanah Abang, Jakarta Pusat  
 Dalam hal ini diwakili oleh kuasa hukumnya : **FEBRY ARISANDI, S.H., AIIArb., ALLOVA HERLING MENGKO, S.H., ARTHUR WAILAN SANGER, S.H., AIIArb., MOCHAMAD AKBAR FACHREZA, S.H., ROMY JIWAPERWIRA, S.H., M.H., dan DOMINICUS MAHARDIAN YUDHIT SATYA, S.H.**, Para Advokat pada **SANDIVA LEGAL NETWORK**, berkantor di **CHAMBERS - Menara Rajawali, Lantai 12, Mega Kuningan, Lot#5.1, Jalan DR. Ide Anak Agung Gde Agung, Kuningan Timur, Setia Budi, Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12950 – Indonesia**, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 8 Januari 2024. yang selanjutnya disebut .....**PENGGUGAT**

**MELAWAN**

1. **PT Jembar Jaya Agung Pratama**, Dahulu beralamat di Kavling DPRD TK I Jawa Timur, RT/RW 005/002, Desa Pagerjowo, Kecamatan Buduran, Kabupaten Sidoarjo – Indonesia. Sekarang alamatnya tidak diketahui  
 Untuk selanjutnya disebut sebagai ..... **TERGUGAT I ;**
2. **PT Jembar Jaya Logistic Services**, Dahulu beralamat di Jalan Perak Barat No. 279, Kota Surabaya – 60165, Indonesia. Sekarang alamatnya tidak diketahui.  
 Untuk selanjutnya disebut sebagai .....**TERGUGAT II ;**

Pengadilan Negeri tersebut;  
 Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan;  
 Setelah memperhatikan bukti-bukti surat Penggugat  
 Setelah mendengar pihak Penggugat

**TENTANG DUDUK PERKARA**

Menimbang, bahwa Penggugat dengan surat gugatannya tertanggal 12 Januari 2024 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Sidoarjo pada tanggal 15 Januari 2024 dalam Register Nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda, telah mengajukan gugatan sebagai berikut:

91. Page 1 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



Dengan rangkuman Gugatan sebagai berikut:

No	Tentang	Halaman
I	HUBUNGAN HUKUM ANTARA PENGGUGAT DENGAN PARA TERGUGAT	2 – 6
II	KOMPETENSI PENGADILAN NEGERI SIDOARJO DALAM GUGATAN <i>a quo</i>	6 – 7
III	URAIAN FAKTA-FAKTA HUKUM	7 -
	A. BARANG YANG DIKIRIM MERUPAKAN BARANG BERBAHAYA YANG DILARANG DIANGKUT	7 – 13
	B. BARANG YANG DIKIRIM TELAH DIABAIKAN UNTUK DIAMBIL	13 – 14
IV	PARA TERGUGAT TIDAK MEMILIKI ITIDAK BAIK	14 – 16
V	PARA TERGUGAT TELAH MELAKUKAN WANPRESTASI	16 – 17
VI	PERMOHONAN UANG PAKSA ( <i>DWANGSOM</i> )	17
VII	PERMOHONAN PUTUSAN SERTA MERTA ( <i>UITVOERBAAR BIJ VOORRAAD</i> )	17
VII	PETITUM	18

Adapun yang menjadi dasar dan alasan diajukannya Gugatan Wanprestasi ini adalah sebagai berikut:

- I. **HUBUNGAN HUKUM ANTARA PENGGUGAT DENGAN PARA TERGUGAT**
1. Bahwa Penggugat merupakan Perusahaan berbadan hukum yang tunduk pada Hukum Republik Indonesia yang bergerak di bidang jasa angkutan laut.
  2. Bahwa Penggugat merupakan Agen Umum dari AP. Moller - Maersk A/S (“**Maersk**”), Perusahaan Pelayaran Asing berbadan Hukum Denmark yang beralamat di 50 Esplanaden, 1263 Copenhagen K, Denmark.
  3. Bahwa menurut Pasal 1 huruf a dan Pasal 3 ayat (1) huruf a Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 80 tahun 1988 tentang Agen Umum dan Perwakilan Perusahaan Pelayaran Asing (“**KepMenHub 80/1988**”) menyatakan sebagai berikut :

**Pasal 1 huruf a KepMenHub 80/1988 :**

***“Dalam Keputusan ini yang di maksud dengan:***

- a. Agen Umum (General Agent) adalah Perusahaan Pelayaran Nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal charter maupun kapal yang dioperasikannya)”***

**Pasal 3 ayat (1) huruf a KepMenHub 80/1988:**

***“Agen Umum berkewajiban untuk:***

9/ Page 2 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



a. **membuat perjanjian keagenan umum (agency agreement), dengan prinsipal/perusahaan pelayaran asing di luar negeri”**

4. Bahwa merujuk pada ketentuan di atas, Maka Penunjukan Penggugat sebagai Agen Umum dari Prinsipal Maersk dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia yang ditentukan dalam Surat Perjanjian Keagenan Umum antara Penggugat dengan Maersk yang ditandatangani oleh Pihak Maersk yakni Peter R. Andersen, dan oleh Pihak PT Pelayaran Bintang Putih yakni Jakob F. Sorensen, serta Surat Penunjukkan Agen Maersk kepada PT Pelayaran Bintang Putih yang berlaku efektif tertanggal 1 April 2011, adalah sah menurut Hukum.

Bahwa kemudian Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan (untuk selanjutnya disebut “Permenhub 59/2021”) Pasal 75 ayat (2) mengatur sebagai berikut:

*“Pelaksana kegiatan keagenan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (1) bertanggung jawab terhadap penyelesaian semua tagihan dan permasalahan yang timbul akibat dari perjanjian atau kontrak keagenan yang telah disepakati, yang berkaitan dengan kegiatan Kapal yang diageni selama berada di Indonesia.”*

Berdasarkan ketentuan di atas, telah jelas dan nyata bahwa Penggugat MEMILIKI HAK DAN KEWAJIBAN HUKUM UNTUK MELAKUKAN PENGAJUAN TAGIHAN KEPADA TERGUGAT TERMASUK NAMUN TIDAK TERBATAS MENGAJUKAN GUGATAN A QUO.

5. Bahwa kedudukan Penggugat sebagai pihak Agen Maersk telah diatur pada Maersk *Terms for Carriage* (“**Terms for Carriage**”) yang berjumlah 26 Pasal dalam format baku dan berbahasa Inggris, hal mana *Terms for Carriage* tersebut merupakan acuan dalam menjalankan kegiatan pengiriman barang.
6. Bahwa sebagaimana ketentuan Pasal 1 *Terms for Carriage*, mengatur sebagai berikut:

*““Subcontractor” includes owners, charterers and operators of vessels (other than the Carrier), stevedores, terminal and groupage operators, road and rail transport operators, warehousemen, and any independent contractors employed by the Carrier performing the Carriage or whose services or equipment have been used for the Carriage and any direct or indirect subcontractors, servants and agents thereof whether in direct contractual privity or not.”*

Definisi:

91 Page 3 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



**“Sub-kontraktor” termasuk pemilik, penyewa dan operator kapal (selain dari Perusahaan Angkutan), buruh pelabuhan, operator terminal dan kelompok, operator jalan dan kereta api, petugas gudang, dan setiap kontraktor independen yang dipekerjakan oleh Perusahaan Angkutan yang melakukan Pengangkutan atau yang layanan atau peralatannya telah digunakan untuk Pengangkutan dan setiap sub-kontraktor, pegawai, dan **agen langsung atau tidak langsung, baik dalam privasi kontrak langsung atau tidak.**”**

7. Bahwa dalam perkara ini, Penggugat mengajukan Gugatan *a quo* untuk dan atas nama dirinya sendiri selaku Agen Maersk yang dalam hal ini memberikan jasa layanan pengangkutan.
8. Bahwa Tergugat I menurut Profil Perusahaan data Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di bidang perdagangan barang dan jasa, industri, pembangunan, pengangkutan darat. Hal mana Pejabat Komisaris Perusahaan Tergugat I juga merupakan Pejabat Direksi pada Perusahaan Tergugat II.
9. Bahwa antara Penggugat dan Tergugat I telah terjadi suatu perikatan berdasarkan prosedur pemesanan *Bill of Lading For Ocean Transport Or Multimoda Transport (B/L)*, dengan nomor 910757592 (**“Kontrak”**) dimana Tergugat I sebagai Pengirim (**“Shipper”**), dan Penggugat sebagai Pengangkut (**“Carrier”**) untuk melakukan pengapalan barang Ekspor dari Surabaya, Indonesia kepada Fhamem Um El Fahem LTD yang berada di Haifa, Israel. Kontrak tersebut diterbitkan Penggugat pada tanggal 29 Mei 2020, hal mana prosedur pemesanan *Bill of Lading (B/L)* tersebut dipesan oleh Tergugat II sebagai Pihak Pemesan melalui website milik Penggugat sebagaimana telah dikonfirmasi oleh Tergugat II melalui *email* tertanggal 26 Juni 2020.
10. Bahwa Kontrak yang mengikat antara Penggugat dan Tergugat I tersebut telah tertera ketentuan bahwa antara Penggugat dan Tergugat tunduk pada *Terms for Carriage* yang menjadi acuan dalam menjalankan Kontrak tersebut.
11. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 *jo.* Pasal 15.1 *Terms for Carriage*, ditegaskan sebagai berikut:

1. *Definition*

**“Merchant” includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this bill of lading and anyone acting on behalf of such Person.**

Dalam Terjemahan Bahasa Indonesia oleh Penerjemah Tersumpah :

1. Definisi

Page 4 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



**“Pedagang” termasuk Pengirim, Pemegang, Penerima Barang, Penerima Barang, dan Seseorang yang memiliki atau berhak terhadap kepemilikan Barang atau Konosemen (Daftar Muatan/Bill of Lading) ini dan siapa pun yang bertindak atas nama Orang tersebut.**

**Pasal 15.1**

*All of the Persons coming within the definition of Merchant in clause 1, including any principal of such Person, shall be jointly and severally liable to the Carrier for the due fulfilment of all obligations undertaken by the Merchant in this bill of lading.*

Dalam Terjemahan Bahasa Indonesia oleh Penerjemah Tersumpah :

**15.1**

**Semua orang yang termasuk dalam definisi Pedagang dalam klausul 1, termasuk setiap prinsipal dari Orang tersebut, akan bertanggung jawab secara bersama-sama atau sendiri-sendiri kepada Perusahaan Angkutan untuk memenuhi semua kewajiban yang dilakukan oleh Pedagang dalam Konosemen (Daftar Muatan/Bill of Lading) ini.**

Dengan demikian, berdasarkan ketentuan Pasal 15.1 jo. Pasal 1 Terms for Carriage, maka Para Tergugat merupakan Pedagang sebagaimana dijelaskan dalam pengertian Pedagang di atas, dan dalam hal ini, apabila berdasarkan kontrak tersebut kemudian timbul kewajiban-kewajiban atau permasalahan yang berkaitan dengan pengiriman barang tersebut, **maka tanggung jawab atas kewajiban-kewajiban dan permasalahan tersebut berada pada Para Tergugat.**

12. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1320 Jo. Pasal 1338 Jo. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) yang menyatakan sebagai berikut:

**Pasal 1320 KUHPerdata:**

**“Supaya terjadi persetujuan yang sah, perlu dipenuhi empat syarat”:**

- 1. kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;**
- 2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;**
- 3. suatu pokok persoalan tertentu;**
- 4. suatu sebab yang tidak terlarang.**

**Pasal 1338 KUHPerdata:**

**“Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan**

Page 5 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



*kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik”.*

13. Bahwa Bahwa berdasarkan Yurisprudensi Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1807 K/Pdt/1984 tanggal 30 Januari 1986 yang pada pokoknya menyebutkan bahwa :

*“ Bill of Lading adalah sebagai suatu perjanjian yang telah memenuhi syarat Pasal 1320 BW, sehingga menurut Pasal 1338 BW, Bill of Lading tersebut telah mengikat para pihak sebagai Undang-Undang ”*

14. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHDagang) yang menyatakan sebagai berikut:

**Pasal 90 KUHDagang :**

*“Surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau juragan kapal, dan meliputi selain apa yang mungkin menjadi persetujuan antara pihak-pihak bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutannya dan penggantian kerugian dalam hal kelambatan, juga meliputi:*

- 1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang harus diangkut beserta merek-mereknya dan bilangannya;*
- 2. nama yang dikirim barang-barang itu;*
- 3. nama dan tempat tinggal pengangkut atau juragan kapal;*
- 4. jumlah upah pengangkutan;*
- 5. tanggal penandatanganan;*
- 6. penandatanganan pengirim atau ekspediter.*

*Surat muatan harus dicatat dalam daftar harian oleh ekspediter.”*

Dengan demikian, berdasarkan hal-hal sebagaimana tersebut di atas, maka antara Penggugat sebagai Agen Umum dari Maersk dan Tergugat I sebagai Pihak Pengirim memiliki hubungan hukum berdasarkan *Bill of Lading (B/L)* yang merupakan suatu perikatan dan perjanjian bagi Penggugat dan Tergugat I serta sah dan mengikat para pihak sebagai undang-undang. Selain dari pada itu, berdasarkan ketentuan *Terms for Carriage* Tergugat II merupakan pihak yang dijelaskan dalam pengertian *Pedagang/Merchant*, karena Kontrak atau B/L tersebut dipesankan atas nama Tergugat II karenanya Tergugat II memiliki Hubungan Hukum dengan Penggugat.

9 / - Page 6 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



## II. KOMPETENSI PENGADILAN NEGERI SIDOARJO DALAM GUGATAN A QUO

Berdasarkan Data Perseroan Tergugat I dan Tergugat II yang Penggugat dapatkan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia *cg.* Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum, Tergugat I memiliki domisili perusahaan di **Desa Pagerwojo, Kecamatan Buduran, Kabupaten Sidoarjo**, dan juga berdasarkan alamat yang tercantum dalam Kontrak, Tergugat I memiliki alamat di **Kavling DPRD TK I Jawa Timur, RT/RW 005/002, Desa Pagerjowo, Kec. Buduran, Kabupaten Sidoarjo – Indonesia**. Berdasarkan hal tersebut, merujuk Dalam Pasal 26 *Terms for Carriages* tersebut diatur pula mengenai **Hukum dan Yurisdiksi jika terjadi perselisihan terkait dengan Kontrak**, yang menyatakan sebagai berikut:

### 26. *Law and Jurisdiction*

*For shipments to or from the U.S. any dispute relating to this bill of lading shall be governed by U.S. law and the United States Federal Court of the Southern District of New York is to have exclusive jurisdiction to hear all disputes in respect thereof. In all other cases, this bill of lading shall be governed by and construed in accordance with English law and all disputes arising hereunder shall be determined by the English High Court of Justice in London to the exclusion of the jurisdiction of the courts of another country. Alternatively and at the Carrier's sole option, the Carrier may commence proceedings against the Merchant at a competent court of a place of business of the Merchant.*

Terjemahan dalam Bahasa Indonesia dengan Penerjemah Tersumpah :

### 26. *Hukum dan yurisdiksi*

*Untuk pengiriman ke atau dari A.S. perselisihan terkait dengan Konosemen (Daftar Muatan/Bill of Lading) ini diatur oleh hukum A.S. dan Pengadilan Federal Amerika Serikat di Distrik Selatan New York memiliki yurisdiksi eksklusif untuk mengadili semua perselisihan sehubungan dengan perselisihan tersebut. Dalam semua kasus, Konosemen (Daftar Muatan/Bill of Lading) ini diatur dan ditafsirkan sesuai dengan hukum Inggris dan semua perselisihan yang timbul karenanya diputuskan melalui Pengadilan Tinggi Inggris di London dengan mengesampingkan yurisdiksi pengadilan negara lain. Sebagai alternatif dan atas pilihan tunggal Perusahaan Angkutan, Perusahaan Angkutan dapat*

9/1- Page 7 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda ↓



*memulai proses hukum terhadap Pedagang di pengadilan yang berwenang di tempat usaha Pedagang.*

Hal mana Pasal 26 di atas memberikan *pilihan alternatif dan atas pilihan tunggal Perusahaan Angkutan, Perusahaan Angkutan dapat memulai proses hukum terhadap Pedagang di pengadilan yang berwenang di tempat usaha Pedagang.*

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, dimana Pengadilan Negeri Sidoarjo selaku Pengadilan yang memiliki kewenangan dan Yurisdiksi untuk mengadili di wilayah domisili Para Tergugat bertempat, maka telah jelas secara hukum Pengadilan Negeri Sidoarjo berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkara *a quo*.

### III. URAIAN FAKTA-FAKTA HUKUM

#### A. Barang Yang Dikirim Merupakan Barang Berbahaya Yang Dilarang Diangkut

1. Bahwa dalam Kontrak tersebut tertera bahwa Tergugat I melakukan pengiriman barang kepada Fhamem Um El Fahem LTD, melalui Pelabuhan Muatan Surabaya pada tanggal 15 Mei 2020.
2. Bahwa dalam kontrak tersebut tertera keterangan tentang barang yang akan dikirimkan oleh Tergugat I kepada Fhamem Um El Fahem LTD adalah berupa **produk Kayu Jadi dengan total 1950 (seribu sembilan ratus lima puluh) kantong, dengan berat Netto 39.000 Kg (tiga puluh sembilan ribu kilo gram).**
3. Bahwa Kontrak yang mengikat antara Penggugat dan Tergugat I tersebut telah tertera ketentuan bahwa antara Penggugat dan Tergugat I, dan Tergugat II tunduk pada *Maersk Terms for Carriage* sebagaimana telah diuraikan dalam Bab I poin di atas.
4. Bahwa terhadap Kontrak tersebut, telah jelas ditentukan bahwa Penggugat memiliki kewajiban untuk melakukan pengiriman barang dari Tergugat I kepada Fhamem Um El Fahem LTD, dan Tergugat I memiliki kewajiban untuk melakukan pembayaran atas jasa pengiriman barang melalui jasa angkutan laut milik Penggugat yang harus dibayarkan setelah barang sampai di negara tujuan.
5. Bahwa selanjutnya, Pihak Maersk kemudian melakukan pengecekan terhadap barang yang dikirimkan tersebut. Setelah Pihak Maersk melakukan pengecekan, Pihak Maersk menemukan bahwa barang milik Tergugat I adalah *Charcoal* ("**Arang**") dan bukan Produk Kayu Jadi

11 Page 8 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



sebagaimana keterangan yang dituangkan Tergugat I dan Tergugat II dalam Kontrak.

6. Bahwa dalam *Terms for Carriage*, Prinsipal Maersk sebagai pemilik kapal pengangkut dengan tegas melarang beberapa komoditi, hal mana salah satunya adalah Arang.

Akibat kesengajaan yang dilakukan Tergugat I dengan memberikan keterangan tidak benar terkait muatan barang yang akan diangkut oleh Penggugat, maka Penggugat dimintakan Prinsipal Maersk untuk membayar denda sebesar USD 5,000.00 tersebut, karena membawa muatan yang dilarang oleh Prinsipal sebagai pemilik kapal.

7. Bahwa berdasarkan *Terms for Carriage* yang mengikat Penggugat dan Para Tergugat, Pada Pasal 14 poin 14.3 jo. Pasal 21 poin 21.1 *Terms for Carriage* menyatakan sebagai berikut :

**21. Description of Goods**

**14.3 The Shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out on the reverse hereof have been checked by the Shipper on receipt of this bill of lading and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper, are adequate and correct. The Shipper also warrants that the Goods are lawful goods, and contain Indonesia contraband, drugs or other illegal substances or stowaways, and that the Goods will not cause loss, damage or expense to the Carrier, or to any other cargo.**

21. Dalam Terjemahan Bahasa Indonesia oleh Penerjemah Tersumpah :. **Keterangan Barang**

**14.3 Pengirim menjamin kepada Perusahaan Angkutan bahwa keterangan sehubungan dengan Barang sebagaimana diatur pada bagian sebaliknya kontrak ini telah diperiksa oleh Pengirim pada saat menerima Konosemen (Daftar Muatan/Bill of Lading) ini dan bahwa keterangan tersebut, dan keterangan lain yang diberikan oleh atau atas nama dari Pengirim, memadai dan benar. Pengirim juga menjamin bahwa Barang adalah barang yang halal, dan tidak mengandung barang selundupan, obat-obatan terlarang atau zat/bahan terlarang lainnya, atau penumpang gelap, dan bahwa**



*Barang tersebut tidak akan menimbulkan kerugian, kerusakan atau biaya bagi Perusahaan Angkutan.*

## **21. Dangerous Goods**

### **21.1**

*No Goods which are or which may become of a dangerous, noxious, hazardous, flammable, or damaging nature (including radioactive material) or which are or may become liable to damage any Persons or property whatsoever, and whether or not so listed in any official or unofficial, international or national code, convention, listing or table shall be tendered to the Carrier for Carriage without previously giving written notice of their nature, character, name, label and classification (if applicable) to the Carrier and obtaining his consent in writing and without distinctly marking the Goods and the Container or other covering on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements. If any such Goods are delivered to the Carrier without obtaining his consent and/or such marking, or if in the opinion of the Carrier the Goods are or are liable to become of a dangerous, noxious, hazardous, flammable or damaging nature, they may at any time or place be unloaded, destroyed, disposed of, abandoned or rendered harmless without compensation to the Merchant and without prejudice to the Carrier's right to Freight.*

*Dalam Terjemahan Bahasa Indonesia oleh Penerjemah Tersumpah :*

## **21. Barang Berbahaya**

### **21.1**

*Tidak ada Barang yang atau yang menjadi berbahaya, merugikan, penuh risiko, mudah terbakar, atau merusak alam (termasuk bahan radioaktif) atau yang adalah atau yang mungkin bertanggung jawab merusak Seseorang atau properti apa pun, baik yang atau bukan dalam daftar resmi atau tidak resmi, internasional atau kode nasional, konvensi, daftar tabel atau akan ditenderkan kepada Perusahaan Angkutan untuk Pengangkutan, tanpa terlebih dahulu mengirimkan pemberitahuan secara tertulis mengenai sifatnya, karakter, nama, label dan dan golongan (jika berlaku) kepada Perusahaan Angkutan dan mendapatkan persetujuannya secara tertulis dan tanpa memberi tanda dengan jelas pada Barang dan*

*/ / Page 10 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda*



*Peti Kemas atau penutup lain pada bagian luarnya untuk menunjukkan sifat dan karakter Barang tersebut dan untuk mematuhi hukum, peraturan atau persyaratan yang berlaku. Jika ada Barang tersebut yang dikirim ke Perusahaan Angkutan tanpa mendapat persetujuannya dan/atau penandaan tersebut, atau jika menurut pendapat dari Perusahaan Angkutan Barang adalah atau kemungkinan menjadi berbahaya, berbisa, penuh risiko, mudah terbakar, atau merusak alam, barang tersebut dapat di setiap waktu atau tempat akan dibongkar, dihancurkan, dibuang, ditinggalkan atau dianggap tidak berbahaya tanpa kompensasi kepada Pedagang dan tanpa mengurangi hak Perusahaan Angkutan atas Barang Kiriman tersebut.*

8. Pasal 14 point 14.3 jo. Pasal 21 point 21.1 *Terms for Carriage* tersebut pada pokoknya menentukan bahwa Pengirim menjamin kepada Perusahaan Angkutan bahwa keterangan sehubungan dengan Barang sebagaimana diatur pada bagian sebaliknya kontrak ini telah diperiksa oleh Pengirim pada saat menerima Konosemen (*Daftar Muatan/Bill of Lading*) ini dan bahwa keterangan tersebut, dan keterangan lain yang diberikan oleh atau atas nama dari Pengirim, memadai dan benar. Pengirim juga menjamin bahwa Barang adalah barang yang halal, dan tidak mengandung barang selundupan, obat-obatan terlarang atau zat/bahan terlarang lainnya, atau penumpang gelap, dan bahwa Barang tersebut tidak akan menimbulkan kerugian, kerusakan atau biaya bagi Perusahaan Angkutan.
9. Bahwa terhadap Pasal 14 point 14.3 jo. Pasal 21 point 21.1 *Terms for Carriage* telah jelas ditentukan bahwa Tergugat I seharusnya tidak boleh melakukan pengiriman barang berupa Arang, karena Arang merupakan barang yang berbahaya dan untuk pengangkutan barang berbahaya tersebut harus mengikuti prosedur yang diatur *International Maritime Dangerous Goods Code*.
10. Bahwa pengangkutan arang secara khusus diatur bahwa dapat diangkut oleh kapal Maersk cq. Penggugat dengan terlebih dahulu dilakukan audit atas perusahaan *exporter* dan hanya perusahaan *exporter* yang lolos audit yang diperbolehkan mengangkut arang dengan jenis tertentu. Peraturan tersebut secara khusus dicantumkan di laman *website* Maersk pada laman <https://www.maersk.com/local-information/asia-pacific/indonesia/export> sebagai berikut:

Page 11 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



### **"Charcoal Shipment Procedure**

Other names for the charcoal product can include but is not limited to: Biowood, biofuel, charcoal briquettes, coco shell briquettes, coconut shell brics, hardwood pulp briquettes, wood briquettes, wood pellets, wood pulp briquettes, charcoal expellers, BBQ briquettes, natural carbon/pure charcoal, charcoal non-modified, mangrove charcoal, charcoal residue - and more.

There is a list of requirements that need to be met to obtain loading acceptance to export charcoal with Maersk.

Please find a comprehensive outline of the requirements as well as any additional information pertinent to the matter.

### **Initial Acceptance (Prior to Place Bookings)**

The local Maersk office will apply for acceptance to load either restaurant or barbeque charcoal from our principals on behalf of the charcoal producer.

A charcoal manufacturer can only book a shipment once passing this initial acceptance process through a factory audit done by a Maersk's approved surveyor: Carsurin. Customers who has never ship charcoal with Maersk can reach out to Carsurin directly at [charcoal@carsurin.com](mailto:charcoal@carsurin.com) to get the manufacturer audited. Maersk will then decide whether the manufacturer is eligible to ship charcoal or not with main reference to the initial company audit.

See more detail of the Factory Audit by Carsurin [here \(English\)](#) or [here \(Bahasa Indonesia\)](#)

Prohibited charcoal is:

- dangerous goods
- wet charcoal
- charcoal in bulk
- instant grill
- charcoal fines
- small particle/fraction
- charcoal scrap
- contaminated charcoal
- packaging more than 50kg
- cargo is used for waterpipes/ Shisha/ Smoke/ Hookah/ Nargila or similar

Page 12 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



- packed in cartons, boxes or similar
- charcoal booked using Non-operating container

Since August 20th 2019, all customers who misdeclare their Dangerous Goods will be charged a Misdeclaration Fee of 5,000 USD per booking. Any additional costs that will result from taking corrective action (such as correcting the stowage to a safe position on board the vessel, etc) will be charged on top of this fee.

Example : Customer declares cargo as non-dangerous when it is in fact dangerous (i.e. the cargo is charcoal which is Class 4.2 but declared as "coconut products", etc.)"

Yang dalam Terjemahan Bahasa Indonesia sebagai berikut:

#### **"Prosedur Pengiriman Arang**

Nama lain untuk produk arang dapat termasuk namun tidak terbatas pada:

Biowood, biofuel, briket arang, briket tempurung kelapa, briket tempurung kelapa, briket bubuk kayu keras, briket kayu, pelet kayu, briket bubuk kayu, expeller arang, briket BBQ, karbon alami/arang murni, arang non-modifikasi, arang bakau, arang residu - dan banyak lagi.

Ada daftar persyaratan yang harus dipenuhi untuk mendapatkan persetujuan pemuatan untuk mengekspor arang dengan Maersk.

Silakan temukan garis besar persyaratan yang komprehensif serta informasi tambahan yang berkaitan dengan masalah ini.

Penerimaan Awal (Sebelum Melakukan Pemesanan)

Kantor Maersk setempat akan mengajukan permohonan penerimaan untuk memuat arang restoran atau barbeque dari prinsipal kami atas nama produsen arang.

Produsen arang hanya dapat memesan pengiriman setelah melewati proses penerimaan awal ini melalui audit pabrik yang dilakukan oleh surveyor yang disetujui Maersk: Carsurin. Pelanggan yang belum pernah mengirimkan arang dengan Maersk dapat menghubungi Carsurin langsung di [charcoal@carsurin.com](mailto:charcoal@carsurin.com) untuk mendapatkan audit pabrik. Maersk kemudian akan memutuskan apakah pabrik memenuhi syarat untuk mengirimkan arang atau tidak dengan acuan utama pada audit awal perusahaan.

Lihat lebih detail Audit Pabrik oleh Carsurin di [sini](#) (Bahasa Inggris) atau di [sini](#) (Bahasa Indonesia)

 Page 13 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda 



**Barang yang dilarang adalah:**

- Benda berbahaya
- arang basah
- arang dalam jumlah besar
- panggangan instan
- Denda arang
- partikel/fraksi kecil
- potongan arang
- arang yang terkontaminasi
- kemasan lebih dari 50kg
- kargo digunakan untuk pipa air/ Shisha/ Asap/ Hookah/ Nargila atau sejenisnya
- Dikemas dalam karton, kotak atau sejenisnya
- arang dipesan menggunakan non-operating container

Sejak 20 Agustus 2019, semua pelanggan yang salah mendeklarasikan Barang Berbahaya akan dikenakan Biaya Salah Deklarasi sebesar 5.000 USD per pemesanan. Setiap biaya tambahan yang akan dihasilkan dari tindakan korektif (seperti memperbaiki penyimpanan ke posisi aman di atas kapal, dll) akan dibebankan di atas biaya ini.

Contoh : Pelanggan menyatakan kargo sebagai tidak berbahaya padahal sebenarnya berbahaya (yaitu kargo adalah arang yang Kelas 4.2 tetapi dinyatakan sebagai "produk kelapa", dll.)"

Maka berdasarkan ketentuan di atas, pengiriman arang haruslah dilakukan dengan cara dan mekanisme tersendiri. Apabila terdapat barang berbahaya yang kemudian dikirim namun terdapat Kesalahan dalam Deklarasi isi muatan barang maka akan dikenakan biaya kesalahan deklarasi sebesar USD\$ 5.000,- (lima ribu Dollar Amerika).

**B. Barang Yang Dikirim Telah Diabaikan Untuk Diambil**

1. Bahwa sebagaimana telah Penggugat uraikan sebelumnya di atas, setelah Pengiriman barang dilakukan dan telah sampai pada negara tujuan pengiriman yang dipesan dan dituliskan oleh Para Tergugat, Fhamem Um El Fahem LTD seharusnya mengambil barang yang telah dikirimkan tersebut di Pelabuhan Haifa, Israel pada tanggal 11 Agustus 2020, nyatanya Fhamem Um El Fahem LTD merasa tidak memiliki keterkaitan dengan pengiriman barang tersebut dan telah mengabaikan Pengambilan barang kepada Prinsipal Maersk dan asli konosemen (*Bill of Lading*) tidak pernah dikembalikan kepada Penggugat, sebagaimana

11. Page 14 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda 11.



telah Penggugat jelaskan melalui surat elektronik kepada Tergugat II pada tanggal 10 September 2020.

2. Bahwa terhadap barang yang tidak diambil oleh Fhamem Um El Fahem LTD, maka Pihak Pelabuhan Haifa, Israel, memberikan peringatan kepada Maersk selaku pengangkut barang tersebut dan memberikan denda untuk biaya penyimpanan dan penghancuran, serta membebankan biaya penahanan atas barang tersebut, terhitung sejak tanggal 11 Agustus 2020.
3. Bahwa biaya yang timbul untuk penahanan barang yang tidak diambil tersebut hingga akhir Februari 2021 adalah sebesar USD 28,920 dan untuk biaya penyimpanan dan penghancuran barang yang tidak diambil tersebut adalah sebesar Rp 3.172.263.165
4. Bahwa jumlah keseluruhan dari biaya-biaya yang timbul tersebut di atas berdasarkan permintaan surat pengabaian disertai dengan dokumen asli B/L termasuk Commercial Invoice, Packing List adalah senilai :

No.	Tagihan	Biaya
1.	Denda atas Kesalahan Informasi Isi dari Komoditi Barang.	USD 5,000
2.	Biaya penyimpanan dan penghancuran Kargo	Rp 3.172.263.165
3.	Biaya penahanan barang	USD 28,920
<b>Total</b>		<b>USD 33,920 dan Rp 3.172.263.165,-</b>

5. Bahwa Penggugat pada akhirnya harus membayarkan seluruh kerugian yang timbul akibat dari tindakan Tergugat I mulai dari kelalaiannya dalam menuliskan keterangan barang dalam pengiriman, serta kelalaian Tergugat I dalam melakukan pengiriman tanpa penerima di Haifa, Israel, karena Fhamem Um El Fahem LTD tidak mau mengambil barang tersebut melainkan memberikan Surat Pengabaian Pengambilan Barang.

#### IV. PARA TERGUGAT TIDAK MEMILIKI IKTIKAD BAIK DALAM MELAKSANAKAN KONTRAK

1. Bahwa sebagaimana Invoice dan *Packing List* Nomor 247/JJAP/EXPV/2020 tertanggal 12 Mei 2020, tertulis bahwa barang yang akan dikirim adalah *Finised Wood Product* dengan total berat sebesar 39 (tiga puluh sembilan) ton dengan rincian Tergugat I sebagai *Shipper*.

Page 15 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



2. Bahwa pengiriman barang telah dilakukan oleh Penggugat sesuai dengan pesanan Tergugat II sebagai pihak Pemesan Jasa (*Booking Party*) dan barang tersebut telah sampai ke negara tujuan pada tanggal 10 Juni 2020 dengan kenyataan ternyata isi muatan barang **TIDAK SESUAI DENGAN Invoice dan Packing List Nomor 247/JJAP/EXPV/2020 tertanggal 12 Mei 2020**. Setelah barang tersebut sampai di negara tujuan, Tergugat II pada tanggal 25 Juni 2020 memberitahukan kepada Penggugat bahwa penerima barang berubah dari apa yang tertera dalam Kontrak, dan Tergugat II telah melakukan perubahan pihak penerima pada tanggal 26 Juni 2020 melalui website Penggugat.  
Namun, perubahan tersebut tidak memberikan dampak apapun dan barang tetap terlantar dan terabaikan untuk diambil, sehingga Penggugat melakukan pemberitahuan kepada Tergugat II melalui surat elektronik pada tanggal 29 Juni 2020 yang pada pokoknya Penggugat menyampaikan bahwa barang tersebut tidak dapat berdiam lama di Pelabuhan dan harus dipindahkan ke depot penyimpanan container setempat.
3. Email yang sebelumnya telah disampaikan oleh Penggugat nyatanya tidak ditanggapi oleh Tergugat II, maka Penggugat kembali memberitahukan kepada Tergugat II melalui surat elektronik pada tanggal 09 Juli 2020, yang pada pokoknya Penggugat memberitahukan bahwa setelah barang sampai dan harus dipindahkan ke depot setempat, maka timbullah biaya penyimpanan dan penahanan yang menjadi tanggung jawab Tergugat I dan Tergugat II.  
Penggugat juga menjelaskan dalam surat elektronik tersebut bahwa dikarenakan tidak adanya Pihak Penerima yang bertanggung jawab atas barang tersebut, Penggugat beritikad baik menawarkan agar barang tersebut dibeli oleh pihak lain yang telah menghubungi Penggugat, namun Tergugat II dalam surat elektroniknya memberikan tanggapan bahwa hal tersebut akan diberitahukan kepada Tergugat I.
4. Bahwa selanjutnya, Tergugat I dan Tergugat II tidak memberikan kejelasan terhadap barang yang terlantar tersebut, hingga akhirnya Penggugat memberikan peringatan sebanyak 2 (dua) kali melalui surat elektronik pada tanggal 27 Juli 2020, dan 03 Agustus 2020, hal mana pada pokoknya Penggugat meminta kejelasan terhadap barang yang terlantar tersebut.

/s/ Page 16 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



5. Bahwa berdasarkan Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara menyatakan bahwa suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, Adapun tindakan Para Tergugat yang memiliki hubungan hukum dengan Penggugat dalam pelaksanaan perjanjian *aquo* terbukti Para Tergugat tidak memiliki itikad baik, hal mana terbukti dalam korespondensi-korespondensi yang ada.
6. Bahwa sebagaimana telah diuraikan di atas, Para Tergugat sama sekali belum memenuhi prestasinya/kewajibannya untuk melakukan pembayaran atas jasa pengiriman barang dengan nilai total sesuai 7 (tujuh) Invoice Tertunggak. Bahwa kemudian kami akan mengutip ketentuan Pasal 1238 KUHPerdara yang berbunyi sebagai berikut:  
***“Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.”***
7. Bahwa terhadap perbuatan Para Tergugat yang menimbulkan kerugian kepada Penggugat, maka Penggugat telah melakukan upaya peneguran dengan cara-cara yang patut dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku dengan mengirimkan Surat Teguran/Somasi kepada Para Tergugat yang akan dijelaskan di bawah ini :
  - 7.1. Surat Nomor SLN/402/5034-04/III/2021, Perihal Surat Teguran/Somasi ke-I, tertanggal 17 Maret 2020, kepada Para Tergugat;
  - 7.2. Surat Nomor SLN/410/5034-04/IV/2021, Perihal Surat Tanggapan atas Surat Tergugat II Nomor 10/LG-JJLS/III/2021, tertanggal 15 April 2021;
8. Bahwa Surat Teguran/Somasi sebagaimana tersebut di atas, telah diterima oleh Tergugat II dan karena Tergugat II merupakan Pihak Pemesan dalam Pengangkutan Barang ini sebagaimana pengakuannya dalam Surat Jawaban Somasi No. 10/LG-JJLS/III/2021, tertanggal 25 Maret 2021 namun Tergugat II dalam Surat Jawaban Somasi tersebut merasa tidak memiliki kepentingan dalam permasalahan ini dan menyerahkan semuanya kepada Tergugat I;

**Dengan demikian, berdasarkan Korespondensi dan Surat Teguran/Somasi yang telah dikirimkan oleh Penggugat maka Para Tergugat telah terbukti tidak memiliki itikad baik dalam berbisnis hal mana secara sederhana terbukti dari Tindakan Para Tergugat yang tidak**

*/s/* Page 17 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda */*



bertanggung jawab dalam menjalankan kewajiban yang timbul kepada Penggugat;

V. **PARA TERGUGAT TELAH MELAKUKAN WANPRESTASI**

1. Bahwa berdasarkan bukti-bukti yang telah kami sebutkan di atas, dan juga Surat Somasi yang telah kami berikan, namun sampai dengan saat ini Para Tergugat belum melunasi seluruh kewajibannya yaitu melakukan pembayaran kepada PENGGUGAT;
2. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1243 KUHPerdata yang menyatakan sebagai berikut:

Pasal 1243 KUHPerdata:

*“Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan”*

Bahwa dapat PENGGUGAT sampaikan bahwasanya terdapat **macam-macam bentuk cedera janji/wanprestasi** dalam buku Hukum Perjanjian (Jakarta:1985) yang ditulis oleh Prof. Subekti yaitu:

- a. **Tidak melakukan apa yang disanggupi untuk dilakukan;**
- b. Melakukan apa yang diperjanjikan tapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan;
- c. Melakukan apa yang sudah diperjanjikan tapi terlambat;
- d. Melakukan sesuatu yang oleh perjanjian tidak dilakukan.

Lebih lanjut, PENGGUGAT akan uraikan tindakan dan sikap PARA TERGUGAT yang telah memenuhi unsur cedera janji/wanprestasi sebagai berikut:

**Tidak melakukan apa yang disanggupi untuk dilakukan**

Bahwa sebagaimana telah diuraikan sebelumnya di atas, Tergugat I tidak pernah menanggapi Surat Somasi yang sebelumnya telah disampaikan oleh Penggugat. Sedangkan Tergugat II hanya menanggapi Somasi Penggugat sebagaimana Surat Nomor: 10/LG-JJLS/III/2021 tentang Jawaban Somasi yang pada intinya mengelak dan tidak mau bertanggungjawab atas pengiriman barang yang telah dilakukan oleh Penggugat. Hal mana hubungan hukum PENGGUGAT dan TERGUGAT telah terikat dalam suatu perikatan hukum yang terlihat jelas sesuai Kontrak sebagaimana telah Penggugat uraikan sebelumnya.

*JK* Page 18 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda *A*



Dengan demikian, akibat perbuatan PARA TERGUGAT yang telah lalai dalam melaksanakan kewajibannya, maka berdasarkan ketentuan Pasal 1243 KUHPerdara, Tergugat telah terbukti secara meyakinkan dan sah di mata hukum bahwasannya PARA TERGUGAT telah melakukan perbuatan *Wanprestasi* (ingkar janji) kepada PENGGUGAT berdasarkan perikatan yang telah lahir sebagaimana uraian PENGGUGAT pada Bab Hubungan Hukum di atas ;

VI. **PERMOHONAN UANG PAKSA (DWANGSOM)**

Bahwa berdasarkan uraian di atas, mengingat PARA TERGUGAT terbukti melakukan perbuatan ingkar janji/wanprestasi kepada PENGGUGAT maka sesuai Pasal 225 ayat (1) HIR yang mengatur:

*“Jika seseorang yang dihukum untuk melakukan suatu perbuatan, tetapi ia tidak melaksanakannya dalam waktu yang ditentukan hakim, maka pihak yang menang dalam putusan itu dapat memohonkan kepada pengadilan negeri dengan perantaraan ketua supaya kepentingan yang didapatnya, jika putusan itu dipenuhi, dinilai dengan tunai. Menurut pasal ini, jumlah atau besaran yang paksa harus ditentukan.”*

Untuk itu, Mohon Majelis Hakim yang memeriksa perkara aquo, menghukum Para Tergugat untuk membayar uang paksa (dwangsom) sebesar Rp 30.000.000,- (tiga puluh juta Rupiah) secara tanggung renteng kepada Penggugat atas setiap hari keterlambatan Para Tergugat dalam melaksanakan isi putusan dalam perkara ini, terhitung sejak perkara ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap ;

VII. **PERMOHONAN PUTUSAN SERTA MERTA (UITVOERBAAR BIJ VOORRAAD)**

Bahwa mengingat gugatan ini diajukan oleh PENGGUGAT berdasarkan bukti-bukti yang sah, akurat dan otentik, sehingga tidak mungkin dibantah kebenarannya berdasarkan ketentuan **Pasal 180 ayat (1) HIR Jo. Pasal 191 ayat (1) RGB** maka cukup beralasan apabila putusan dalam perkara ini dinyatakan dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada upaya hukum banding, kasasi, peninjauan kembali ataupun verzet (*Uitvoerbaar Bij Voorraad*).

VIII. **PETITUM**

Bahwa dengan demikian, berdasarkan hal-hal tersebut di atas, maka Penggugat dengan ini memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* agar berkenan untuk memberikan putusan sebagai berikut:

*/s/* Page 19 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda */s/*



1. Menerima dan mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan *Bill of Lading For Ocean Transport Or Multimodal Transport (B/L)*, dengan nomor 910757592 adalah sah dan mengikat menurut hukum;
3. Menyatakan *MAERSK Terms for Carriage* adalah *Terms for Carriage* adalah sah dan mengikat menurut hukum;
4. Menghukum Para Tergugat secara tanggung renteng untuk membayar kewajibannya atas Denda Kesalahan Informasi Isi dari Komoditi Barang, Biaya penyimpanan dan penghancuran Kargo dengan rincian sebagai berikut:

1) Denda atas kesalahan Informasi Isi dari Komoditi Barang.....	: USD 5,000
2) Biaya penyimpanan dan penghancuran Kargo.....	: Rp.3.172.263.165
3) Biaya penahanan barang.....	: USD 28,920
<hr/>	
Total	USD 33,920 dan Rp.3.172.263.165,-

secara tunai dan sekaligus dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kerja, terhitung sejak perkara ini diputus di Pengadilan Negeri Sidoarjo kepada Penggugat sebesar USD 33,920 dan Rp 3.172.263.165,- (tiga miliar seratus tujuh puluh dua juta dua ratus enam puluh tiga ribu seratus enam puluh lima Rupiah);

5. Menghukum Para Tergugat secara tanggung renteng untuk membayar uang paksa (*dwangsom*) sebesar Rp 30.000.000,- (tiga puluh juta Rupiah) kepada Penggugat atas setiap hari keterlambatan Para Tergugat dalam melaksanakan isi putusan dalam perkara ini, terhitung sejak perkara ini mempunyai kekuatan hukum yang tetap;
6. Menyatakan Putusan dalam perkara ini dapat dijalankan terlebih dahulu meskipun ada perlawanan, Banding, dan Kasasi dari Tergugat (*Uitvoerbaar Bij Voorraad*);
7. Menghukum Para Tergugat secara tanggung renteng untuk membayar biaya yang timbul dalam perkara ini.

Namun apabila Yang Mulia Majelis Hakim berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*Ex Aequo et Bono*).

Menimbang, bahwa pada hari persidangan yang telah ditentukan untuk memeriksa perkara ini, para pihak yang hadir, yaitu: untuk Penggugat hadir kuasanya

 Page 20 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda 



tersebut di atas sedangkan untuk Para Tergugat tidak hadir dan tidak pula mengutus wakilnya yang sah untuk hadir di persidangan dan demikian juga untuk sidang-sidang selanjutnya Para Tergugat tidak pernah hadir dan tidak pula mengutus wakilnya yang sah untuk hadir di persidangan.

Menimbang bahwa oleh karena Para Tergugat tidak hadir dan tidak pula mengutus wakilnya yang sah untuk hadir di persidangan maka persidangan perkara ini tidak didahului dengan proses mediasi tapi dilanjutkan dengan pembacaan gugatan Penggugat dimana Penggugat menyatakan tetap pada isi dan maksud gugatannya.

Menimbang, bahwa Penggugat untuk menguatkan dalil-dalil gugatannya telah mengajukan bukti surat berupa fotocopy yang telah diberi materai secukupnya, yaitu :

1. Foto Copy Surat Agency Agreement AP. Moller-Maersk A/S dan PT Pelayaran Bintang Putih tertanggal 1 April 2011 dan Surat Penunjukkan Keagenan dari AP. Moller – Maersk A/S kepada PT Pelayaran Bintang Putih. Selanjutnya diberi tanda **P-1A**.
2. Foto Copy Surat Terjemahan Agency Agreement AP. Moller-Maersk A/S dan PT Pelayaran Bintang Putih tertanggal 1 April 2011 dan Surat Penunjukkan Keagenan dari AP. Moller – Maersk A/S kepada PT Pelayaran Bintang Putih yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 06 Mei 2024, Selanjutnya diberi tanda **P-1B**.
3. Foto Copy Surat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan (Permenhub 59/2021) Selanjutnya diberi tanda **P-1C**
4. Foto Copy Surat Terms of Carriage milik Maersk, Selanjutnya diberi tanda **P-2 A**.
5. Foto Copy Surat Terjemahan Terms of Carriage yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 06 Mei 2024, Selanjutnya diberi tanda **P-2 B**.
6. Foto Copy Surat Bill of Lading for Ocean Transport Or Multimoda Transport (B/L) No. 910757592 tertanggal 29 Mei 2020, Selanjutnya diberi tanda **P-3 A**.
7. Foto Copy Surat Terjemahan Bill Of Lading (B/L) No. 910757592 yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 15 Juli 2024, Selanjutnya diberi tanda **P-3 B**.
8. Foto Copy Surat Packing List Nomor 247/JJAP/EXP/V/2020, tertanggal 12 Mei 2020, Selanjutnya diberi tanda **P-4 A**.

 Page 21 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda 



9. Foto Copy Surat Terjemahan Packing List Nomor: 247/JJAP/EXP/IV/2020, tertanggal 12 Mei 2020 yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 15 Juli 2024, Selanjutnya diberi tanda **P-4 B**.
10. Foto Copy Surat Peraturan Khusus Pengangkutan Arang yang berlaku pada jasa pengiriman yang disediakan Penggugat dan tertera pada situs web Selanjutnya diberi tanda **P-5 A**.
11. Foto Copy Surat Customer Advisory dari Penggugat tertanggal 03 Maret 2020 yang tertera pada situs web, Selanjutnya diberi tanda **P- 5 B**.
12. Foto Copy Surat Terjemahan Customer Advisory dari Penggugat tertanggal 03 Maret 2020 yang tertera pada situs web <https://www.maersk.com/local-information/asia-pacific/indonesia/export> yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 15 Juli 2024, Selanjutnya diberi tanda **P- 5 C**.
13. Foto Copy Surat Surat Elektronik yang dikirimkan oleh Penggugat kepada Tergugat I dan Tergugat II tertanggal 03 Agustus 2020, Selanjutnya diberi tanda **P-6 A**.
14. Foto Copy Surat Terjemahan Surat Elektronik yang dikirimkan Penggugat kepada Tergugat I dan Tergugat II tertanggal 03 Agustus 2020 yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 15 Juli 2024, Selanjutnya diberi tanda **P-6 B**.
15. Foto Copy Surat Somasi I dari Penggugat dengan Nomor SLN/402/5034-04/III/2021, tertanggal 17 Maret 2021, Selanjutnya diberi tanda **P- 6 C**.
16. Foto Copy Surat Tanggapan dari Tergugat II dengan Nomor 10/LG-JJLS/III/2021, tertanggal 25 Maret 2021, Selanjutnya diberi tanda **P-6 D**.
17. Foto Copy Surat Elektronik dari kantor perwakilan Penggugat di Israel kepada Penggugat tertanggal 25 Februari 2021 beserta Invoice yang dikeluarkan Port Israel tanggal 15 Februari 2021, Selanjutnya diberi tanda **P-7 A** .
18. Foto Copy Surat Terjemahan Surat Elektronik dari kantor perwakilan Penggugat di Israel kepada Penggugat tertanggal 25 Februari 2021 beserta Invoice yang dikeluarkan Port Israel tanggal 15 Februari 2021 yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK pada tanggal 15 Juli 2024, Selanjutnya diberi tanda **P- 7 B**.
19. Foto Copy Surat Detention Invoice Number: 5521373540 Tertanggal 06 September 2022, Selanjutnya diberi tanda **P-8 A**.
20. Foto Copy Surat Terjemahan Detention Invoice Number: 5521373540 Tertanggal 06 September 2022 yang diterjemahkan oleh FATCHUROZAK tertanggal 16 Juli 2024, Selanjutnya diberi tanda **P- 8 B**.

*Jk* Page 22 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



Fotokopi bukti surat tersebut bermeterai cukup, dan telah dicocokkan sesuai dengan aslinya, kecuali bukti P-1 A, 1C, 4 A, 5 A, 5 B, 6 A, 6C, 6D, 7A, 8A berupa fotokopi dari fotokopi tanpa diperlihatkan aslinya, kemudian fotokopi bukti surat tersebut dilampirkan dalam berkas perkara ini, sedangkan asli surat-surat bukti tersebut dikembalikan kepada Penggugat;

Menimbang, bahwa selain bukti-bukti surat tersebut di atas Penggugat tidak menghadirkan saksi-saksi di persidangan.

Menimbang, bahwa Penggugat telah menyampaikan kesimpulannya melalui sistim informasi Pengadilan Negeri Sidoarjo pada tanggal pada tanggal 06 Agustus 2024

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

Menimbang, bahwa akhirnya pihak Penggugat menyatakan tidak ada hal-hal yang diajukan lagi dan mohon putusan;

#### **TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM**

#### **DALAM POKOK PERKARA**

Menimbang, bahwa terlebih dahulu Majelis Hakim akan mempertimbangkan tentang ketidakhadiran Para Tergugat dalam perkara ini.

Menimbang, bahwa Para Tergugat telah dipanggil secara sah dan patut namun tidak hadir dan tidak pula mengutus wakilnya yang sah untuk hadir di persidangan dan demikian juga untuk sidang-sidang selanjutnya Para Tergugat tidak pernah hadir dan tidak pula mengutus wakilnya yang sah untuk hadir di persidangan sedangkan ketidakhadiran Para Tergugat tidak disebabkan oleh alasan-alasan yang sah sehingga dengan demikian Majelis Hakim berkesimpulan bahwa Para Tergugat tidak mempergunakan haknya untuk mempertahankan hak-hak keperdataannya di depan persidangan.

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian diatas maka adalah beralasan bila perkara ini diperiksa dan diputus dengan ketidakhadiran Para Tergugat (Verstek).

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

Menimbang, bahwa yang menjadi pokok permasalahan gugatan Penggugat bahwa antara Penggugat dan Tergugat I telah terjadi suatu perikatan berdasarkan prosedur pemesanan *Bill of Lading For Ocean Transport Or Multimoda Transport* (B/L), dengan nomor 910757592 ("Kontrak") dimana Tergugat I sebagai Pengirim

 Page 23 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda 



("Shipper"), dan Penggugat sebagai Pengangkut ("Carrier") untuk melakukan pengapalan barang Ekspor dari Surabaya, Indonesia kepada Fhamem Um El Fahem LTD yang berada di Haifa, Israel. Kontrak tersebut diterbitkan Penggugat pada tanggal 29 Mei 2020, hal mana prosedur pemesanan *Bill of Lading* (B/L) tersebut dipesan oleh Tergugat II sebagai Pihak Pemesan melalui website milik Penggugat sebagaimana telah dikonfirmasi oleh Tergugat II melalui *email* tertanggal 26 Juni 2020. Setelah Pengiriman barang dilakukan dan telah sampai pada negara tujuan pengiriman yang dipesan dan dituliskan oleh Para Tergugat, Fhamem Um El Fahem LTD seharusnya mengambil barang yang telah dikirimkan tersebut di Pelabuhan Haifa, Israel pada tanggal 11 Agustus 2020, nyatanya Fhamem Um El Fahem LTD merasa tidak memiliki keterkaitan dengan pengiriman barang tersebut dan telah mengabaikan Pengambilan barang kepada Prinsipal Maersk dan asli konosemen (*Bill of Lading*) tidak pernah dikembalikan kepada Penggugat, sebagaimana telah Penggugat jelaskan melalui surat elektronik kepada Tergugat II pada tanggal 10 September 2020. Terhadap barang yang tidak diambil oleh Fhamem Um El Fahem LTD, maka Pihak Pelabuhan Haifa, Israel, memberikan peringatan kepada Maersk selaku pengangkut barang tersebut dan memberikan denda untuk biaya penyimpanan dan penghancuran, serta membebaskan biaya penahanan atas barang tersebut, terhitung sejak tanggal 11 Agustus 2020. Biaya yang timbul untuk penahanan barang yang tidak diambil tersebut hingga akhir Februari 2021 adalah sebesar USD 28,920 dan untuk biaya penyimpanan dan penghancuran barang yang tidak diambil tersebut adalah sebesar Rp 3.172.263.165. Penggugat pada akhirnya harus membayarkan seluruh kerugian yang timbul akibat dari tindakan Tergugat I mulai dari kelalaiannya dalam menuliskan keterangan barang dalam pengiriman, serta kelalaian Tergugat I dalam melakukan pengiriman tanpa penerima di Haifa, Israel, karena Fhamem Um El Fahem LTD tidak mau mengambil barang tersebut melainkan memberikan Surat Pengabaian Pengambilan Barang. Para Tergugat sama sekali belum memenuhi prestasinya/kewajibannya untuk melakukan pembayaran atas jasa pengiriman barang dengan nilai total sesuai 7 (tujuh) Invoice Tertunggak. Akibat perbuatan Para Tergugat maka Penggugat mengalami kerugian.

Menimbang, bahwa berdasarkan Pasal 163 HIR Penggugat berkewajiban untuk membuktikan hal tersebut di atas;

Menimbang, bahwa Penggugat untuk menguatkan dalil-dalil gugatannya telah mengajukan bukti surat yaitu bukti P-1 sampai dengan P-8B tapi tidak menghadirkan saksi.

 Page 24 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda 



Menimbang, bahwa sebelum mempertimbangkan petitum-petitum gugatan Penggugat, Majelis Hakim terlebih dahulu akan mempertimbangkan formalitas gugatan Penggugat

Menimbang, bahwa gugatan Penggugat pada pokoknya adalah gugatan Wanprestasi tetapi dalam petitum-petitum gugatan Penggugat tidak ditemukan adanya petitum yang menyatakan bahwa Para Tergugat telah melakukan Wanprestasi terhadap Penggugat.

Menimbang, bahwa untuk mempertimbangkan petitum angka 4 (empat) gugatan Penggugat pada pokoknya yaitu Menghukum Para Tergugat secara tanggung renteng untuk membayar kewajibannya atas denda kesalahan Informasi dari Komoditi barang, biaya penyimpanan dan penghancuran kargo sebesar sebesar USD 33,920 dan Rp 3.172.263.165,- (tiga miliar seratus tujuh puluh dua juta dua ratus enam puluh tiga ribu seratus enam puluh lima Rupiah) maka terlebih dahulu harus dipertimbangkan apakah Para Tergugat telah melakukan Wanprestasi namun dalam gugatan Penggugat tidak ada petitum yang menyatakan Para Tergugat telah melakukan Wanprestasi terhadap Penggugat sehingga Majelis Hakim tidak dapat mempertimbangkan apakah Para Tergugat telah melakukan Wanprestasi terhadap Penggugat. Dengan demikian gugatan Penggugat mengandung cacat formalitas.

Menimbang, bahwa oleh karena gugatan Penggugat mengandung cacat formalitas maka gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Ontvankelijke verklaard*).

Menimbang, bahwa oleh karena gugatan Penggugat dinyatakan tidak dapat diterima, maka Penggugat dihukum untuk membayar biaya perkara yang jumlahnya akan ditentukan dalam amar putusan dibawah ini

Mengingat pasal-pasal dalam HIR dan peraturan-peraturan lainnya yang berkenaan.

#### MENGADILI

1. Menyatakan Para Tergugat tidak hadir di persidangan walaupun telah dipanggil secara sah dan patut sehingga perkara ini diperiksa dan diputus tanpa kehadiran Para Tergugat (*Verstek*).
2. Menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima.
3. Menghukum Penggugat untuk membayar biaya yang timbul dalam perkara ini yang sampai saat ini sebesar Rp. 8.838.000,- (delapan juta delapan ratus tiga puluh delapan ribu rupiah)

Page 25 sampai 26 Perkra nomor 31/Pdt.G/2024/PN.Sda



Demikian diputuskan dalam sidang permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo pada hari Senin tanggal 26 Agustus 2024 oleh Kami, YULI EFFENDI, SH., MHum., sebagai Hakim Ketua Majelis, BAMBANG TRENGGONO, SH., MH., dan DEWI ISWANI, SH., MH masing-masing sebagai hakim anggota, putusan tersebut diucapkan dalam persidangan terbuka untuk umum pada hari Rabu Tanggal 28 Agustus 2024 oleh Hakim Ketua Majelis dengan didampingi oleh para Hakim Anggota tersebut di atas dibantu oleh DENDI PRASETIJO SH., sebagai Panitera Pengganti, dengan dihadiri Kuasa Penggugat tanpa hadirnya Tergugat I, Tergugat II dan telah dikirim secara elektronik melalui sistem informasi pengadilan pada hari itu juga ;

Hakim Anggota,

Bambang Trenggono, SH., MH

Dewi Iswani, SH., MH

Hakim Ketua,



Yuli Effendi, SH., Mhum

Panitera Pengganti

Dendi Prasetijo, SH

Perincian biaya

1.	Biaya Pendaftaran	Rp. 30.000,
2.	Biaya Proses/ATK	Rp. 100.000,-
3.	Biaya Panggilan	Rp. 8.658.000-
4.	PNBP	Rp. 30.000,-
5.	Materai	Rp. 10.000,-
6.	Redaksi	Rp. 10.000,-

-----  
 Jumlah Rp. 8.838.000-  
 (delapan juta delapan ratus tiga puluh delapan ribu rupiah)