

Tanggung Jawab Hukum atas Kerusakan Produk Impor Hasil Perikanan di Pelabuhan

(Studi Putusan Mahkamah Agung No. 2665 K/Pdt/2022)

Bridail¹, Hasim Purba², Dedi Harianto³, Detania Sukarja⁴.

¹. Program Studi Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Sumatera.

E-mail: bridailtarigan@yahoo.com (CA)

^{2,3,4}. Dosen Fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara.

Abstrak: Kekurangan, kerusakan, hingga kehilangan barang selain disebabkan oleh pengangkutannya dapat juga terjadi karena proses pembongkaran dari kapal yang dilaksanakan di pelabuhan seperti kasus antara CV. Sumatera Sejahtera yang menggugat PT. Pelindo. Adapun tujuan penelitian ini untuk menganalisis batasan tanggungjawab dalam hubungan hukum antara pihak ekspeditur, pengangkut, dan otoritas pelabuhan dalam kegiatan pengangkutan laut; dan menganalisis pertimbangan dan putusan hakim berdasarkan Putusan Mahkamah Agung No. 2665 K/Pdt/2022. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif bersifat deskriptif analitis dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa pertama, batasan tanggungjawab ekspeditur sebagaimana Pasal 87 KUHD, batasan tanggung jawab pengangkut diatur di dalam Pasal 40 dan 41 UU No.17/2008, batasan tanggungjawab otoritas pelabuhan menyediakan fasilitas kepelabuhan, perizinan, pengawasan, dan menjaga kelancaran dan ketertiban penyelenggaran kegiatan pengangkutan laut; Putusan Kasasi No. 2665 K/Pdt/2022 yang menguatkan putusan hakim tingkat pertama No. 728/Pdt.G/2016/PN.Mdn telah mempertimbangkan berdasarkan landasan yuridis, dinilai tepat, dan telah memenuhi tujuan hukum yakni kepastian, keadilan, dan kemanfaatan.

Kata kunci: Impor, Pengangkutan Laut, Pelabuhan, Pelindo, Tanggung Jawab Hukum.

Sitasi: Bridail., Purba, H., Harianto, D., & Sukarja, D. (2024). Tanggung Jawab Hukum atas Kerusakan Produk Impor Hasil Perikanan di Pelabuhan: (Studi Putusan Mahkamah Agung No. 2665 K/Pdt/2022). *Locus Journal of Academic Literature Review*, 3(3), 297–316. <https://doi.org/10.56128/locarl.v3i3.302>

1. Pendahuluan

Keadaan geografis Indonesia terdiri dari daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau, baik besar maupun kecil yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Keadaan geografis yang ada demikian didukung dengan kebijakan-kebijakan perluasan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah, yang salah satunya mencakup bidang perhubungan, maka di Indonesia dimungkinkan melakukan pengangkutan melalui darat, laut dan udara, sehingga dengan adanya pengangkutan, akan tercipta suatu sarana dan prasarana yang efektif dan efisien dalam berhubungan dan berkomunikasi. Sesuai dengan wilayah di Indonesia yang terdiri darat, laut dan udara,

maka pengangkutan dapat dilakukan dengan menggunakan mobil, bus, kereta api, pesawat terbang serta kapal laut (Gultom, 2009).

Sebagai negara kepulauan (*archipelago states*), Indonesia sangat membutuhkan angkutan laut yang dapat menjangkau seluruh kawasan baik dalam maupun luar negeri. Pengangkutan melalui laut dengan menggunakan kapal laut dapat memuat barang dan/atau orang dalam jumlah yang besar dengan biaya terjangkau, hal ini tentu sangat menguntungkan bagi pengguna jasa pengangkutan di mana setiap kapal yang menyelenggarakan pengangkutan, baik yang diangkut itu barang dan/atau orang pasti memerlukan pelabuhan. Di sinilah letak pentingnya fungsi pelabuhan dalam sistem angkutan laut, di mana pelabuhan ialah perantara mata rantai segala pengangkutan yang ada, hal ini berarti pula pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan yang berfungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dari dalam maupun luar negeri, baik kapal yang mengangkut penumpang maupun kapal yang mengangkut barang (Gultom, 2009).

Menurut Hasim Purba (2005) pengangkutan adalah "kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan." Maka, sebagai Badan Usaha Milik Negara yang beroperasi untuk memfasilitasi kegiatan pengangkutan laut, PT. Pelabuhan Indonesia (PT. Pelindo) perusahaan yang ditunjuk oleh pemerintah sebagai pengelola untuk menyelenggarakan kegiatan-kegiatan di pelabuhan, dimana PT. Pelindo akan berhadapan dengan banyak pihak yang berkeinginan menggunakan jasa maupun fasilitas pelabuhan laut di dalam menyelenggarakan kegiatan melalui laut, termasuk memberikan pelayanan berupa jasa untuk memfasilitasi pelabuhan untuk kapal yang melakukan rangkaian bongkar muat barang (*cargo handling*).

Rangkaian tersebut dilakukan tak luput dari keberadaan dan keterkaitan antara pihak pengelola pelabuhan (pemerintah), pemberi jasa dan penerima jasa yaitu Armada Transportasi, Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Importir/Eksportir, PT. Pelindo, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), Pergudangan (*Warehousing*), pihak *surveyor*, serta Kepabeanan. Pihak-pihak tersebut masing-masing memiliki peranan sendiri yang memiliki keterkaitan satu sama lain demi kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan (Gracia, 2015).

Kesepakatan yang menimbulkan hak dan kewajiban serta memiliki batasan tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak (Muhammad, 1991). Pada praktiknya, permasalahan pelaksanaan dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan, pembongkaran dan/atau pemuatan barang-barang ada kemungkinan ketika barang yang diterima oleh penerima barang (*consignee*), atau ekspeditur muatan kapal laut yang ditunjuk ternyata barang yang diterima dalam keadaan tidak selamat yaitu terjadinya kekurangan dan/atau kerusakan pada barang tersebut. Kekurangan, kerusakan, hingga kehilangan barang selain disebabkan oleh pengangkutannya dapat juga terjadi karena proses pembongkaran dari kapal yang dilaksanakan di pelabuhan (Chumaida, 2019).

Salah satu kasus terjadi antara CV. Sumatera Sejahtera yang menggugat PT. Pelindo dengan meminta pertanggungjawaban nya atas kehilangan *Frequency converter/part reefer Machine/power supply/sumber daya* yang berfungsi sebagai alat Temperatur/ pengatur suhu udara pada konteiner yang memuat produk impor hasil perikanan dari Pelabuhan San Pedro, Amerika Serikat. Dalam gugatan nya CV. Sumatera Sejahtera menerangkan bahwa barang/ produk impor miliknya diangkut dengan menggunakan konteiner Hyundai HDMU 5576639 Milik Perusahaan Hyundai Merchant Marine, Co.Ltd (turut tergugat I), dengan menggunakan jasa ekspedisi Perusahaan Angkutan Laut PT. Sarana Jasa Bahari (turut tergugat II) sebagai sub agen, serta PT. Kemasindo Cepat Nusantara (turut tergugat III) mitra usaha jasa ekspedisi yang membantu usaha CV. Sumatera Sejahtera melakukan kegiatan angkutan laut.

Singkatnya, CV. Sumatera Sejahtera menuntut PT. Pelindo untuk mengganti kerugian yang timbul dikarenakan produk impor hasil perikanan nya rusak dan tidak layak dikonsumsi berdasarkan uji kelayakan, yang disebabkan hilangnya alat *Frequency converter/part reefer Machine/power supply/sumber daya* di konteiner. Kemudian, adanya fakta di mana alat *Frequency converter/part reefer Machine/power supply/sumber daya* hilang pada saat sampai serta diserahkan oleh kapal pengangkut berada di Pelabuhan Belawan yang merupakan dalam kewenangan dan pengawasan PT. Pelindo. Perdebatan timbul dimana PT. Pelindo dalam dipersidangan menyatakan menolak bertanggungjawab atas kerugian yang ditimbul, karena menurut PT. Pelindo seharusnya yang bertanggungjawab ialah PT. Sarana Jasa Bahari dan PT. Kemasindo Cepat Nusantara karena telah gagal melaksanakan tugasnya mengupayakan kontainer tersebut dikeluarkan dari Pelabuhan Belawan.

Majelis Hakim dalam Putusan Nomor 728/ Pdt.G/ 2016/ PN Mdn menyatakan mengabulkan gugatan CV. Sumatera Sejahtera sebagian, dan menyatakan PT. Pelindo telah melakukan perbuatan melawan hukum sebagaimana Pasal 1365 KUHPerdata, dan menyatakan PT. Pelindo bertanggungjawab atas kerugian yang timbul. Upaya hukum Banding pun telah dilakukan oleh PT. Pelindo, namun hakim Pengadilan Tinggi Medan dalam putusan No. 391/Pdt/2020/PT MDN memperkuat putusan Pengadilan Negeri Medan sebelumnya. Tak puas dengan putusan banding, PT. Pelindo kembali melakukan upaya hukum Kasasi, namun Hakim Mahkamah Agung dalam putusan Nomor 2665 K/Pdt/2022 menolak permohonan kasasi dari PT. Pelindo Belawan.

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, dilihat dari ketentuan yang ada sebenarnya sudah diakomodir oleh peraturan-peraturan hukum mengenai pengangkutan barang. Pada satu sisi apabila kekurangan dan/atau kerusakan barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi dari *bill of landing* pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan pengirim barang. Meskipun secara norma menyatakan tanggungjawab keselamatan dan keamanan barang melekat pada perusahaan pengangkutan. Namun perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya apabila terjadi

kerusakan dan/atau kehilangan, perusahaan angkutan tersebut dapat membuktikan kesalahan bukan disebabkan olehnya (Anantyo & Herman Susetyo, 2012).

Disisi lain, perusahaan bongkar muat bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan pada saat pelaksanaan bongkar muat barang dari dan ke kapal yakni mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan bongkar muat. Pada kenyataannya, meskipun aspek pertanggungjawaban hukum sudah diatur sedemikian rupa dalam peraturan-peraturan dan perjanjian para pihak yang terlibat, adanya kekurangan, kehilangan dan kerusakan barang sering menjadi perdebatan siapakah yang seharusnya bertanggungjawab. Timbulnya klaim dari pemilik barang berupa kerusakan barang kepada pihak-pihak yang terlibat pada proses pengangkutan barang, sering kali diantara mereka menolak untuk bertanggungjawab, padahal pemilik barang merasa adanya kerugian besar yang harus ditanggung (Pradana & Annisa, 2015).

Demi melindungi pengirim atau penerima barang dalam pengangkutan laut, proses tuntutan ganti rugi dilakukan di pelabuhan pembongkaran dengan menyertakan *Bill of Lading* serta *Notice of Claim* yang diperoleh dari pihak pengangkut (Anantyo & Herman Susetyo, 2012). Klaim ganti rugi terhadap kekurangan dan/atau kerusakan pada barang-barang yang dari dan/atau ke kapal, maka untuk menentukan apakah pemilik barang akan mengajukan klaim terhadap perusahaan bongkar muat ataukah kepada perusahaan penyedia jasa pelabuhan (i.c PT. Pelindo) perlu dipertanyakan. Oleh karena kekurangan dan/atau kerusakan yang ada dapat terjadi dikapal, atau bisa pula terjadi karena kelalaian dari perusahaan bongkar muat, dan pula bisa terjadi karena kelalaian pengawasan di Pelabuhan.

Penyelesaian terhadap permasalahan kekurangan, kehilangan, dan kerusakan barang tersebut perlu dilakukan sebagai salah satu konsekuensi dari mekanisme yang ada, dikarenakan adanya batasan tanggung jawab dari masing-masing pihak yang terlibat serta untuk menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap klaim ganti rugi atas kerusakan barang tersebut (Gultom, 2009).

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penelitian ini perlu dilakukan mengingat semakin meningkatnya frekuensi pengangkutan di laut khususnya pada pengangkutan barang. Semakin berkembangnya pengangkutan laut maka diperlukan upaya hukum untuk melindungi kepentingan pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut melalui pengembangan norma-norma atau kaidah hukum secara tegas untuk mengakomodir kepentingan para pihak yang terlibat serta mengakomodir timbulnya klaim-klaim dari pemilik barang atas kerusakan barang terhadap berat ringannya tanggung jawab dan hak yang timbul dari masing-masing pihak.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif, bersifat deskriptif analisis. Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan

(*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Data sekunder digunakan dalam penelitian ini yang meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier, yang berupa dokumen-dokumen resmi, buku-buku, laporan, hasil penelitian dan lain sebagainya yang dikumpulkan dengan teknik studi kepustakaan (*library research*) dengan alat pengumpulan data studi dokumen (*documentary study*). Setelah data terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

3.1 Batasan Tanggung Jawab dalam Hubungan Hukum antara Pihak Ekspeditur, Pengangkut, dan Otoritas Pelabuhan dalam Kegiatan Pengangkutan Barang Melalui Laut

Secara faktual, pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pengangkutan laut berkeinginan untuk membatasi tanggung jawabnya, hal itu dilakukan untuk meminimalisir risiko hukum juga untuk memperoleh keuntungan semaksimal mungkin dalam kegiatan pengangkutan laut. Pembatasan tanggung jawab yang dimaksud kadangkala dapat mengakibatkan kerugian bagi pengirim barang maupun penerima barang yang merupakan pihak lawannya dalam perjanjian pengangkutan. Oleh karena itu untuk melindungi kepentingan pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pengangkutan laut, maka perlu diadakan suatu pembagian hak dan kewajiban yang adil antara pihak ekspeditur, pengangkut, dan otoritas pelabuhan dalam kegiatan pengangkutan.

Pada dasarnya, persoalan mengenai tanggung jawab ini tanggung jawab merupakan persoalan yang sangat penting dibahas dalam hal terjadinya/timbulnya risiko. Adapun yang dimaksudkan dengan risiko menurut Subekti (2010), yaitu : "Risiko ialah kewajiban memikul kerugian yang disebabkan karena suatu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak." Bagi pengirim atau penerima barang risikonya dapat berupa hilangnya barangnya sebagiari atau seluruhnya, rusaknya barangnya sebagian atau seluruhnya, dan/ atau barangnya terlambat tiba.

Sebagaimana penjelasan dalam sub-bab sebelumnya, maka tanggung jawab atas keselamatan barang kiriman, bukan hanya dibebankan kepada pihak ekspeditur yang terikat dalam perjanjian ekspedisi dengan pengirim, tetapi juga pengangkut barang yang mengikatkan diri dalam perjanjian pengangkutan, turut bertanggung jawab atas keselamatan barang kiriman sampai ke tujuan. Oleh sebab itu perlu dibahas terlebih dahulu seberapa jauh atau apa saja batas-batas tanggung jawab ekspeditur dan pengangkut atas keselamatan barang tersebut.

Pasal 87 KUHD menetapkan tanggung jawab ekspeditur terhadap barang-barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya untuk Menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim; dan Mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut.

Kecuali tanggung jawab seperti tersebut di atas, hal-hal di bawah ini menjadi tanggungjawabnya : Pengambilan barang-barang dari gudang pengirim; Bila perlu

penyimpanan di gudang ekspeditur; dan Pengambilan barang-barang muatan dari tempat (pelabuhan) tujuan untuk diserahkan kepada penerima yang berhak atau kepada pengangkut selanjutnya. Tugas tersebut tersebut hanya dilakukan bila secara tegas telah ditetapkan dalam perjanjian ekspedisi yang bersangkutan (Ratnawaty, 2022).

Selanjutnya, sebagaimana yang diuraikan dalam sub-bab sebelum ini, bahwa Menurut Molengraaff dalam Sigit Nugroho dan Hilman Haq (2019) "Pasal 86 dan 87 KUHD adalah peraturan pelengkap, artinya penyimpangan dari ketentuan-ketentuan Pasal 86 dan 87 KUHD diperbolehkan." Misalnya, Pasal 86 KUHD menetapkan bahwa tugas ekspeditur hanya mencari pengangkut bagi importir yang mempergunakan jasanya. Bila seorang ekspeditur yang tugasnya merangkap menjadi pengangkut, tidak sesuai dengan maksud Pasal 86 KUHD tersebut. Tetapi dalam praktek, banyak juga seorang ekspeditur yang merangkap menjadi pengangkut, tidak menimbulkan kesulitan-kesulitan hukum

Berdasarkan hal tersebut, berhubung Pasal 86 dan 87 KUHD adalah peraturan pelengkap, maka sebagai juga pengangkut, ekspeditur dapat mengurangi tanggung jawabnya sedemikian rupa sehingga hampir dapat dikatakan tidak mempunyai tanggung jawab.

Selanjutnya, mengenai batasan tanggungjawab eskpeditur menurut Pasal 87 KUHD, tanggung jawab ekspeditur berhenti pada saat barang-barang dari pengirim itu telah diterima oleh pengangkut. Tetapi menurut Pasal 88 KUHD, kerugian-kerugian sesudah saat tersebut, bila dapat dibuktikan bersumber pada kesalahan atau kelalaian ekspeditur, maka kerugian itu dapat dibebankan kepada ekspeditur. Kecuali itu, ekspeditur juga harus bertanggung jawab atas ekspeditur antara (*tussen-expediteur*), yang jasanya dipergunakannya (Pasal 89 KUHD).

Berdasarkan penjelasan tersebut diatas, maka tanggung jawab ekspeditur seperti ditentukan dalam Pasal 89 KUHD ini sifatnya lebih luas daripada tanggung jawab seorang pemegang kuasa menurut Pasal 1803 KUHPerdata yang berbunyi "Si pemegang kuasa bertanggung jawab untuk orang yang telah ditunjuk sebagai penggantinya dalam melaksanakan tugasnya, bila dia tidak diberikan kekuasaan untuk menunjuk orang lain sebagai penggantinya, dan/atau kekuasaan itu telah diberikan kepadanya tanpa penyebarluasan seorang tertentu, sedangkan orang yang dipilihnya untuk itu ternyata seorang yang tidak cakap atau tidak mampu." Secara singkatnya, perbedaan yang besar ialah Pasal 89 KUHD tanpa syarat, sedangkan Pasal 1803 KUHPerdata dengan syarat.

Selanjutnya, berdasarkan penelitian dilapangan dalam wawanara dengan Tampubolon (2023) diketahui bahwa "di samping adanya ekspeditur sebagai pengusaha yang bersifat tetap, dalam praktek ada ekspeditur yang tidak tetap. Artinya ekspeditur yang tidak tetap bertindak sebagai ekspeditur hanya kadang kala saja." Secara normatif, ekspeditur yang tidak tetap ini tidak diatur dalam KUHD. Akan tetapi, apabila dikaitkan sesuai dengan kedudukan komisioner insidentil, yang diatur dalam Pasal 85-a KUHD, maka bagi ekspeditur yang tidak tetap ini juga berlaku

ketentuan-ketentuan bagi ekspeditur tetap, yang diatur dalam Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 KUHD (Sundah, 2019).

Pengirim sebagai pemberi kuasa memberi perintah kepada ekspeditur yang selanjutnya harus dilaksanakan oleh ekspeditur. Termasuk tugas ekspeditur ialah menerima barang barang dari pengangkut yang selanjutnya diserahkan kepada penerima/ pemilik barang. Dengan penyerahan barang-barang oleh ekspeditur tersebut kepada penerima, maka beralihlah hak milik atas barang-barang tersebut. Kalau hak milik sudah beralih sebelum barang diserahkan, maka ekspeditur mulai saat itu harus menjadi penyelenggara urusan (*zaakwaarneming*) terhadap barang-barang untuk kepentingan si penerima (Nugroho & Haq, 2019).

Selanjutnya, mengenai pengangkut pada dasarnya memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai diterimanya barang dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima di tempat tujuan. Dari kewajiban ini timbul tanggung jawab pengangkut, yaitu karena kewajiban pengangkut adalah “menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkutnya, maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang atau orang yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggung jawab pengangkut” (Gultom, 2009). Tanggung jawab ini berarti bahwa pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang atau orang yang diangkutnya selama dalam jangka waktu pengangkutan. Karena pihak lawan pengangkut dalam perjanjian pengangkutan adalah pengirim, maka pengangkut dalam hal ini bertanggung jawab kepada pengirim.

Mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut Pasal 470 KUHD menentukan bahwa pengangkut tidak bebas untuk membatasi tanggung jawabnya. Dalam Pasal 468 KUHD, ditetapkan syarat-syarat sebagai berikut:

1. Pasal 470 ayat 1, melarang kepada pengangkut memperjanjikan tidak bertanggung jawab sama sekali atau hanya bertanggung jawab sampai batas harga tertentu, bagi kerugian yang disebabkan karena:
 - a. Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan, dan peranakbuahan terhadap kapal.
 - b. Kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
 - c. Salah memperlakukan atau salah memperlakukan penjagaan terhadap barang yang diangkut
 - d. Jika terdapat janji-janji yang demikian, adalah batal.
2. Pasal 470 ayat 2 KUHD memperkenankan pengangkut memperjanjikan bahwa dia tidak akan bertanggung jawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkutnya, kecuali kalau kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya.
3. Pasal 470 ayat 3 KUHD, memperkenankan pengangkut memperjanjikan bahwa dia tidak akan memberikan suatu ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru. Ketentuan ini ada hubungannya

dengan asas pendaftaran. Asas ini berisi, bila pengangkut telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang muatan, maka pengangkut menerima tanggung jawab yang lebih besar terhadap barang muatan tersebut. Akibatnya, dia berhak menuntut uang angkutan yang lebih tinggi. Dari apa yang tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkut tidak dilarang untuk memperjanjikan bahwa dia bebas dari tanggung jawab terhadap:

- a. Cacat tersembunyi pada badan atau mesin kapal, asal terbukti bahwa pemeliharaan dan perawatannya cukup baik.
- b. Kesalahan navigasi yang dilakukan oleh nakhoda atau awak kapal.
- c. Kesalahan pengurusan dan perlakuan terhadap kapal. (Marthen, 2015)

Selanjutnya, mengenai otoritas pelabuhan perlu dijelaskan terlebih dahulu siapa pihak-pihak yang menjadi otoritas pelabuhan. Sebagaimana dijelaskan dalam sub-bab sebelumnya otoritas pelabuhan terdiri dari 2 (dua) yaitu dari unsur pemerintahan yang meliputi Administrator pelabuhan yaitu syahbandar, distrik navigasi, dan Direktorat Penjagaan dan Penyelamatan (DIT GAMAT). Selanjutnya ada pihak bea cukai, imigrasi, karantina, dan Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan (KPPP). Sedangkan satunya lagi terdiri dari unsur pengelola pelabuhan yaitu PT. Pelindo dan/atau Perusahaan swasta/ BUMN yang diberi wewenang menyelenggarakan pengusahaan pelabuhan. Berikut diuraikan:

- 1) Tanggungjawab Syahbandar adalah keamanan dan keselamatan pelayaran berdasarkan hukum Indonesia, memastikan kapal layak untuk berlayar dan meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal, menanggulangi pencemaran laut dan melakukan upaya untuk mencegah pencemaran laut terjadi, dan ikut serta dalam pencarian dan penyelamatan korban dan angkutan barang apabila terjadi kecelakaan kapal ataupun saat ada gangguan dalam pelayaran. (Prananingtyas et al., 2017)
- 2) Tanggungjawab bea cukai merupakan sebagai pelaksana pengawasan dan pengamanan pendapatan negara (bea masuk, cukai) kelancaran arus barang dan dokumen barang ekspor-impor.
- 3) Tanggungjawab imigrasi dalam kegiatan pengangkutan laut adalah mengintegrasikan sistem perizinan dan layanan ekspor impor dan logistik di lingkungan kerja Kementerian Perhubungan dengan sistem ekosistem logistik nasional dan melakukan penataan tata ruang kepelabuhanan serta jalur distribusi barang.
- 4) Tanggungjawab karantina adalah otoritas pemerintahan yang memantau dan mengelola lalu lintas tumbuhan dan hewan juga merupakan filter untuk mencegah masuk dan tersebarnya organisme pengganggu tumbuhan maupun hewan melalui pemeriksaan kesehatan dan berbagai media yang dapat mengganggu atau menjadi sumber penularan.
- 5) Tanggungjawab KPPP adalah aparat kepolisian yang berfungsi sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban umum di lingkungan pelabuhan. (Muhamad, 2018)
- 6) Tanggungjawab Pengelola Pelabuhan (ic PT.Pelindo) adalah menyediakan fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat

penumpukan barang angkutan laut. Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan. Serta menjaga keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka tanggungjawab otoritas pelabuhan tersebut dalam pengaturan nya saling berhubungan satu sama lain dalam hal penyediaan fasilitas kepelabuhan, aspek perizinan, penyelenggaraan pengawasan terhadap keluar atau masuknya barang, dan menjaga kelancaran dan ketertiban penyelenggaraan kegiatan pengangkutan laut.

Dari penjelasan terkait batasan tanggungjawab pihak-pihak antara ekspeditur, pengangkut, dan otoritas pelabuhan, secara singkat dapat dilihat dalam tabel dibawah ini:

Tabel 1.
**Batasan Tanggungjawaban antara Ekspeditur, Pengangkut,
dan Otoritas Pelabuhan**

Pihak	Batasan Tanggung Jawab
Ekspeditur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menyelenggarakan pengiriman barang dengan rapi sesuai perjanjian, memastikan keselamatan barang yang diterima dari pengirim. ▪ Tanggung jawab atas pengambilan, penyimpanan barang di gudang ekspeditur (jika disepakati). ▪ Menangani pengambilan barang dari pelabuhan tujuan untuk diserahkan kepada penerima atau pengangkut berikutnya, sesuai perjanjian ekspedisi. ▪ Mengurus tugas-tugas tersebut sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian, menjadi tanggung jawab saat diinstruksikan dalam kesepakatan.
Pengangkut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menjaga keselamatan barang dan/atau orang yang diangkut mulai dari saat barang diterima hingga diserahkan kepada penerima di tujuan. ▪ Bertanggung jawab penuh atas tindakan awak kapal serta perawatan yang memastikan kondisi keselamatan barang. ▪ Tanggung jawab atas segala kerugian yang terjadi selama proses pengangkutan, kecuali bila disebabkan oleh kesalahan atau kondisi tertentu dari pengirim.
Otoritas Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menyediakan fasilitas kepelabuhan untuk kegiatan pengiriman barang, termasuk perizinan, pengawasan keluar-masuk barang, serta memastikan ketertiban proses pengangkutan. ▪ Menangani aspek keamanan, keselamatan pelayaran, dan pencegahan pencemaran laut. ▪ Bertindak dalam pencarian dan penyelamatan dalam keadaan darurat kapal atau barang.

Berdasarkan tabel tersebut, setiap pihak memiliki tanggung jawab yang ditetapkan dalam aktivitas pengangkutan laut, sesuai dengan peran masing-masing. Ekspeditur bertanggung jawab atas penyelenggaraan pengiriman, pengangkut memastikan keselamatan barang, sedangkan otoritas pelabuhan menangani aspek fasilitas, perizinan, dan keselamatan pelayaran. Pada dasarnya persoalan mengenai tanggung jawab ini tanggung jawab merupakan persoalan yang sangat penting apabila terjadinya klaim dari pemilik barang atas kehilangan dan kerusakan barang.

Apabila dikaitkan dengan teori tanggung jawab hukum, maka dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab dalam kegiatan pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

- 1) Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*);
- 2) Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- 3) Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). (Kristiyanti, 2022)

Dari ketiga prinsip pertanggungjawaban pengangkutan tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa, Pertama, prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*), di mana dalam ajaran ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan di dasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Dalam hukum positif Indonesia, prinsip ini dapat menggunakan Pasal 1365 KUH Perdata, yang sangat terkenal dengan pasal perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*). Menurut konsepsi pasal ini mengharuskan pemenuhan unsur-unsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain : Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat; Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya; Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut. (Massie, 2021)

Makna dari "perbuatan melawan hukum," tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Penetapan ketentuan pasal 1365 KUH Perdata memberi kebebasan kepada penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat. Sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masingmasing jenis pengangkutan (Nugroho & Haq, 2019).

Prinsip yang kedua, yaitu prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), dimana menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah (Kristiyanti, 2022).

Dilihat dalam KUHD, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan bahwa "Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu

kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu”.

Prinsip yang ketiga, prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak milih siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. (Kristiyanti, 2022)

Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundangundangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak (Massie, 2021).

Selanjutnya, mengenai pembatasan jumlah ganti kerugian diatur dalam Pasal 474, 475, 476, dan 477 KUHD. Adapun ketentuan pembatasan jumlah ganti rugi tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Bila pengangkut adalah juga pengusaha kapal, maka kewajiban pengangkut untuk mengganti kerugian terbatas pada jumlah maksimum 50 gulden pada tiap-tiap meter kubik isi bersih dari kapalnya, ditambah dengan isi ruangan mesin (Pasal 474 KUHD).
- 2) Bila pengangkut bukan pengusaha kapal, maka kewajiban pengangkut untuk membayar ganti kerugian terbatas pada jumlah seperti yang ditentukan oleh Pasal 474 KUHD, sekedar yang dapat dituntutkan kepada pengusaha kapal, mengingat bahwa pengangkut yang bukan pengusaha kapal itu hanya bertanggung jawab atas sebagian dari barang-barang muatan yang diangkut dengan kapal pengusaha kapal. Jika ada perselisihan antara pengangkut dengan si pengirim, maka si pengangkut harus membuktikan sampai jumlah maksimum di mana dia berkewajiban membayar ganti kerugian (Pasal 475 KUHD).
- 3) Kalau kerugian itu disebabkan karena tindakan kesengajaan atau kesalahan pengangkut, maka penggantian kerugian itu tidak ada batasnya, artinya seluruh kerugian harus diganti. (Serlika Aprita & Ismail, 2023)

Dari uraian diatas, titik sentral dalam pembahasan mengenai tanggung jawab antara pihak ekspeditur, pengangkut, dan otoritas pelabuhan adalah menyangkut prinsip tanggung jawab yang diterapkan. Ada beberapa bentuk prinsip tanggung jawab pengangkut yang dikenal dalam kegiatan pengangkutan, yang masing-masing berbeda satu dengan lainnya, baik itu cara pembebanan pembuktian, besarnya ganti

kerugian dan lain-lain. Penggunaan prinsip tanggung jawab tersebut diatas sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka batasan tanggungjawab dalam hubungan hukum antara pihak ekspeditur, pengangkut, dan otoritas pelabuhan dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut yaitu tanggungjawab ekspeditur hanya mencari pengangkut untuk kepentingan barang milik pihak pengirim melalui perjanjian ekspedisi dan melaksanakan ketentuan pengeluaran dan pemasukan barang yang berurusan dengan pihak-pihak otoritas pelabuhan. Tanggung jawab pengangkut yaitu menjaga keselamatan barang yang diangkutnya. Sedangkan tanggungjawab otoritas pelabuhan adalah menyediakan fasilitas kepelabuhan, aspek perizinan, penyelenggaraan pengawasan terhadap keluar atau masuknya barang, dan menjaga kelancaran dan ketertiban penyelenggaraan kegiatan pengangkutan laut. Tanggung jawab masing-masing pihak tersebut penting apabila terjadinya klaim dari pemilik barang atas kehilangan dan kerusakan barang, dimana titik sentralnya menyangkut prinsip tanggung jawab yang diterapkan yang pembebanannya dipengaruhi oleh bukti-bukti atas kesalahan yang berkenaan dengan peristiwa yang terjadi.

3.2 Analisis Pertimbangan dan Putusan Hakim Terkait Tanggung Jawab PT. Pelindo atas Kerusakan Produk Impor Perikanan di Akibat Hilangnya *Power Supply Machine* dan *Frequency Converter Container* di Pelabuhan dalam Putusan Kasasi No. 2665/Pdt/2022

Uraian kasus yang dijelaskan sebelumnya di muka merupakan langkah hukum yang tempuh oleh CV. Sumatera Sejahtera atas kerugian yang di deritanya. Namun demikian, suatu putusan pengadilan, pihak yang kalah (PT. Pelindo) dapat melakukan upaya hukum sebagai penolakan putusan tersebut, yang mana putusan hakim tersebut belum bisa dipandang adil oleh pihak PT. Pelindo. Upaya hukum tersebut dibedakan menurut putusan pengadilan tingkat mana yang telah memutuskan suatu sengketa, dalam hal ini putusan tingkat banding dan tingkat kasasi pun memperkuat Putusan Pengadilan Medan No. 728/Pdt.G/2016/PN.Mdn.

Sebagai parameter analisis juga digunakan unsur-unsur perbuatan melawan hukum sebagaimana Pasal 1365 KUHPerdata, meliputi:

1) Adanya perbuatan melawan hukum

Pengertian melanggar hukum ditafsirkan sempit, yakni hanya hukum tertulis saja, yaitu undang-undang. Jadi seseorang atau badan hukum hanya bisa digugat kalau dia melanggar hukum tertulis (undang-undang) saja. Tetapi sejak tahun 1919, ada putusan Mahkamah Agung Belanda dalam kasus *Arrest Cohen-Lindenbaum* (H.R. 31 Januari 1919), yang kemudian telah memperluas pengertian melawan hukum tidak hanya terbatas pada undang-undang (hukum tertulis saja) tapi juga hukum yang tidak tertulis, yang meliputi melanggar undang-undang, melanggar subjektif orang lain, bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku, bertentangan dengan kesesilaan, dan bertentangan dengan kepatutan.

2) Adanya kesalahan

Kesalahan ini ada 2 (dua), bisa karena kesengajaan atau karena kealpaan. Kesengajaan maksudnya ada kesadaran yang oleh orang normal pasti tahu

konsekuensi dari perbuatannya itu akan merugikan orang lain. Sedangkan Kealpaan berarti ada perbuatan mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan, atau tidak berhati-hati atau teliti sehingga menimbulkan kerugian bagi orang lain. Namun demikian adakalanya suatu keadaan tertentu dapat meniadakan unsur kesalahan, misalnya dalam hal keadaan memaksa (*overmacht*) atau si pelaku tidak sehat pikirannya (gila)

3) Adanya hubungan kausal

Maksudnya, ada hubungan sebab akibat antara perbuatan yang dilakukan dengan akibat yang muncul. Misalnya, kerugian yang terjadi disebabkan perbuatan si pelaku atau dengan kata lain, kerugian tidak akan terjadi jika pelaku tidak melakukan perbuatan melawan hukum tersebut dikarenakan ada hubungan hukum antara pihak yang menderita kerugian dengan pihak yang menyebabkan kerugian tersebut terdapat hubungan kuat.

4) Adanya kerugian

Kerugian yang dimaksud di dalam unsur kedua ini, undang-undang tidak hanya menjelaskan tentang ukurannya dan yang termasuk kerugian itu. Undang-undang hanya menyebutkan sifat dari kerugian tersebut, yaitu materiil dan imateriil. (Fuady, 2005)

Selanjutnya, sebagaimana diketahui bahwa terdapat dasar pertimbangan hukum hakim dalam memutuskan untuk mengambilkan *petitum* pihak penggugat. Setidaknya ada 3 (tiga) pertimbangan hukum hakim yang krusial dan penting untuk dianalisis, dimana pertimbangan tersebut menurut Majelis Hakim merupakan bukti yang sempurna dikarenakan tidak ada bantahan sehingga telah terbukti, hal-hal tersebutlah yang dijadikan dasar untuk mengambilkan gugatan CV. Sumatera Sejahtera atas kerugian yang di deritanya, sebagai berikut:

1) Peti kemas HMDU 5576639 milik Tergugat I yang berisi produk hasil perikanan (CO AHI) daging utama tuna hak milik Penggugat telah diterima dengan kondisi baik oleh Tergugat pada tanggal 28 Juli 2016 di pelabuhan *Belawan Internasional Container Terminal* (BICT), kemudian peti kemas HMDU 5576639 telah hilang pada tanggal 04 Agustus 2016 dari kawasan *Belawan Internasional Container Terminal* (BICT) yang dikelola Tergugat/ PT. Pelindo I.

Berdasarkan pertimbangan hakim tersebut, sebagaimana diketahui bahwa dengan adanya pembayaran kewajiban yang telah dilakukan oleh Penggugat/ CV. Sumatera Sejahtera melalui Turut Tergugat III/ PT. Kemasindo Cepat Nusantara selaku sub-agen perusahaan ekspedisi kepada Tergugat/ PT. Pelindo I, di mana hal ini membuktikan adanya hak dan kewajiban yang mengikat antara CV. Sumatera Sejahtera dengan PT. Pelindo I.

Maksud dari hak kewajiban mengikat antara CV. Sumatera Sejahtera dengan PT. Pelindo I didasarkan adanya perjanjian ekspedisi yaitu perjanjian timbal-balik antara CV. Sumatera Sejahtera dengan PT. Kemasindo Cepat Nusantara. Perjanjian ekspedisi ini mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu pelayanan berkala sebagaimana Pasal 1601 KUH Perdata dan pemberian kuasa sebagaimana Pasal 1792 KUH Perdata. Artinya bahwa PT. Kemasindo Cepat Nusantara merupakan hanya penerima kuasa dari CV. Sumatera Sejahtera untuk mengurus pengiriman, pembayaran, dan lainnya terkait barang milik CV.

Sumatera Sejahtera. Dengan demikian, hubungan hukum yang dalam pelaksanannya harus dilakukan dengan saling mengimbangi untuk mencapai tujuan masing-masing, yang mana bagi CV. Sumatera Sejahtera haknya adalah agar produk hasil perikanan hak miliknya yang berada dalam kontainer Hyundai HMDU 5576639 yang masih terdapat dan berada dalam kewenangan dan pengawasan PT. Pelindo I, dijamin keberadaanya selalu dalam keadaan baik secara keseluruhan sehingga dipastikan tidak akan mendatangkan akibat negatif yang mengakibatkan kerugian bagi CV. Sumatera Sejahtera.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan dalam Pasal 73 disebutkan "Dalam melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan wajib Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada terminal dan fasilitas pelabuhan yang dioperasikan, dan Mematuhi ketentuan perundang-undangan baik secara nasional maupun Internasional."

Berdasarkan pasal tersebut, maka demikian sudah menjadi kewajiban PT. Pelindo untuk menjaga keamanan dan keselamatan barang tersebut apabila telah berada dalam fasilitas pelabuhan yang dikelolanya.

- 2) Produk hasil perikanan daging tuna hak milik Penggugat/ CV. Sumatera Sejahtera yang berada pada peti kemas HMDU 5576639 telah membusuk tidak dapat dikomsumsi manusia sesuai dengan Hasil Uji (LHU) Nomor 0802/46.0/LHU/VIII/2016, tanggal 23 Agustus 2016.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka telah diketahui bahwa adanya suatu sebab yaitu hilangnya mesin pendingin mengakibatkan suhu naik sehingga mengakibatkan ikan beku milik Penggugat yang ada didalam kontainer membusuk.

Apabila dikaitkan dengan Pasal 1367 KUHPerdata yang menyatakan "seseorang tidak hanya bertanggungjawab atas perbuatannya tetapi bertanggungjawab atas benda yang berada dalam pengawasannya." Bahwa didalam pasal 1365 KUHPerdata disebutkan "Setiap perbuatan melawan hukum yang oleh karena itu menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan orang karena kesalahannya menyebabkan kerugian tersebut mengganti kerugian tersebut."

Selanjutnya Pasal 1366 KUHPerdata mengemukakan bahwa "setiap orang bertanggungjawab tidak hanya untuk kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatannya tetapi juga disebabkan oleh kelalaiannya."

Berdasarkan pasal-pasal tersebut diatas, dapat diketahui bahwa tidak memberikan perumusan tentang perbuatan melawan hukum, tetapi hanya mengatur bagaimana ketika seseorang yang mengalami kerugian karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh orang lain terhadap dirinya, dapat mengajukan tuntutan ganti kerugian dengan sukses kepada pengadilan negeri, oleh karenanya hal ini menimbulkan adanya dua macam perumusan tentang perbuatan melawan hukum, yaitu perumusan sempit dan perumusan luas (Waluyo, 2022).

Perihal demikian dalam pertimbangan selanjutnya Majelis Hakim menyatakan pada pokoknya bahwa perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban sipelaku, atau melanggar hak subyektif orang lain, atau melanggar kaidah tata susila, atau Bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian serta sikap hati-hati yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan dengan sesama warga masyarakat atau terhadap harta benda orang lain.

Pasal 1367 KUHP juga menjelaskan bahwa seseorang tidak hanya bertanggungjawab atas perbuatannya akan tetapi bertanggungjawab atas benda yang berada dalam pengawasannya. Oleh karena itu, jika dihubungkan hilangnya mesin pendingin pada Kontainer HMDU 5576639 yang ditumpuk pada kawasan PT. Pelindo, maka hilangnya mesin pendingin tersebut juga merupakan tanggungjawab PT. Pelindo, dan sebab hilangnya mesin pendingin tersebut mengakibatkan ikan beku milik CV. Sumatera Sejahtera membusuk. Dengan demikian, kelalaian PT. Pelindo dalam menjaga obyek telah memenuhi unsur-unsur perbuatan melawan hukum.

- 3) PT. Pelindo hanya bersedia membayar kerugian sebatas hilangnya *Frequensi converter/part reefer Machine/power supply*/sumber daya (mesin pendingin) pada peti kemas HMDU 5576639.

Berdasarkan pertimbangan hakim tersebut, maka telah bersedianya PT. Pelindo mengganti kerugian atas hilangnya *Frequensi converter/part reefer Machine/power supply* pada peti kemas HMDU 5576639 ini membuktikan PT. Pelindo mengakui bahwa hilangnya *Frequensi converter/part reefer Machine/power supply* adalah akibat kelalaian nya sendiri dalam melaksanakan tugas dan fungsinya tidak melakukan pengawasan dan tidak menjaga keamanan di kawasan BICT yang dikelolanya.

Apabila memperhatikan Pasal 1365 KUH Perdata, maka tampak bahwa yang dimaksud dengan perbuatan adalah sesuatu yang aktif. Hal ini menarik, karena pada Pasal 1366 KUH Perdata membandingkan antara "perbuatan" dengan "kelalaian" atau "kurang hati-hati". Berdasarkan hal tersebut, para pakar pada umumnya berpendapat bahwa Pasal 1365 KUH Perdata mengatur tentang perbuatan yang bersifat aktif, sedang dalam Pasal 1366 KUH Perdata mengatur tentang perbuatan yang bersifat pasif, yaitu diam saja, tidak berbuat apa-apa, atau membiarkan sesuatu berlangsung. Dengan penafsiran yang luas tersebut, sifat melawan hukum yang timbul karena perbuatan aktif maupun pasif pada dasarnya telah tercakup dalam Pasal 1365 KUH Perdata (Waluyo, 2022).

Dari penjelasan diatas, hilangnya *Frequensi converter/part reefer Machine/power supply* pada peti kemas HMDU 5576639 ini membuktikan PT. Pelindo lalai dalam melaksanakan kewajiban dan tugasnya, oleh karena itu PT. Pelindo terbukti melakukan perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut diatas, maka Putusan Hakim yang menyatakan PT. Pelindo I telah melakukan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*) atas hilangnya *Frequensi converter/part reefer Machine/power supply* pada peti kemas HMDU 5576639 mengakibatkan CV.

Sumatera Sejahtera mengalami kerugian karena ikan miliknya membusuk di mana saat itu sedang berada dalam kawasan PT. Pelindo, maka putusan hakim tersebut dinilai tepat.

Ketepatan putusan hakim tersebut apabila dikaitkan dengan teori tujuan hukum Gustav Radbruch yang mengatakan bahwa tujuan hukum berorientasi pada 3 (tiga) hal yaitu Kepastian hukum, Keadilan (*gerechtigkeit*), Kemanfaatan (*zweckmassigkeit*) (Ali, 2009). Oleh sebab itu, perlu dilihat dari teori tersebut tentang bagaimana langkah lembaga peradilan/ hakim dalam mengkombinasikan ketiga pandangan tersebut dalam putusannya, sebagai berikut:

1) Dari sisi kepastian hukum

Kepastian hukum dapat dimaknakan bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. Kepastian hukum adalah jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya dan bahwa putusan dapat dilaksanakan. Kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang yang berati bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. Hukum bertugas menciptakan kepastian hukum karena bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat (Mantili, 2019).

Berdasarkan hal tersebut, memperhatikan Putusan Pengadilan No. 728/Pdt.G/2016/PN.Mdn telah memenuhi kepastian hukum. Alasannya telah adanya kepastian bagi beban yang harus dibayar oleh PT. Pelindo kepada CV. Sumatera Sejahtera atas hilangnya *Frequency converter/part reefer Machine/power supply*/sumber daya/ pendingin yang mengakibatkan produk hasil perikanan *Co Ahi Tuna Ground Meat* milik CV. Sumatera Sejahtera tidak memenuhi persyaratan SNI 4110-2014 tentang standar mutu ikan beku untuk dikonsumsi oleh manusia.

Sebagaimana pendapat Peter Mahmud Marzuki (2021) bahwa "kepastian hukum yang dapat dimaknai bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan dan jaminan dapat memperoleh haknya kembali", maka demikian putusan Majelis Hakim dalam Putusan No. 728/Pdt.G/2016/PN.Mdn yang menyatakan "menghukum Tergugat/ PT. Pelindo I untuk membayar ganti rugi Material kepada Penggugat/ CV. Sumatera Sejahtera sebesar Rp. Rp.2.002.211.000,00.- (Dua miliar dua juta dua ratus sebelas ribu rupiah) secara terang dan tunai, adalah kepastian bagi beban yang harus dibayar PT. Pelindo dan kepastian didapatkan hak CV. Sumatera Sejahtera kembali.

2) Dari sisi keadilan

Sebagaimana pernyataan Gustav Radbruch yang menuturkan bahwa "adanya skala prioritas yang harus dijalankan, dimana prioritas pertama selalu keadilan, karena hukum menjalankan fungsinya sebagai sarana konservasi kepentingan manusia dalam masyarakat." Keadilan yang dimaksud oleh Radbruch tersebut juga akan berlaku fungsi hukum sebagai perlindungan kepentingan manusia, dimana hukum mempunyai tujuan dan sasaran yang

hendak dicapai, oleh sebab tujuan hukum itu pada dasarnya adalah semata-mata untuk mencapai keadilan (Sudikno, 2005).

Memperhatikan pertimbangan majelis hakim yang berpendapat bahwa konsep perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban sipelaku, atau melanggar hak subyektif orang lain, atau melanggar kaidah tata susila, atau Bertentangan dengan asas kepatutan, ketelitian serta sikap hati-hati yang seharusnya dimiliki seseorang dalam pergaulan dengan sesama warga masyarakat atau terhadap harta benda orang lain. Maka penafsiran Majelis Hakim tersebut merupakan penafsiran perbuatan melawan hukum dalam arti luas, dan ternyata telah memenuhi rasa keadilan terhadap CV. Sumatera Sejahtera. Dengan adanya penafsiran yang luas tersebut, CV. Sumatera Sejahtera dinilai lebih terlindungi, baik pribadi maupun kerugian yang telah dideritanya, karena Putusan Hakim yang menyatakan PT. Pelindo melakukan perbuatan melawan hukum adalah sekaligus menyatakan PT. Pelindo harus bertanggungjawab untuk mengganti kerugian CV. Sumatera Sejahtera.

3) Dari sisi kemanfaatan

Putusan hakim harus dapat memberi keadilan, kepastian hukum tanpa meninggalkan aspek kemanfaatan. Kepastian hukum dan keadilan tetap ada dalam putusan hakim, yakni kepastian hukum dengan telah memberikan jalan keluar terhadap masalah hukum yang dihadapi oleh para pihak dan putusan ini sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Keadilan yang dimaksudkan dalam putusan majelis hakim yakni adanya persamaan hak dan kewajiban dan pihak yang menang dapat menuntut haknya serta pihak yang kalah memenuhi kewajibannya (Wantu, 2012).

Putusan hakim akan mencerminkan kemanfaatan, manakala hakim tidak saja menerapkan hukum secara tekstual belaka dan hanya mengejar keadilan semata, akan tetapi juga mengarah pada kemanfaatan bagi kepentingan pihak-pihak yang berperkara. Artinya hakim dalam menerapkan hukum, hendaklah mempertimbangkan hasil akhirnya nanti, apakah putusan hakim tersebut membawa manfaat atau kegunaan bagi semua pihak. Hakim diharapkan dalam menerapkan undang-undang maupun hukum yang ada didasarkan pada tujuan atau kemanfaatannya bagi yang berperkara dan masyarakat.

Putusan Hakim Pengadilan Negeri Medan, apabila dicermati secara jelas, benar-benar telah memiliki unsur kemanfaatan. Unsur kemanfaatan dalam putusan ini yaitu menghilangkan polemik atau konflik bagi yang bersengketa dan diperolehnya kembali oleh pihak yang menang apa yang menjadi haknya atas kerugian yang telah dideritanya karena adanya perbuatan melawan hukum.

Unsur kemanfaatan juga dapat dicermati dalam putusan hakim yang menyatakan PT. Pelindo wajib mengganti rugi kerugian kepada CV. Sumatera Sejahtera, di mana Putusan yang dinyatakan Hakim tersebut merupakan solusi yang diberikan Pengadilan dengan memberikan jalan keluar dari masalah hukum yang dihadapi oleh para pihak (penggugat/ CV. Sumatera Sejahtera dan tergugat/ PT. Pelindo). Lebih lanjut, unsur kemanfaatan dalam Putusan Hakim Pengadilan Negeri Medan juga didukung dengan Putusan Hakim Pengadilan Tinggi Medan dan Mahkamah Agung

yang menyatakan menguatkan Putusan Pengadilan Negeri Medan 728/Pdt.G/2016/PN.Mdn.

4. Penutup

Berdasarkan pembahasan diatas, batasan tanggungjawab ekspeditur sebagaimana Pasal 87 KUHD hanya mencarikan pengangkut untuk kepentingan barang milik pihak pengirim melalui perjanjian ekspedisi dan melaksanakan ketentuan pengeluaran dan pemasukan barang yang berurusan dengan pihak-pihak otoritas pelabuhan, tanggung jawab ekspeditur berhenti pada saat barang-barang itu telah diterima oleh pengangkut maupun telah sampai di pelabuhan. Batasan tanggung jawab pengangkut dalam pengiriman barang melalui laut diatur di dalam Pasal 40 dan 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa rusak atau hilangnya barang yang diangkut bukanlah kesalahannya. Batasan tanggungjawab otoritas pelabuhan adalah menyediakan fasilitas kepelabuhan, aspek perizinan, penyelenggaraan pengawasan terhadap keluar dan masuknya barang, serta menjaga kelancaran dan ketertiban penyelenggaran kegiatan pengangkutan laut. Tanggung jawab masing-masing pihak dapat didesak apabila terjadinya klaim dari pemilik barang atas kehilangan dan kerusakan barang, dimana titik sentralnya menyangkut prinsip tanggung jawab yang diterapkan yang pembedanannya dipengaruhi oleh bukti-bukti atas kesalahan yang berkenaan dengan peristiwa yang terjadi.

Pertimbangan dan putusan Kasasi No. 2665 K/Pdt/2022 yang menguatkan putusan hakim tingkat pertama No. 728/Pdt.G/2016/PN.Mdn terkait tanggung jawab PT. Pelindo atas kerusakan produk impor perikanan di akibat hilangnya power supply machine dan frequency converter container di pelabuhan dalam Putusan telah mempertimbangkan bahwa adanya batasan tanggung jawab masing-masing pihak yang dapat didesak apabila terjadinya klaim dari pemilik barang atas kehilangan dan kerusakan barang, dimana titik sentralnya menyangkut prinsip tanggung jawab yang diterapkan yang pembedanannya dipengaruhi oleh bukti-bukti atas kesalahan yang berkenaan dengan peristiwa yang terjadi. Putusan tersebut telah mempertimbangkan berdasarkan landasan yuridis, dinilai tepat, dan telah memenuhi tujuan hukum yakni kepastian, keadilan, dan kemanfaatan. Dari sisi kepastian, putusan hakim telah memenuhi kepastian hukum karena telah adanya putusan yang menyatakan perbuatan PT. Pelindo merupakan perbuatan melawan hukum dan wajib memberi ganti rugi materil kepada CV. Sumatera Sejahtera merupakan kepastian bagi beban yang harus dibayar oleh PT. Pelindo kepada CV. Sumatera Sejahtera atas kerugian yang dideritanya. Dari sisi keadilan dapat dilihat dari penafsiran majelis hakim yang menyatakan konsepsi perbuatan melawan hukum dalam arti luas, di mana CV. Sumatera Sejahtera dinilai lebih terlindungi, baik pribadi maupun kerugian yang telah dideritanya. Dari sisi kemanfaatan, putusan hakim telah menghilangkan polemik atau konflik bagi yang bersengketa dan diperolehnya kembali oleh pihak yang menang apa yang menjadi haknya atas kerugian yang telah dideritanya yang juga merupakan

solusi yang diberikan Pengadilan dengan memberikan jalan keluar dari masalah hukum yang dihadapi oleh para pihak.

Adapun saran penelitian ini yaitu perlu dilakukan pembaharuan dan/atau harmonisasi terhadap pengaturannya tanggung jawab masing-masing pihak yang terlibat dalam kegiatan pengangkutan laut. Diharapkan kepada para hakim baik Pengadilan Negeri dan Pengadilan tinggi serta Hakim Agung di Mahkamah Agung agar tetap konsisten membuat putusan yang ideal dengan mencerminkan ketiga unsur yakni keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan.

Referensi

- Ali, A. (2009). Menguak teori hukum (legal theory) dan teori peradilan (judicialprudence) termasuk interpretasi undang-undang (legisprudence). *Jakarta: Kencana*, 1.
- Anantyo, S., & Herman Susetyo, B. (2012). tanggung jawab pengangkut terhadap barang muatan Pada pengangkutan melalui laut. *Diponegoro Law Journal*, 1(4).
- Chumaida, Z. V. (2019). The Implementation of Unloading Agreements in the Port From Transportation Law Perpective. *Yuridika*, 34(1), 175–193.
- Fuady, M. (2005). *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*.
- Gracia, E. (2015). Perjanjian Kerjasama Bongkar Muat Kapal antara Pemilik Barang dengan Perusahaan Bongkar Muat (Studi Perjanjian PT. Sentana Adidaya Pratama dan PT. Banda Ghara Reksa Persero Medan). *Premise Law Journal*, 5, 14052.
- Gultom, E. (2009). Hukum Pengangkutan Laut. *Jakarta: Literata Lintas Media*.
- Kristiyanti, C. T. S. (2022). *Hukum perlindungan konsumen*. Sinar Grafika.
- Mantili, R. (2019). Tanggung Jawab Renteng Ganti Kerugian Immateriil Atas Perbuatan Melawan Dihubungkan Dengan Asas Kepastian Hukum. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 4(1), 88–111.
- Marthen, N. (2015). *Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang di Laut*. Tadulako University.
- Marzuki, P. M. (2021). *Pengantar ilmu hukum*. Prenada Media.
- Massie, E. N. E. (2021). Tanggung jawab perusahaan ekspedisi muatan kapal laut atas kerusakan dan kehilangan barang dengan menggunakan transportasi laut. *Lex Privatum*, 9(3).
- Muhammad, Y. (2018). Pengawasan KSOP Kelas III dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Serta Kelaik Lautan Pada Kapal Di Pelabuhan Pertamina Tbbm Pulau Sambu. *Karya Tulis*.
- Muhammad, A. (1991). Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, PT. *Citra Aditya Bakti*, Bandung.
- Nugroho, S. S., & Haq, H. S. (2019). Hukum Pengangkutan Indonesia. *Surakarta Cetakan Pertama*.
- Pradana, A. N. A. N., & Annisa, R. N. (2015). Menelaah Waktu Terjadinya Resiko (Kehilangan/Kerusakan Barang) Dalam Praktik Proses Pengangkutan Laut. *Gema*, 27(50), 61920.
- Prananingtyas, P., Malikhatun, S., & br Barus, V. I. R. (2017). Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar dalam Kegiatan Pengangkutan Laut di Indonesia. *Diponegoro*

- Law Review*, 6(1), 1–13.
- Purba, H. (2005). *Hukum pengangkutan di laut: perspektif teori dan praktek*. Pustaka Bangsa Press.
- Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor 728/ Pdt.G/ 2016/ PN Mdn;
- Putusan Pengadilan Tinggi Medan Nomor 391/Pdt/2019/PT MDN
- Putusan Mahkamah Agung No. 2665 K/Pdt/2022;
- Ratnawaty, L. (2022). Prosedur Baku Pelaksanaan Tanggung Jawab Terhadap Pengiriman Barang Oleh PT. Jne Kota Bogor. *Yustisi*, 9(1).
- Serlika Aprita, & Ismail, A. (2023). *Hukum Dagang*. Prenada Media.
- Subekti. (2010). Hukum Perjanjian,. In *Intermasa* (Cetakan XI).
- Sudikno, M. (2005). *Mengenal hukum suatu pengantar*. Liberty, Yogyakarta.
- Sundah, I. T. F. (2019). Kajian Yuridis Terhadap Pasal 88 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang Tanggung Jawab Ekspedisi Terhadap Barang. *LEX PRIVATUM*, 7(4).
- Waluyo, B. (2022). Kajian Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Berdasarkan Pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. *Cakrawala Hukum: Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma*, 24(1), 14–22.
- Wantu, F. (2012). Mewujudkan Kepastian Hukum, Keadilan dan Kemanfaatan dalam Putusan Hakim di Peradilan Perdata. *Jurnal Dinamika Hukum*, 12(3), 479–489.
- Wawancara dengan Tampubolon, PT. Pelindo Belawan, tanggal 28 April 2023.
