

Tanggung Jawab Hukum Badan Usaha Pelabuhan Terhadap Klaim Atas Kelalaian Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Kepada Ekspediter

Muhammad Rafiq Abdillah Duyo
Fakultas Hukum, Universitas Indonesia
muh.rafiqaduyo@gmail.com

Abstract. *This research is aimed to analyse legal consequences of port enterprise regarding claim over negligence in loading and uploading services to expeditor to investigate how the responsibility is performed by PT. Pelabuhan Indonesia IV regarding the claim over negligence in loading and uploading services to the expeditor and what measures are taken by the port enterprise to settle the dispute. This is an empirical legal research that employed socio-juridical approach. Primary data was obtained by conducting interviews and observation, while the secondary data from library research that relevantly supports the issue observed. All those types of data will be analysed with descriptive and qualitative methods. The research result reveals that the implementation of the responsibility of PT. Pelabuhan Indonesia IV is restricted by law. As implied in Article 468 Paragraph (2), if the port enterprise could provide proof of being not guilty, in which the goods are damaged when shipped or forwarding, this damage is not the responsibility of PT. Pelabuhan Indonesia IV. The claim can be responded through non-litigation process in which negotiation may take place between two involved parties.*

Keywords: *Loading and Uploading; Claim, Expeditor*

PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan, juga menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan dan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya. Pelabuhan yang dikelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya. Dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan menyatakan:

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.”

Dari definisi tersebut dapat diketahui bahwa pelabuhan memiliki peran penting untuk memperlancar arus barang dan jasa. Oleh karena itu, dalam kegiatan perdagangan di pelabuhan, diperlukan adanya sarana pengangkutan antar moda, yaitu pengangkutan laut dan pengangkutan darat. Dengan pertimbangan bahwa pelabuhan memegang peranan penting demi kelancaran pengangkutan laut serta erat hubungannya dengan aspek keselamatan dan keamanan, maka pelabuhan itu dikuasai, diselenggarakan dan diatur sepenuhnya oleh Pemerintah.

Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang. Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

Perusahaan Bongkar Muat adalah perusahaan yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan

pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (stevedoring), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (cargodoring) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya (receiving/delivery).

Pada pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang, perusahaan bongkar muat barang bertanggung jawab terhadap fasilitas yang digunakan, peralatan bongkar muat barang yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat barang. Perusahaan bongkar muat juga bertanggung jawab atas keselamatan barang yang di muatnya sampai penyerahan kepada penerima, terjaminnya keselamatan dari tenaga kerja bongkar muat selama pelaksanaan kegiatan, menyediakan peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang yang memadai. Selama melakukan usahanya perusahaan bongkar muat memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban tersebut adalah:

- a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha dalam keputusan ini, kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal
- b. Memenuhi batas minimal kecepatan bongkar muat barang yang telah ditetapkan pada setiap pelabuhan
- c. Mengenakan/memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan
- d. Meningkatkan keterampilan kerja
- e. Bertanggungjawab kepada kerusakan alat bongkar muat (gear) kapal yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya
- f. Bertanggungjawab terhadap barang selama berada di bawah pengawasannya
- g. Menyampaikan laporan kegiatannya secara berkala kepada Administrator pelabuhan setempat dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut
- h. Menaati segala perundangan yang ada

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat,

yakni suatu badan usaha yang memiliki ijin untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Pada pelaksanaannya, selain dilaksanakan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan bongkar muat, kegiatan bongkar muat juga dapat dilaksanakan oleh pengelola pelabuhan, yakni Badan Usaha Pelabuhan selanjutnya disebut (BUP). PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Pelabuhan di Indonesia yang ditetapkan sebagai Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 27 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan. Dengan izin usaha sebagai BUP ini, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero), juga melaksanakan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas di pelabuhan.

Sebagai Badan Usaha Pelabuhan, PT. Pelabuhan Indonesia IV (persero) pasti memiliki resiko dalam melakukan kegiatan bongkar muat barang. Dalam satu kasus yang terjadi pada bulan Juni 2017, PT Pelindo IV (Persero) diklaim oleh pihak perusahaan ekspediter atau perusahaan ekspedisi muatan kapal laut (selaku kuasa pemilik barang) karena dinilai telah melakukan kelalaian yang menyebabkan terjadinya kerusakan barang. Klaim diawali ketika PT Pelindo IV (Persero) sedang melakukan kegiatan pelayanan bongkar mobil molen menggunakan alat kuku mobil dari ondeck atas kapal ke dermaga. Saat di swing menuju dermaga, crawler berhenti sejenak, kemudian pada saat diturunkan terjadi kecelakaan yaitu patahnya kuku mobil pada bagian depan ban mobil molen sehingga mengakibatkan mobil molen tersebut jatuh dan rusak berat. Akibat jatuhnya mobil molen tersebut, ekspediter selaku kuasa pemilik barang mengalami kerugian senilai kerusakan barang dan mengajukan klaim ganti rugi kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) sebagai BUP pelaksana kegiatan bongkar muat saat kejadian. Dalam kasus tersebut, maka PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) secara hukum memiliki tanggung jawab hukum untuk mengganti kerugian kepada ekspediter selaku kuasa dari pemilik barang sesuai dengan nilai

kerusakan barang, tetapi pada kenyataannya besaran ganti rugi (yang dihitung dan ditetapkan oleh perusahaan asuransi yaitu PT. Asuransi Jasindo Makassar) tidak sesuai dengan nilai kerugian yang dialami oleh perusahaan ekspediter.

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Hukum PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Terhadap Klaim Atas Kelalaian Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Kepada Ekspediter.

Kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dilaksanakan di dalam Pelabuhan Soekarno-Hatta. Dalam kegiatan tersebut melibatkan beberapa pihak yaitu PT. Pelabuhan Indonesia IV selaku Badan Usaha Pelabuhan, perusahaan ekspediter/EMKL selaku kuasa dari pemilik barang dan perusahaan pelayaran. Berdasarkan hasil wawancara penulis, barang yang biasanya di bongkar/muat dalam kegiatan tersebut seperti mobil, pupuk, tanaman, dan barang-barang berat maupun barang cair. Dalam kegiatan bongkar muat barang ini, PT. Pelabuhan Indonesia IV memiliki tanggung jawab hukum atas barang-barang yang akan dibongkar/dimuat. Sebelum menganalisa lebih jauh terkait tanggung jawab hukum dan pelaksanaan tanggung jawab hukum PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero), maka akan dijelaskan terlebih dahulu beberapa hal terkait dengan bongkar muat barang antara lain tentang proses bongkar muat barang, alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat barang, masalah yang dihadapi dalam kegiatan bongkar muat barang, dan kerugian yang timbul dalam kegiatan bongkar muat barang.

1. Proses Pembongkaran Barang

Prosedur pembongkaran barang diawali dengan perusahaan pelayaran mengajukan surat permohonan pelayanan kapal dan barang (1B) ke Pusat Pelayanan Jasa Pelabuhan (P2JP) paling lambat 1 x 24 jam sebelum dimulai kegiatan pembongkaran. Dalam proses ini perusahaan pelayaran wajib melampirkan *manifest* dan dokumen lainnya.

Selanjutnya petugas loket P2JP menerima dan melakukan entry data bentuk 1B dan manifest ke aplikasi komputer serta membuat keputusan bentuk 1B/PPKB untuk didistribusikan ke PBM, petugas operasional, dan divisi/dinas keuangan.

Setelah menerima tembusan 1B/PPKB yang telah ditetapkan, petugas operasional (gudang/lapangan) menyiapkan fasilitas dan setelah pelayanan diberikan, dibuatkan bukti pemakaian dermaga dan ruang penumpukan. Setelah itu perusahaan ekspediter/EMKL selaku kuasa pemilik barang mengambil bukti pemakaian dermaga dan ruang penumpukan di petugas operasional untuk di serahkan ke loket P2JP.

Petugas loket P2JP selanjutnya melakukan verifikasi dan entry data bentuk bukti barang bongkaran dan langsung mencetak daftar perhitungan jasa barang bongkaran dan bentuk nota tagihan jasa barang bongkaran untuk di teruskan ke kasir. Perusahaan ekspediter/EMKL membayar jasa dermaga dan penumpukan ke kasir/bank dalam waktu paling lambat 5 (lima) menit. Setelah melakukan pembayaran, perusahaan ekspediter/EMKL membawa nota pelunasan ke petugas operasional untuk melakukan pembongkaran barang.

Proses pembongkaran barang dimulai setelah perusahaan pelayaran menghubungi pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) untuk mengetahui jadwal kedatangan kapal serta menginformasikan terkait gudang yang akan dipakai untuk melaksanakan kegiatan bongkar barang. Perusahaan pelayaran wajib menghubungi pihak otoritas pelabuhan terkait dengan jadwal kedatangan kapal. Setelah mendapatkan informasi tersebut, PT. Pelabuhan Indonesia IV menyiapkan dermaga untuk kapal yang akan bersandar dan meminta kepada perusahaan pelayaran untuk memberikan manifest nya. Setelah mendapatkan manifest tersebut, PT. Pelabuhan Indonesia IV akan membuat RKBM (Rencana Kerja Bongkar Muat).

Setelah semua dokumen masuk ke dalam sistem, pihak pelayaran dapat meng-order kapal pandu untuk membantu kapal bersandar di dermaga. Ketika kapal telah bersandar di

dermaga dan siap untuk dilakukan pembongkaran, PT. Pelabuhan Indonesia IV terlebih dahulu berkordinasi dengan perusahaan pelayaran terkait palka berapa yang akan dibongkar dan perusahaan ekspediter/EMKL terkait kesiapan truk angkutan. Setelah perusahaan pelayaran dan perusahaan ekspediter/EMKL memberikan informasi tersebut, maka PT. Pelabuhan Indonesia IV akan menyiapkan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan melaksanakan pembongkaran barang.

Pembongkaran barang yang dilakukan dari kapal ke dermaga/tongkang/truk disebut *stevedoring*. Dalam hal ini, sebelum barang tersebut di bongkar dan di masukkan ke dalam gudang penumpukan pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV selaku pelaksana kegiatan bongkar barang, perusahaan ekspediter/EMKL, dan perusahaan pelayaran mengecek kondisi barang-barang tersebut apakah terdapat barang yang mengalami kerusakan dan/atau hilang serta mengecek dokumen-dokumen yang ada. Jika tidak terdapat barang yang rusak dan/atau hilang maka barang-barang tersebut di pindahkan dari dermaga ke gudang penumpukan (*cargodoring*) menggunakan *forklift*/truk angkutan. Tetapi, Jika terdapat barang yang mengalami kerusakan dan/atau hilang dapat dinyatakan di dalam *delivery order* dan pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV serta perusahaan pelayaran membuat berita acara yang ditandatangani oleh ketiga pihak tersebut.

2. Proses Pemuatan Barang

Prosedur pemuatan barang diawali dengan PBM mengajukan PPKB ke P2JP paling lambat 4 jam sebelum dimulai kegiatan pemasukan barang dari darat. Petugas loket P2JP menerima dan membuat perhitungan *uper* dermaga dan penumpukan untuk selanjutnya diteruskan ke kasir/bank. Setelah itu PBM melakukan pembayaran *uper* ke kasir/bank. Bentuk PPKB yang telah ditetapkan selanjutnya didistribusikan kepada divisi/dinas keuangan, PBM, dan petugas operasional. Petugas operasional menyiapkan fasilitas dan peralatan serta memberikan pelayanan dan membuat bukti pemakaian dermaga dan penumpukan, diteruskan ke PBM

untuk dilegalisir dan kemudian hasilnya diteruskan ke loket P2JP untuk diproses. Selanjutnya petugas loket P2JP membuat verifikasi dan entry data bukti barang muatan dan diteruskan ke divisi/dinas keuangan. Dinas/divisi keuangan mengadakan verifikasi dan entry data daftar perhitungan jasa barang muatan dan membuat nota tagihan jasa barang muatan untuk diteruskan ke PBM yang bersangkutan. Setelah itu pengguna jasa menerima nota tagihan untuk pelunasan/penyelesaiannya di bank/kasir yang ditunjuk.

Berkaitan dengan prosedur tersebut, PT. Pelabuhan Indonesia IV tidak perlu membayar *uper* dikarenakan PT. Pelindo IV merupakan Badan Usaha Pelabuhan yang melayani kegiatan bongkar muat di wilayah teritorial mereka sendiri, prosedur tersebut hanya berlaku bagi PBM konvensional. Proses pemuatan barang yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia tidak jauh berbeda dengan proses pembongkaran barang. Pemuatan barang dimulai dengan perusahaan pelayaran mengajukan surat permohonan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV yang dilampirkan dengan manifestnya. Begitu juga dengan perusahaan ekspediter/EMKL. Pihak ekspediter/EMKL selaku kuasa pemilik barang menunjuk dan mengajukan surat permohonan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV untuk melakukan kegiatan pemuatan barang. Setelah disetujui oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV, maka truk angkutan milik perusahaan ekspediter/EMKL yang membawa barang muatan diizinkan untuk masuk ke dalam wilayah pelabuhan dan langsung dibawa ke dermaga di sisi kapal untuk dilakukan pemuatan. Pemuatan barang, barang tidak disimpan di dalam gudang penumpukan.

3. Masalah yang Dihadapi dalam Proses Bongkar Muat

Proses bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV tidak selalu berjalan lancar dan mencapai kesepakatan yang dikehendaki oleh para pihak. Terkadang terdapat permasalahan yang tidak terduga dalam proses kegiatan bongkar muat tersebut. Masalah-masalah tersebut dapat

berasal dari luar (ekstern) maupun dalam (intern) yang diantaranya sebagai berikut:

- a. Faktor Ekstern:
 - 1) Cuaca yang ekstrem dapat menghambat proses kegiatan bongkar muat barang
 - 2) Kesiapan alat dari pihak ke-3 tidak sesuai dengan kapasitas, misalnya berat barang tidak sebanding dengan alat yang digunakan
- b. Faktor Intern:
 - 1) Alat yang digunakan dalam proses kegiatan bongkar muat barang rusak
 - 2) Pegawai atau TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang lalai, tidak bekerja sesuai dengan sistem dan prosedur, misalnya dalam sistem dan prosedur peti kemas harus disusun sebanyak 5 (lima) *teer* tetapi setelah dilakukan pengecekan peti kemas disusun melebihi kuantitas yang telah ditentukan
 - 3) Barang uang rentan air disimpan di lapangan bukan disimpan di Gudang contohnya pupuk.

4. Kerugian yang Timbul dalam Proses Bongkar Muat Barang oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero)

Kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV selain terdapat masalah yang dihadapi dalam proses kegiatannya, terdapat juga kerugian yang dialami oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV. Kerugian yang timbul seperti pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV telah membayar TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang selama 4 (empat) hari, tetapi karena terdapat suatu masalah yaitu waiting truck atau kurangnya truk angkutan dari pihak ekspediter/EMKL untuk melaksanakan kegiatan bongkar/muat barang sehingga mengalami antrian yang panjang. Dengan adanya masalah tersebut kegiatan bongkar muat barang yang awalnya dijadwalkan hanya 4 (empat) hari berubah menjadi total 6 (enam) hari. Hal inilah yang membuat PT. Pelabuhan Indonesia IV mengalami kerugian karena harus mengeluarkan biaya yang lebih untuk membayar TKBM tersebut. Kerusakan barang

dalam kegiatan bongkar muat juga dapat merugikan pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV. Dalam hal ini kerugian yang dialami oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV adalah adanya klaim dari pihak pemilik barang yang diwakili oleh ekspediter/EMKL untuk melakukan ganti rugi atas barang yang rusak tersebut.

Berdasarkan penjelasan diatas pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* pada dasarnya memiliki resiko yang tinggi. Resiko merupakan suatu keadaan yang tak terduga sebelumnya yang dapat mengakibatkan kerugian. Resiko yang sering terjadi dalam kegiatan bongkar muat barang adalah kerusakan barang. Seperti dalam kasus yang dialami PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) pada bulan Juni 2017, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) diklaim oleh pihak perusahaan ekspediter atau ekspedisi muatan kapal laut (selaku kuasa pemilik barang) karena dinilai telah melakukan kelalaian yang menyebabkan terjadinya kerusakan mobil molen. Atas kerusakan barang tersebut, ekspediter selaku kuasa pemilik barang mengalami kerugian senilai Rp. 548.480.000 (lima ratus empat puluh delapan juta empat ratus delapan puluh ribu rupiah) dan mengajukan klaim ganti rugi kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero). Hal ini tidak hanya pengguna jasa saja yang mengalami kerugian tetapi Badan Usaha Pelabuhan/Perusahaan Bongkar Muat itu sendiri juga akan mengalami kerugian.

Akibat dari kerugian tersebut, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) bertanggung jawab atas kerusakan barang yang terjadi saat proses pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang (*stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*). PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul diluar pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan. Dalam Kitab Undang- Undang Hukum Dagang telah dijelaskan dalam beberapa pasal terkait dengan tanggung jawab pengangkut yang wajib dilakukan apabila terdapat kerusakan/kehilangan barang yang diangkut

diantaranya adalah Pasal 91, Pasal 468, Pasal 475, dan Pasal 477 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Mengenai tanggung jawab atau kewajiban untuk ganti kerugian yang disebabkan karena kelalaian seseorang telah diatur dalam beberapa pasal di Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu Pasal 1365 yang menyatakan:

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut”

Berdasarkan penjabaran peraturan perundang-undangan tersebut tanggung jawab yang harus dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dalam melakukan kegiatan bongkar muat antara lain:

1. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) selaku Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan barang dimulai dari barang berada di lapangan penumpukan hingga barang berada di atas kapal begitupun sebaliknya. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) harus mengetahui sifat dan karakteristik barang yang akan dibongkar ataupun dimuat.
2. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) selaku Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab mengganti kerugian yang timbul dari kerusakan atau kehilangan pada barang bongkar muatan akibat kesalahan dan kelalaian yang dilakukan pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero). Pelaksanaan ganti rugi akan dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) jika perusahaan ekspediter selaku kuasa pemilik barang telah melengkapi dokumen-dokumen pendukung klaim ganti rugi
3. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) selaku Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab terhadap keselamatan TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) dalam melakukan kegiatan bongkar muat barang
4. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) bertanggung jawab untuk memelihara

fasilitas pelabuhan serta alat-alat yang digunakan dalam kegiatan proses bongkar muat

Dari beberapa tanggung jawab tersebut, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) memiliki beberapa batasan dalam pelaksanaannya yaitu:

1. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) hanya membatasi keselamatan dan keamanan barang pada saat proses *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Diluar dari kegiatan tersebut PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) tidak bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan barang.
2. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) bertanggung jawab terhadap kerusakan pada barang bongkar muatan yang berasal dari kesalahan dan kelalaian pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dengan cara membayar nilai ganti rugi sesuai dengan kesepakatan yang dilakukan antara pihak perseroan dengan pihak ekspediter/EMKL selaku pengguna jasa.
3. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) berhak menolak permintaan ganti rugi apabila barang tersebut mengalami kerusakan pada saat proses pelayaran dan proses *forwarding*.

Adanya tanggung jawab dari PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) untuk mengganti kerugian yang dialami oleh ekspediter/EMKL diberikan suatu pembatasan oleh Undang-Undang. Seperti dalam pasal 468 ayat (2) dimana ketika perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya kerusakan/kehilangan barang terjadi pada saat proses pelayaran dan *forwarding* maka PT. Pelabuhan Indonesia IV akan dibebaskan dari tanggung jawab. Prinsip tanggung jawab tersebut merupakan prinsip tanggung jawab praduga selalu bertanggung jawab (*presumption liability*).

B. Upaya Penyelesaian PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap Klaim atas Kelalaian Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang

Dalam pengajuan klaim terhadap barang, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero)

mempunyai 2 (dua) hubungan hukum yaitu dengan pemilik barang dan dengan perusahaan ekspediter/EMKL. Jika pemilik barang melakukan penunjukan sendiri kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) untuk melakukan kegiatan bongkar muat, maka PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) bertanggung jawab secara langsung kepada pemilik barang, sehingga pemilik barang dapat mengajukan klaim ganti rugi kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero). Sedangkan apabila pemilik barang memberikan kuasanya kepada perusahaan ekspediter/EMKL untuk melakukan penunjukan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) yang melaksanakan kegiatan bongkar muat, maka pemilik barang tidak dapat mengajukan klaim secara langsung kepada pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) karena hubungan hukum PT. Pelabuhan Indonesia IV dengan pemilik barang tidak terjadi secara langsung tetapi melalui pihak ekspediter/EMKL. Oleh karena itu, jika terjadi kerusakan barang, pemilik barang hanya dapat mengajukan klaim kepada pihak ekspediter/EMKL selanjutnya klaim tersebut akan diteruskan oleh pihak ekspediter/EMKL kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero).

Kerusakan barang yang terjadi pada saat melakukan kegiatan bongkar muat barang dapat diketahui ketika terdapat laporan kejadian. Sebelum adanya laporan tersebut, para pihak yang terlibat dalam proses pembongkaran/pemuatan barang terlebih dahulu mengecek dan menelusuri apakah barang tersebut rusak pada saat dibongkar/dimuat, atau pada saat pelayaran. Jika terbukti barang tersebut rusak pada saat proses pembongkaran/pemuatan, maka pemilik barang yang diwakili oleh perusahaan ekspediter/EMKL dapat mengajukan klaim ganti rugi kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dan PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) meneruskan klaim tersebut ke perusahaan asuransi.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dalam pasal 19 menyatakan bahwa:

“Untuk mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak- pihak yang dirugikan, pelaksana kegiatan bongkar muat wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”

Maka dari itu besaran nilai ganti rugi akan ditetapkan oleh pihak asuransi. Adapun proses pengajuan klaim ganti rugi adalah sebagai berikut:

1. Surat pengajuan ganti rugi
2. Berita acara kejadian
3. Melengkapi dokumen pendukung yang meliputi: Surat tuntutan klaim beserta estimasi kerugian, Berita acara kerugian/kronologis kejadian, Dokumentasi, Laporan kepolisian apabila kerugian disebabkan oleh tindakan kriminal, dan Laporan BMKG apabila kerugian disebabkan oleh bencana alam.
4. Jangka waktu pengajuan surat ganti rugi disampaikan paling lambat 6 (enam) hari kerja terhitung sejak tanggal kejadian
5. Atas penerimaan surat ganti rugi oleh perseroan, dibuatkan surat tanda terima yang ditandatangani oleh kedua belah pihak
6. Jika dokumen pendukung tidak lengkap, maka kepada pengguna jasa diberikan tenggang waktu untuk melengkapinya paling lambat 10 (sepuluh) hari kerja sejak tanggal diterimanya surat ganti rugi tersebut
7. Jika pengguna jasa tidak dapat melengkapi dokumen tersebut dalam jangka waktu yang telah ditentukan di atas, maka perseroan dapat menolak pembayaran ganti rugi dan memberitahukannya kepada pengguna jasa secara tertulis paling lambat 5 (lima) hari kerja dari batas waktu yang telah ditetapkan
8. Semua biaya yang timbul untuk memenuhi kelengkapan bukti/dokumen pendukung permintaan pengajuan klaim ganti rugi adalah menjadi beban pihak pengguna jasa/pihak yang dirugikan

Dalam proses pelaksanaan pengajuan klaim ganti rugi terdapat beberapa tahap yang harus dilalui yaitu:

- a. Tahap Persiapan
Dalam tahap ini, pihak yang merasa dirugikan yaitu PT. Tempura Emas Tbk

akan menyiapkan segala bukti atau dokumen pendukung untuk mendukung tuntutan.

b. Tahap Tuntutan

Dalam tahap ini, PT. Tempura Emas Tbk mengajukan tuntutannya kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dengan melampirkan dokumen-dokumen yang telah disiapkan.

c. Tahap Penyelesaian

Dalam tahap ini, pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) akan mengecek dokumen-dokumen tuntutan dari pihak yang dirugikan, jika dokumen-dokumen tersebut dinyatakan lengkap maka pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) akan menerima tuntutan klaim ganti rugi tersebut.

Proses pengajuan klaim yang ditujukan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) tidak selalu berjalan dengan lancar, terkadang muncul suatu hambatan. Hambatan tersebut biasanya seperti, perusahaan ekspediter/EMKL tidak melengkapi dokumen-dokumen pendukung sebagai syarat yang harus dipenuhi untuk mengajukan klaim ganti rugi, dan besaran nilai ganti rugi yang ditetapkan oleh pihak asuransi tidak sesuai dengan total nilai kerugian yang dialami oleh pihak ekspediter/EMKL selaku pengguna jasa.

Setiap permasalahan yang terjadi baik dalam kegiatan bongkar muat maupun dalam klaim ganti rugi, terdapat perselisihan kesepahaman antara para pihak yang bersangkutan. Misalnya, pada contoh kasus yang penulis telah jelaskan pada halaman 4 (empat) pihak ekspediter/EMKL mengajukan klaim kepada pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV dikarenakan nilai ganti rugi yang ditetapkan oleh pihak asuransi yaitu PT. Asuransi Jasindo Makassar tidak sesuai dengan kerugian yang dialami oleh pihak ekspediter/EMKL. Dalam hukum perdata, untuk menyelesaikan perselisihan atau sengketa tersebut dapat dilakukan dengan dua cara yaitu:

1. Penyelesaian sengketa melalui litigasi

Litigasi adalah gugatan atas suatu konflik yang diritualisasikan untuk menggantikan konflik sesungguhnya dimana para pihak memberikan kepada seorang pengambilan

keputusan dua pilihan yang bertentangan. Penyelesaian ini dilakukan melalui jalur pengadilan yang berpedoman pada hukum acara yang mengatur persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi agar suatu sengketa dapat diajukan hingga upaya-upaya hukum dapat diajukan. Dalam proses penyelesaian ini lembaga yang berwenang untuk menyelesaikan adalah pengadilan negeri dan/atau pengadilan niaga.

2. Penyelesaian melalui non-litigasi

Proses penyelesaian ini dilakukan diluar pengadilan yang dimana penyelesaian sengketa harus dilakukan berdasarkan kesepakatan para pihak, tidak berdasarkan adanya pemaksaan, dan prosedur penyelesaian atas suatu sengketa diserahkan sepenuhnya pada para pihak yang bersengketa. Proses penyelesaian sengketa ini juga biasa disebut dengan ADR (*Alternative Dispute Resolution*) atau dalam bahasa Indonesia Alternatif Penyelesaian Sengketa. Ada beberapa cara penyelesaian yang ditempuh dalam jalur non-litigasi yaitu:

a. Arbitrase

Arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar pengadilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat para pihak yang bersengketa. Dalam proses penyelesaian ini terdapat kelemahan dan kelebihan antara lain:

a) Kelebihan

- 1) Penyelesaian sengketa melalui arbitrase relatif lebih cepat karena tidak dikenal upaya banding, kasasi, atau peninjauan kembali.
- 2) Bersifat rahasia. Persidangan arbitrase dimungkinkan untuk dilaksanakan secara rahasia apabila para pihak menginginkannya.

b) Kelemahan

Keputusan arbitrase dapat dibatalkan oleh pengadilan negeri, apabila salah satu pihaknya ada

yang ingkar, tidak setuju, tidak menjalankan keputusan tersebut.

b. Mediasi

Mediasi adalah cara penyelesaian sengketa melalui proses perundingan untuk memperoleh kesepakatan para pihak dibantu oleh pihak mediator. Proses mediasi, para pihak harus memilih mediator yang dimana fungsi dari mediator tersebut adalah untuk memperbaiki kelancaran komunikasi antara para pihak.

c. Negosiasi

Negosiasi merupakan proses komunikasi dua arah antar para pihak untuk mencapai kesepakatan pada saat kedua belah pihak memiliki berbagai kepentingan yang sama atau berbeda. Negosiasi juga merupakan proses tawar menawar untuk mencapai kesepakatan dengan pihak lain melalui proses interaksi, komunikasi yang dinamis dengan tujuan untuk mendapatkan penyelesaian atau jalan keluar dari permasalahan yang dihadapi oleh kedua belah pihak.

Berdasarkan penjelasan tersebut, dalam 3 (tiga) tahun terakhir (2015-2018) semua permasalahan klaim yang ditujukan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dapat diselesaikan melalui non-litigasi menggunakan cara negosiasi yang penyelesaiannya melibatkan para pihak tanpa melalui proses pengadilan dengan tujuan mencapai kesepakatan bersama atas dasar kerja sama yang lebih harmonis dan kreatif. Dalam pelaksanaan negosiasi, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) mengundang perusahaan ekspediter/EMKL selaku kuasa pemilik barang yaitu PT. Tempuran Emas Tbk untuk melakukan negosiasi. Pelaksanaan negosiasi tersebut dihadiri oleh 2 (dua) pihak yaitu PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero), PT. Tempuran Emas Tbk. Durasi negosiasi yang dilakukan oleh kedua pihak tersebut berlangsung selama 3- 4 jam.

PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) juga biasa melakukan penyelesaiannya dengan cara musyawarah untuk mencapai mufakat antar pihak sehingga permasalahan klaim tersebut tidak berlanjut di pengadilan. Berdasarkan penjelasan pelaksanaan penyelesaian tersebut, hasil dari pelaksanaan negosiasi yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dengan PT. Tempuran Emas Tbk adalah PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) sepakat untuk membayar selisih kerugian yang ditetapkan oleh PT. Asuransi Jasindo Makassar sehingga tidak terjadi sengketa dalam permasalahan klaim tersebut. Kesepakatan-yang disepakati oleh kedua belah pihak akan dituangkan dalam berita acara kesepakatan. Jika kedua belah pihak tidak mencapai kesepakatan tersebut, maka pihak ekspediter/EMKL selaku kuasa pemilik barang dapat mengajukan upaya penyelesaiannya melalui litigasi.

Untuk pembayaran selisih kerugian, PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) melakukan pembayaran tersebut paling lambat 10 hari sejak tanggal dilakukannya negosiasi. Pembayaran tersebut dilakukan dengan cara transfer melalui bank. Upaya penyelesaian dengan cara negosiasi yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dalam beberapa tahun terakhir dapat terlaksana dengan lancar sehingga kedua belah pihak tersebut mencapai kesepakatan. Faktor-fakt yang mempengaruhi lancarnya proses negosiasi tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Adanya itikad baik dari para pihak
- b. Pandangan yang disampaikan oleh pihak PT. Tempuran Emas Tbk terkait dengan nilai ganti rugi yang tidak sesuai dengan nilai kerugian yang dialami oleh PT. Tempuran Emas Tbk tersebut dapat dimengerti oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero).
- c. Para pihak dapat memahami masalah-masalah yang terjadi
- d. Para pihak saling menyampaikan tawarannya untuk mencapai kesepakatan yang diinginkan sehingga kesepakatan tersebut dapat menguntungkan kedua belah pihak.

- e. Para pihak mengupayakan solusi terbaik sehingga solusi tersebut dapat diterima oleh kedua belah pihak

Berdasarkan faktor-faktor tersebut terdapat alasan para pihak untuk menyelesaikan penyelesaian melalui non-litigasi dengan cara negosiasi adalah sebagai berikut:

- a. Tidak memerlukan waktu yang lama untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi
- b. Biaya yang dikeluarkan akan jauh lebih sedikit dibandingkan menggunakan penyelesaian melalui jalur litigasi/pengaduan
- c. Jika ditempuh melalui jalur pengadilan belum tentu merupakan jalur yang terbaik karena tidak akan dicapai kepuasan dari para pihak bahkan dapat menimbulkan perselisihan yang sangat merugikan dari dunia bisnis
- d. Keputusan hakim belum tentu dapat memuaskan para pihak sehingga para pihak dapat mengajukan banding (hal ini butuh waktu yang lama agar bisa berkekuatan hukum tetap)

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan penulis diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab hukum PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap klaim atas kelalaian pelayanan jasa bongkar muat barang kepada ekspediter adalah menjaga keselamatan dan keamanan barang selama proses bongkar muat barang, mengganti kerugian yang timbul dari kerusakan atau kehilangan pada barang bongkar muatan akibat kesalahan dan kelalaian yang dilakukan pihaknya, pelaksanaan ganti rugi akan dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) jika perusahaan ekspediter selaku kuasa pemilik barang telah melengkapi dokumen-dokumen pendukung klaim ganti rugi, serta menjaga keselamatan TKBM dan memelihara fasilitas pelabuhan termasuk alat-alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat. Dalam pelaksanaannya PT. Pelabuhan Indonesia IV memiliki batas tanggung

jawab yaitu pihaknya hanya membatasi keselamatan dan keamanan barang pada saat proses *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*, mengganti kerugian yang timbul dari kerusakan atau kehilangan barang akibat kesalahan atau kelalaian pihaknya sesuai dengan kesepakatan yang dilakukan dengan pihak ekspediter/EMKL, dan berhak menolak permintaan ganti rugi apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau kehilangan pada saat proses pelayaran dan proses *forwarding*. Dengan adanya tanggung jawab dari PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) untuk mengganti kerugian yang dialami oleh ekspediter/EMKL diberikan suatu pembatasan oleh Undang-Undang. Seperti dalam pasal 468 ayat (2) dimana ketika perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya kerusakan/kehilangan barang terjadi pada saat proses pelayaran dan *forwarding* maka PT. Pelabuhan Indonesia IV akan dibebaskan dari tanggung jawab. Prinsip tanggung jawab tersebut merupakan prinsip tanggung jawab praduga selalu bertanggung jawab (*presumption liability*).

2. Upaya penyelesaian PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terhadap klaim atas kelalaian pelayanan jasa bongkar muat barang kepada ekspediter adalah melalui jalur non-litigasi dengan cara negosiasi yang dilakukan kedua belah pihak. Dalam pelaksanaannya durasi negosiasi yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dengan PT. Tempura Emas Tbk berlangsung selama 3-4 jam. Pembayaran selisih kerugian dilakukan paling lambat 10 hari sejak tanggal dilakukannya negosiasi dan pembayarannya dilakukan dengan cara transfer melalui bank. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) juga biasa melakukan musyawarah untuk mencapai kemufakatan dan kesepakatan antar pihak. Kesepakatan tersebut akan dituangkan dalam berita acara kesepakatan.

B. Saran

Mengenai besaran nilai klaim ganti rugi yang ditetapkan oleh perusahaan asuransi dan tidak sesuai dengan kerugian yang dialami oleh pengguna jasa, sebaiknya PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dan perusahaan asuransi mengecek secara detail terkait jumlah total kerugian yang dialami oleh ekspediter/EMKL melalui dokumen-dokumen yang dilampirkan oleh pengguna jasa sehingga kedepannya tidak lagi terjadi permasalahan seperti diatas dan dari pihak pengguna jasa pun harus melengkapi dokumen-dokumen yang disyaratkan untuk dapat melakakukan pengajuan klaim ganti rugi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Adi, Susanti. *Mediasi Sebagai Alternatif Penyelesaian Sengketa*. Jakarta: Telaga Ilmu Indonesia, 2009.

Adolf, Huala. *Hukum Perdagangan Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers, 2011.

Amriani, Nurnaningsih. *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata di Pengadilan*. Jakarta: Rajawali Pers, 2011.

Hendra, Frans. *Hukum Penyelesaian Sengketa*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012.

Margono, Sujud. *ADR dan Arbitrase*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2000.

Martono dan Budi, Eka. *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.

Soedjono, Wiwoho. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut di Indonesia*. Jakarta: Bina Aksara, 1980.

Suryo, R.P. *SHIPPING: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta:

PPM, 2005

Usmani, Rachmadi. *Mediasi di Pengadilan: Dalam Teori dan Praktik*. Jakarta: Sinar Grafika, 2012.

Artikel

Rionaldi, "Analisis Pemilihan Lokasi Dan Manajemen Strategis Pengembangan Pelabuhan Laut di Provinsi Riau", *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 26 No. 28, (2014), hlm. 478.

Peraturan Perundang-Undangan

Indonesia. *Undang-Undang tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa*. UU No. 30 Tahun 1999. LN No. 138 Tahun 1999. TLN No. 3872

Indonesia, Menteri Perhubungan. *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*. PM 159 Tahun 2016.

Indonesia, Menteri Perhubungan. *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Laut*. PM 74 Tahun 2016.

Indonesia, Mahkamah Agung. *Peraturan Mahkamah Agung tentang Prosedur Mediasi*. PERMA No. 1 Tahun 2008.

Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. *Staatsblad* No. 23 Tahun 1847.

Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. *Staatsblad* No. 23 Tahun 1847.

Internet

Alfin Sulaiman, *Langkah Jika Pihak Lawan Mengingkari Perjanjian Penyelesaian Sengketa Melalui Arbitrase*,
<https://www.hukumonline.com/clinic/detail/ulasan/lt5809e859ee53d/langkah-jika-pihak-lawan-mengingkari-perjanjian-penyelesaian-sengketa-melalui-arbitrase/>, diakses pada tanggal 5 Maret 2018.