TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

SKRIPSI

disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

Oleh :

IRFAN FAHMIAN WICAKSONO

NIM : 15.0201.0076

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAGELANG

2019

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi dengan judul **"TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG"**, disusun oleh **IRFAN FAHMIAN WICAKSONO (NPM. 15.0201.0076)** telah disetujui untuk dipertahankan di hadapan Sidang Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang, pada :

Hari : Senin

Tanggal : 19 Agustus 2019

Pembimbing I	Pembimbing II
BAMBANG TJATUR I, SH, MH	HENIYATUN, SH, MHum
NIDN. 0607056001	NIDN: 0613035901

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Magelang

Dr. DYAH ADRIANTINI SINTHA DEWI, SH., M.Hum
NIP : 196710031992032001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **"TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG"**, disusun oleh **IRFAN FAHMIAN WICAKSONO (NPM. 15.0201.0076)** telah dipertahankan di hadapan Sidang Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang, pada :

Hari : Senin

Tanggal : 19 Agustus 2019

Penguji Utama

PUJI SULISTYANINGSIH, SH., MH
NIK : 876205019

Penguji I	Penguji II
BAMBANG TJATUR I, SH, MH	HENIYATUN, SH, MHum
NIDN. 0607056001	NIDN: 0613035901

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Magelang

Dr. DYAH ADRIANTINI SINTHA DEWI, SH., M.Hum
NIP : 196710031992032001

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Irfan Fahmian Wicaksono

NIM : 15.0201.0076

menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "**TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**" adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila dikemudian hari diketahui adanya plagiasi maka saya siap mempertanggungjawabkan secara hukum.

Magelang, 20-8-2019

Yang Menyatakan,

Irfan Fahmian W

NPM. 15.0201.0076

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Muhammadiyah Magelang, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: Irfan Fahmian Wicaksono
NPM	: 15.0201.0076
Program Studi	: Ilmu Hukum (S1)
Fakultas	: Hukum

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Muhammadiyah Magelang **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas skripsi saya yang berjudul:

"TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG" beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Muhammadiyah Magelang berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Magelang

Pada tanggal : 20 Agustus 2019

Yang menyatakan,

Irfan Fahmian W

NPM. 15.0201.0076

HALAMAN PERSEMBAHAN

Karya sederhana ini saya persembahkan untuk orang-orang yang saya sayangi :

1. Kedua orang tua saya, yaitu Drs. Kuncoro Budi Purnomo dan Dra. Sarah Nursiwi yang selalu memberikan kasih sayang setiap saat dan semangat untuk mewujudkan cita-cita ini.
2. Yang saya sayangi Mbak dan Adek saya, Hana Setyawati Kusuma Utami S.Gz, RD dan Lutfi Anastasya Wicaksono atas dukungan dan doanya.
3. Yang saya sayangi (alm) R.Mugoharjo dan (alm) Ny. Sri Andewi Mugoharjo, terimakasih atas kasih sayang yang telah diberikan kepada saya, walaupun hanya sebentar,namun kalian tetap ada didalam hati sampai kapanpun.
4. Terima kasih untuk Mbah Tri Mugen dan keluarga yang senantiasa merawat saya dari kecil hingga bisa menjadi seperti ini.
5. Untuk yang sudah membimbing saya dengan penuh kesabaran dan keikhlasan dalam menulis skripsi ini Bapak Bambang Tjatur I S.H.,M.H dan Ibu Heniyatun S.H.,M.Hum.
6. Teruntuk moodbooster saya, Indah Ratna Wardhani S.E yang selalu memberikan ocehan yang selalu saya dijadikan motivasi agar lebih baik.
7. Untuk teman-teman satu almamater Universitas Muhammadiyah Magelang angkatan 2015, terimakasih untuk kenangan terindah selama menimba ilmu di Universitas tercinta. Dan semoga dikemudian hari kita bisa bertemu kembali dengan keadaan sukses, amin !.
8. Orang-orang yang disekitar saya yang telah mendukung dan memberikan masukan ataupun mendoakan saya.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikukm Wr. Wb.

Alhamdulillahirobbil'alamin segala puji hanya kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG.**

Selama menyusun skripsi ini, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dikarenakan terbatasnya pengalaman maupun penguasaan ilmu hukum, namun demikian berkat bantuan, bimbingan serta petunjuk dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

Tiada kata maupun ungkapan yang dapat penulis pilih kecuali rasa hormat dan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Eko Widodo, MT selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Magelang.
2. Dr. Dyah Adriantini Sintha Dewi, Sh., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
3. Ibu Puji Sulistyaningsih, SH., MH selaku Kepala Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
4. Bapak Bambang Tjatur I, SH., MH selaku Dosen Pembimbing I dalam penulisan skripsi ini .
5. Ibu Heniyatun SH., MH selaku Dosen Pembimbing II dalam penulisan skripsi ini.

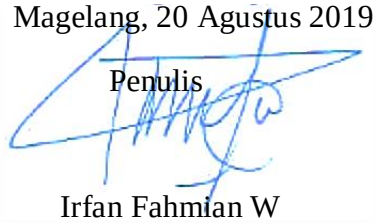
6. Ibu Yulia Kurniaty, S.H.,M.H selaku Dosen Pembimbing Akademik.
7. Seluruh Dosen dan Staff Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang.
8. Bapak Akbar PT. Pelindo III yang telah bersedia menjadi responden narasumber.
9. Ibu Ais PT. Pelindo III yang telah bersedia menjadi narasumber.
10. Ibu Desi PT. Pelindo III yang telah bersedia menjadi responden narasumber
11. Bapak Adi PT.Pelindo III yang telah bersedia menjadi narasumber.
12. Keluargaku tercinta yang selalu memberi dukungan dan doa.
13. Sahabat semangat, arahan, dan mendoakan untuk kelancaran semua ini;
14. Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberikan motivasi dan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini.

Akhirnya dengan segala keterbatasan, kekurangan yang ada pada penyusun, dengan ketulusan hati yang ikhlas dan ridhonya dengan ini memohon kritik dan saran yang konstruktif /membangun demi sempurnanya penulisan ini. Semoga skripsi ini bermanfaat untuk kita semua..

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Magelang, 20 Agustus 2019

Penulis



Irfan Fahmian W

ABSTRAK

Kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas, memiliki resiko yang timbul dalam pengerjaannya. Kerusakan barang dalam proses bongkar muat barang bisa saja terjadi dan menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Salah satu kasus yang dapat dianalisa adalah terjadinya kerusakan barang akibat banjir rob yang melanda Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pada saat petikemas disusu dalam *container yard*. Kategori kerusakan barang ini adalah force majeure, sehingga ganti rugi kerusakan barang mendapatkan kompensasi yang telah ditentukan. Namun, sangat menarik untuk dianalisa adalah sebesar apa pertanggungjawaban PT. Pelindo III Pelabuhan Tanjung Emas dalam memberikan ganti rugi atas kerusakan barang. Sehingga penulis memutuskan untuk menulis skripsi yang berjudul **TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG".** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tanggung jawab PT. Pelindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas Semarang beserta hambatan dan solusinya.

Sifat penelitian adalah deskriptif analitis yang bersumber dari peraturan perundang-undangan yang berlaku, literasi dan studi lapangan. Teknik pengambilan data melalui teknik dokumentasi serta wawancara dengan pegawai PT. Pelindo III Semarang. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa tanggung jawab PT. Pelindo III dalam kerusakan barang yaitu memberikan ganti rugi baik berupa *fee* maupun berbentuk perbaikan atas barang dengan ketentuan besaran yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Penggantian ganti rugi diberikan oleh Pihak III dalam perjanjian yaitu pihak dari asuransi. Hambatan yang ditemui adalah pembuatan berita acara kerusakan berhubungan dengan instansi, apabila berita acara lambat dibuat maka tenggang waktu penyampaian klaim akan terlampaui, sehingga klaim akan tidak terbayar. Solusi yang ditempuh PT. Pelindo III dalam hambatan tersebut adalah membuat berita acara kerusakan tidak melebihi 3x24 jam dan mengirimkan foto terlebih dahulu sebelum ditindaklanjuti dengan membuat berita acara.

Kata Kunci: *Kerusakan barang, bongkar muat, PT. Pelindo III*

DAFTAR ISI

Halaman judul i

PERSETUJUAN PEMBIMBING ii

PENGESAHAN iii

PERNYATAAN ORISINALITAS iv

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI v

HALAMAN PERSEMBAHAN vi

KATA PENGANTAR vii

ABSTRAK ix

DAFTAR ISI i

DAFTAR TABEL iv

BAB I 1

PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Identifikasi Masalah 7

C. Pembatasan Masalah 7

D. Rumusan Masalah 8

E. Tujuan Penelitian 9

F. Manfaat Penelitian 9

G. Sistematika Penulisan Skripsi 10

BAB II 12

TINJAUAN PUSTAKA 12

A. Penelitian Terdahulu 12

B. Landasan Konseptual 15

1. Perseroan Terbatas (PT) 16

2. Perjanjian 20

3. Perjanjian Bongkar Muat Barang 29

4. Hubungan Hukum Para Pihak Bongkar Muat Barang 30

5. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Bongkar Muat 31

6. Kerusakan Barang 32

7. Pertanggung Jawaban Kerusakan Barang 33

BAB III 36

METODE PENELITIAN 36

A. Sifat Penelitian 36

B. Sumber dan Jenis Data 37

C. Teknik Pengumpulan Data 39

D. Analisis Data 39

BAB IV 41

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 41

A. Tanggung Jawab PT. Pelindo III Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Tanjung Emas 41

1. Gambaran PT. Pelindo III 41
2. Kerusakan Barang dalam Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Emas .. 43
3. Prosedur Pengajuan Ganti Rugi 50
4. Tanggung jawab PT. Pelindo III Terhadap Permasalahan Barang 56

B. Hambatan Yang Dihadapi Dalam Pengajuan Klaim Ganti Kerugian Terhadap Kerusakan Barang Saat Proses Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Emas Oleh PT. Pelindo III 56

C. Solusi Terhadap Hambatan Yang Dihadapi Dalam Pengajuan Klaim Ganti Kerugian Terhadap Kerusakan Barang Saat Proses Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Emas Oleh PT. Pelindo III 57

BAB V 59

A. Kesimpulan 59

B. Saran 60

DAFTAR PUSTAKA 62

LAMPIRAN 65

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Besaran Nilai Klaim Maksimal Pelayanan Petikemas di Terminal Petikemas dan Terminal Konvensional di Lingkungan PT. Pelindo III . 48

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar alat transportasi. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menjunjung kegiatan perdagangan di pelabuhan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, yaitu pengangkutan melalui laut.

Pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkat atau membawa, memuat dan mengirim. Abdulkadir Muhammad mendefinisikan pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.

(Muhammad, 1994:19). Menurut H.M.N Purwosutjipto, pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Berdasarkan 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. Pasal 1 ayat (14) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan mengatur bahwa 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*. Kegiatan bongkar muat ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, bahwa barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang lini I maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya.

Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap hadirnya perusahaan jasa bongkar muat barang melalui angkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan bongkar muat barang melalui penerbitan Inpres Nomor 3 Tahun 1991 Tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. Semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang serta yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah

perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usahanya wajib mempunyai izin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Izin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri. Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha perusahaan bongkar muat.

Perusahaan bongkar muat menyelenggaraan kegiatan bongkar muat barang melalui angkutan laut, memiliki hak dan kewajiban dalam melaksanakan kegiatannya. Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal bertanggung jawab terhadap fasilitas yang digunakan, peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan opersional bongkar muat barang. Di samping itu, perusahaan bongkar muat juga bertanggung jawab atas keselamatan barang yang dimuatnya 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. (Tjahjono, 2011:119-120)

Kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas, di bidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk tertambat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa

gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, peralatan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering dan Ro-Ro, penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang. Untuk barang pengiriman ekspor, prosedur bongkar muat terjadi dengan cara sebagai berikut:

1. Eksportir mengirimkan *Shipping Instruction* (SI) kepada pelayaran (meminta / *booking space* kapal / kontainer kosong)
2. *Shipping* memberikan *Booking Confirmation*, berisi konfirmasi ketersediaan kontainer, *space* kapal yang sesuai tujuan dan tempat yang ditunjuk untuk pengambilan kontainer (depo kontainer).
3. Eksportir menghubungi perusahaan angkutan/ *trucking* (menyewa truk)
4. Perusahaan / *trucking* melakukan pengambilan kontainer kosong di depo dengan berbekal *Booking Confirmation* dari eksportir yang dibuat oleh *shipping*
5. Kontainer kosong diangkut ke pabrik untuk pemuatan barang ekspor (*stuffing*)
6. Selama *stuffing*, eksportir membuat *Commercial Invoice*, *Packing list* dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ke Bea Cukai
7. Bea cukai memberikan persetujuan ekspor Nota Pelayanan Ekspor (NPE)
8. Berbekal NPE, barang / kontainer diangkut dan masuk ke pelabuhan, dalam hal ini terjadi proses bongkar muat.
9. Kontainer naik ke kapal dan berangkat ke pelabuhan tujuan luar negeri

10. Setelah kapal berangkat, *Shipping* menerbitkan *Bill of Lading* dokumen angkutan/ beaya kapal
11. Dokumen ekspor yang meliputi; a. *Commercial Invoice*, b. *Packing List*, c. B/L dari *Shipping* dikirim oleh eksportir ke pembeli di luar negeri.
12. Dengan dokumen yang diterima dari eksportir, pembeli di luar negeri dapat mengambil barangnya/ kontainer ke pelabuhan tujuan/ bongkar.

Setiap usaha pasti memiliki resiko dan tanggung jawab dalam pelaksanaannya, begitu pula dengan usaha bongkar muat barang angkutan laut yang memiliki resiko yang tinggi dalam pelaksanaan kegiatannya. Kerusakan barang dalam proses bongkar muat barang sering terjadi dan menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Hal ini karena, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sudah tidak relevan dan perlu direvisi. Seperti mahalnya proses bongkar muat, serta tidak adanya pengawasan secara ketat dalam proses tersebut (Aji Muhammad, 2019:1). Permasalahan yang sering terjadi diantaranya rusaknya petikemas saat bongkar muat yang menyebabkan barang di dalamnya menjadi rusak. Pemilik barang yang merasa dirugikan dengan kejadian tersebut dapat melakukan klaim ganti kerugian atas kerusakan barang-barang tersebut.

Bentuk dari permasalahan lainnya antara lain terkait dengan masalah perizinan usaha dan tanggung jawab bongkar muat barang. Perizinan merupakan hal yang utama dalam bongkar muat suatu barang. Sebab, apabila suatu proses bongkar muat di pelabuhan tidak menggunakan izin maka proses tersebut dianggap ilegal dan melawan hukum positif. Sedangkan untuk

masalah tanggung jawab bongkar muat sering terjadi karena pihak pengguna jasa tidak sepakat dengan kebijakan ganti rugi dari PT. Pelindo saat terjadi kerusakan barang. Berdasarkan peraturan yang berlaku, apabila terjadi kerusakan barang maka PT. Pelindo III akan memberikan ganti rugi namun tidak secara penuh. Hal ini karena, klausul perjanjian yang dibuat merupakan perjanjian baku sehingga pengguna jasa hanya dapat mengisi formulir yang telah disediakan.

Permasalahan tersebut menjadi penting untuk diteliti karena kegiatan usaha jasa bongkar muat adalah jenis usaha jasa di pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang. Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut yang mengenai bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Apapun kesalahan atau kelalaian serta bentuk wanprestasi lainnya dapat diselesaikan dengan berdasarkan aturan-aturan yang ada. Oleh sebab itu dibutuhkan aturan tersendiri mengenai pengangkutan laut ini, baik yang diatur oleh dunia internasional maupun aturan nasional.

Kasus yang telah terjadi di Pelabuhan Tanjung Emas mengenai permasalahan bongkar muat yaitu terdapat suatu perusahaan yang dirugikan karena kontainernya rusak ketika disusun di kontainer *yard* Pelindo III. Peristiwa tersebut terjadi dikarenakan alat *reach steaker* yang dipakai Pelindo III tidak stabil atau oleng. Perusahaan tersebut mengajukan klaimganti kerugian atas kerusakan barang di dalam kontainer.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis berkeinginan untuk membahas dan meneliti dalam skripsi yang berjudul: "**TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO III TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG".**

B. Identifikasi Masalah

Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat, baik terhadap kerusakan barang, kekurangan barang serta hilangnya barang mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*. Di samping itu, perusahaan bongkar muat juga menemui hambatan-hambatan baik yang bersifat teknis maupun non teknis di dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai perusahaan bongkar muat. Mengingat luasnya permasalahan yang perlu diteliti serta terbatasnya waktu, biaya dan kesempatan dalam melakukan penelitian, maka penulis hanya membatasi pada kerugian materiil yang ditimbulkan pada pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT Pelindo III di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

C. Pembatasan Masalah

Penelitian yang baik adalah penelitian yang terfokus pada permasalahan yang diangkat. Oleh karena itu apabila terdapat banyak permasalahan, tetapi yang akan diteliti hanya masalah-masalah tertentu perlu ada pembatasan masalah disertai keterangan mengapa masalah yang diteliti tersebut dibatasi. Dari beberapa identifikasi masalah di atas, perlu diperjelas batasan atau ruang lingkup persoalan yang akan dikaji dalam penelitian ini

agar skripsi ini dapat terarah pembahasannya, maka Penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas yaitu:

1. Tanggung jawab PT. Pelindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas.
2. Hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim ganti kerugian terhadap kerusakan barang saat proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III.
3. Solusi terhadap hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim ganti kerugian terhadap kerusakan barang saat proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan tersebut, dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Pelindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas?
2. Apa saja hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim ganti kerugian terhadap kerusakan barang saat proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III?
3. Bagaimana solusi terhadap hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim ganti kerugian terhadap kerusakan barang saat proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III ?

E. Tujuan Penelitian

Suatu kegiatan penelitian pasti mempunyai suatu tujuan yang jelas, tujuan penelitian ini adalah untuk memberi arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian. Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. Pelindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim atas perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III.
3. Untuk mengkaji solusi yang dapat diterapkan dalam hambatan yang dihadapi saat pengajuan klaim atas perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III.

F. Manfaat Penelitian

Suatu penelitian tentunya sangat diharapkan adanya manfaat dan kegunaan yang dapat diambil dalam penelitian tersebut. Adapun manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

a. Penelitian ini diharapkan dapat dipakai sebagai rujukan untuk melakukan penelitian lanjutan.

b. Penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan pengetahuan dan pikiran dalam mengembangkan ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu hukum pada khususnya hukum perdata.

2. Manfaat Praktis

a. Penulisan hukum ini diharapkan dapat meningkatkan dan mengembangkan kemampuan dalam bidang hukum di instansi atau instansi terkait maupun praktisi hukum dalam penyelesaian permasalahan proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas .

b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu dan memberi masukan pengetahuan bagi pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti

G. Sistematika Penulisan Skripsi

Sistematika dalam penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) BAB, yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, identifikasi masalah, pembatasan masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan skripsi.

BAB II : TELAAH PUSTAKA

Bab ini menguraikan teori-teori yang digunakan untuk menjawab dan menganalisa suatu penyelesaikan permasalahan dalam penelitian. Dalam bab ini diuraikan menjadi tujuh sub bab yaitu Perseroan Terbatas (PT), perjanjian, perjanjian bongkar muat barang, hubungan hukum para pihak bongkar muat barang, hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian bongkar muat, kerusakan brang dan pertanggung jawaban kerusakan barang.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi mengenai tata cara dalam memperoleh data untuk melakukan penelitian seperti sifat penelitian, sumber dan jenis data, teknik pengambilan data dan analisis data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian beserta pembahasannya yang meliputi, tanggung jawab PT. Pelindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, menganalisa hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengajuan klaim atas perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III serta mengkaji solusi yang dapat diterapkan dalam hambatan yang dihadapi saat pengajuan klaim atas perjanjian bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas oleh PT. Pelindo III.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini dilakukan tidak terlepas dari hasil penelitian-penelitian terdahulu yang pernah dilakukan sebagai bahan perbandingan dan kajian. Adapun hasil-hasil penelitian yang dijadikan perbandingan tidak terlepas dari topik penelitian yaitu mengenai tanggung jawab perusahaan terhadap suatu pelaksanan perjanjian.

Berdasarkan hasil penelitian yang pernah dilakukan Suryono (2009), yaitu penelitian mengenai tuntutan ganti rugi atas kehilangan barang di dalam *container* oleh pengguna jasa terminal peti kemas Belawan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I. Penelitian tersebut menjelaskan bahwa proses penyelesaian tuntutan ganti rugi atas kehilangan dan atau kerusakan barang didalam peti kemas dilakukan oleh pihak terminal peti kemas Belawan dengan menggunakan ketentuan internal perusahaan, setelah terlebih dahulu bernegosiasi dengan pihak yang mengajukan tuntutan ganti rugi. Kewajiban operator terminal memenuhi tuntutan ganti rugi tidak tertuang dalam bentuk perjanjian dengan para mitra usaha, akan tetapi kewajiban memberikan ganti kerugian merupakan salah satu dari itikad baik perusahaan dalam menjalankan prinsip-prinsip *good corporate governance* serta melaksanakan amanah yang tertuang dalam Pasal 1233 KUH Perdata yang berbunyi : "Perikatan lahir karena suatu persetujuan atau karena undang-undang" dan disebutkan secara jelas pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 100 ayat (1), (2) dan (3).

Multi perusahaan dari berbagai segmen usaha yang melakukan kegiatannya di Terminal Peti Kemas Belawan secara keseluruhan sangat memiliki kepentingan melakukan tuntutan ganti rugi atas kehilangan dan atau kerusakan barang yang ada didalam peti kemas demikian pula terhadap kerusakan fisik peti kemas. Para pihak yang terdiri dari multi perusahaan melakukan tuntutan ganti rugi atas objek hukum yang menjadi tanggung jawab ataupun bidang usahanya. Pihak perusahaan pelayaran lebih terfokus pada tuntutan ganti rugi yang terkait dengan alat angkutnya (kapal), sedangkan pemilik barang terfokus hanya pada keselamatan dan keutuhan barang atau muatannya, demikian pula perusahaan penyedia peti kemas lebih dominan bertanggung jawab terhadap peti kemas yang dikelolanya

Muhamad Rasyid (2016) menyajikan penelitian mengenai pertanggungjawaban secara hukum PT. Pelindo II kepada para pihak atas tindakan perseroan terhadap tingginya masa tunggu bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok dengan metode penelitian yuridis empiris serta pengambilan data dilakukan dengan wawancara dan studi kepustakaan. Penelitian ini menemukan hasil bahwa secara umum, pengaturan mengenai bongkar muat kapal di tingkat nasional terdapat yang telah diatur dalam hukum positif yang berlaku menghasilkan dampak positif yakni penurunan masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. PT. Pelabuhan Indonesia II bertanggung jawab hanya mengenai keselamatan dan keutuhan barang berdasarkan kerjasama dengan mitra perusahaan bongkar muat dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan*receiving/delivery* maupun dari *pre customs clearance*, *custom clearance* dan *post custom clearance*. Apabila ada

kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan dari tingginya masa tunggu bongkar muat akibat dari kesalahan dari pihak perseroan, maka perseroan wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan atas kesepakatan para pihak.

Penelitian mengenai tanggung jawab perusahaan terhadap barang juga dilakukan oleh Hadi Prabowo Aryanto Putra (2018), yaitu tinjauan yuridis terhadap tanggung jawab PT. Pelindo-I kepada pengguna jasa barang yang rusak/hilang selama masih ditumpuk di areal pelabuhan (Studi pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan) dengan metode normatif empiris. Sifat penelitian ini adalah deskriptif. Data yang diperoleh baik dari studi lapangan maupun studi dokumen merupakan data yang dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian tersebut mengungkapkan bahwa kegiatan pengangkutan barang di areal Pelabuhan Indonesia I Belawan, yaitu menginput Nomor DO dan SPPB yang didapat dari pelayanan pada *website Bictonune Pelindo I.co.id*, pengguna jasa membayar proforma secara *host to host* (*teller*, ATM, SMS *Banking*, *Internet Banking*), pengguna jasa menyetak *invoice* dan SP2 via *websitebictonline*, supir truk menyerahkan RCKE petugas *gate in*, kemudian petugas menerima dan memeriksa dokumen, petugas men*scan* RC, menginput Nomor Seal Nomor Polisi dan berat peti kemas, petugas mencetak *gate pass* dan menyerahkannya kepada supir truk selanjutnya mengarsipkan *gate pass* lembar dua, supir truk menuju *container yard* sesuai lokasi pada *receiving cards*, supir truk menyerahkan *gate pass* kepada petugas *gate out* dan petugas meng*entryjob order* pada *gate pass*untuk membuka portal.Upaya hukum pengguna jasa barang yang rusak/hilang

selama masih ditumpuk di areal pelabuhan kepada PT. Pelindo, biasanya antara pengguna jasa dan Pelindo I Belawan sama-sama telah meng*cover* asuransi, jadi ketika ada masalah, asuransi kedua belah pihak langsung bertindak. Mengajukan klaim (kerusakan pada kontainer / isi). Melangsungkan permohonan tertulis / email maksimal 3 x 24 jam (3 hari). Importir / pengguna jasa mengajukan survei bersama 1 hari, surat dilampirkan kepada *costumer care* dan dilanjutkan kepada *general manager*, barulah dilaksanakan survei (pihak Pelindo 1 Belawan, importir/pengguna jasa, asuransi) kemudian melengkapi berkas tuntutan 27 hari setelah kejadian. Tanggungjawab Pelabuhan Indonesia I Belawan kepada pengguna jasa barang yang rusak/hilang selama masih ditumpuk di areal pelabuhan, pihak Pelindo I melakukan ganti rugi, ganti rugi dilaksanakan setelah dilakukan pengecekan di lapangan yang terdiri dari pihak pengguna jasa, Pelindo I Belawan dan asuransi, besarnya ganti rugi didasarkan kepada berapa jumlah barang yang rusak/hilang dalam harga wajar dan setelah barang diverifikasi.

B. Landasan Konseptual

Konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus yang merupakan kumpulan dari arti yang berkaitan dengan istilah yang ingin diteliti atau diketahui (Soerjono Soekanto, 1986:124). Konsep ini akan menjelaskan tentang pengertian pokok dari permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian sehingga mempunyai batasan yang tepat dalam penafsiran beberapa istilah, hal ini dimaksudkan untuk menghindari kesalahpahaman dalam melakukan penelitian. Pengertian dasar perlu dikemukakan untuk sekaligus membatasi konotasi lain dari suatu

istilah yang mempunyai makna yang digunakan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. **Perseroan Terbatas (PT)**

    a. Pengertian PT

    Secara umum istilah Perseroan Terbatas (PT) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti suatu badan hukum untuk menjalankan usaha yang memiliki modal terdiri dari saham-saham, yang pemiliknya memiliki bagian sebanyak saham yang dimilikinya. Karena modalnya terdiri dari saham-saham yang dapat diperjualbelikan, perubahan kepemilikan perusahaan bisa dilakukan tanpa perlu membubarkan perusahaan. Perseroan Terbatas merupakan badan usaha dan besarnya modal perseroan tercantum dalam anggaran dasar. Kekayaan perusahaan terpisah dari kekayaan pribadi pemilik perusahaan sehingga memiliki harta kekayaan sendiri. Selain berasal dari saham, modal Perseroan Terbatas dapat pula berasal dari obligasi. Keuntungan yang diperoleh para pemilik obligasi adalah mereka mendapatkan bunga tetap tanpa menghiraukan untung atau ruginya perseroan terbatas tersebut (Bahari, 2010:7).

    Konsep perseroan terbatas dirumuskan dalam Pasal 1 ayat (1) UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang memberikan pengertian bahwa perseroan terbatas, yang selanjutnya disebut perseroan adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian,

melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya. Istilah "perseroan" menunjuk pada cara menentukan modal, yaitu terbagai dalam saham, sedangkan istilah "terbatas" menunjuk pada batas tanggung jawab pemegang saham, yaitu hanya sebatas jumlah nominal saham yang dimiliki.

b. Pendirian PT

Untuk menjadi badan hukum, perseroan terbatas harus memenuhi persyaratan dan tata cara pengesahan Perseroan Terbatas sebagaimana yang diatur dalam UUPT, yaitu pengesahan dari Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia. Tata cara tersebut antara lain pengajuan dan pemeriksaan nama Perseroan Terbatas yang akan didirikan, pembuatan Anggaran Dasar dan pengesahan Anggaran Dasar oleh Menteri. Pendirian PT dilakukan berdasarkan perjanjian. Sebagai sebuah perjanjian, pendirian PT harus dilakukan oleh lebih dari satu orang yang saling berjanji untuk mendirikan perseroan dan mereka yang berjanji itu memasukkan modalnya ke dalam perseroan dalam bentuk saham. Perjanjian tersebut harus dibuat dalam bentuk akta notaris dalam bahasa Indonesia.

Perseroan sebagai badan hukum, bermakna bahwa perseroan merupakan suatu subyek hukum, dimana perseroan sebagai sebuah badan yang dapat dibebani hak dan kewajiban

seperti halnya manusia. Subyek hukum adalah sesuatu yang dapat atau cakap melakukan perbuatan hukum atau melakukan tindakan perdata atau membuat suatu perikatan. Subyek hukum yang dikenal oleh para ahli hukum ada dua macam, yaitu (Hardijan Rusli, 1997:17):

1) Orang pribadi (Belanda: *naturlijk person* atau Inggris: *natural person*);
2) Badan hukum (Belanda: *rechtpersoon* atau Inggris: *legal entity*).

Unsur utama dari badan hukum adalah apa yang disebut *separate patrimony*, yaitu memiliki harta sendiri yang terpisah dari pemegang saham sebagai pemilik. Karakteristik kedua dari badan hukum adalah tanggung jawab terbatas dari pemegang saham sebagai pemilik perusahaan dan pengurus perusahaan. Pada dasarnya suatu perseroan terbatas mempunyai ciri-ciri sekurang-kurangnya sebagai berikut (Gunawan Widajaja, 2008:11) :

1) Memiliki status hukum tersendiri, yaitu sebagai suatu badan hukum, yaitu subyek hukum artificial, yang sengaja diciptakan oleh hukum untuk membantu kegiatan perekonomian, yang dipersamakan dengan individu manusia, orang-perorangan;
2) Memiliki harta kekayaan sendiri yang dicatatkan atas namanya sendiri dan pertanggungjawaban sendiri atas

setiap tindakan, perbuatan, termasuk perjanjian yang dibuat. Ini berarti perseroan dapat mengikatkan dirinya dalam satu atau lebih perikatan, yang berarti menjadikan perseroan sebagai subyek hukum mandiri (persona standi in judicio) yang memiliki kapasitas dan kewenangan untuk dapat menggugat dan digugat di hadapan pengadilan;

3) Tidak lagi membebankan tanggung jawabnya kepada pendiri, atau pemegang sahamnya, melainkan hanya untuk dan atas nama dirinya sendiri, untuk kerugian dan kepentingan dirinya sendiri;
4) Kepemilikannya tidak digantungkan pada orang perorangan tertentu, yang merupakan pendiri atau pemegang sahamnya. Setiap saat saham perseroan dapat dialihkan kepada siapapun juga menurut ketentuan yang diatur dalam Anggaran Dasar dan Undang-Undang yang berlaku pada suatu waktu tertentu;
5) Keberadaannya tidak dibatasi jangka waktunya dan tidak lagi dihubungkan dengan eksistensi dari pemegang sahamnya;
6) Pertanggungjawaban yang mutlak terbatas, selama dan sepanjang para pengurus (direksi), dewan komisaris dan atau pemegang saham tidak melakukan pelanggaran terhadap hal-hal yang tidak boleh dilakukan.

2. Perjanjian

a. Pengertian Perjanjian

Buku III KUHPerdata mengatur tentang *Verbintenissenrecht,* dimana tercakup pula istilah *Overeenkomst*. Dikenal dari tiga terjemahan *Verbentenis* yaitu perikatan, perutangan dan perjanjian, sedangkan *Overeenkomst* ada dua terjemahan, yaitu perjanjian dan persetujuan (Raharjo, 2009:41)

Berdasarkan Pasal 1313 KUHPerdata, pengertian perjanjian adalah "suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih". Dalam membuat perjanjian para pihak dapat memuat segalamacam perikatan, sesuai dengan asas kebebasan berkontrak yang terkandung dalam Buku III KUHPerdata, akan tetapi asas kebebasan berkontrak yang bukan berarti boleh memuat perjanjian secara bebas, melainkan harus memenuhi syarat-syarat tertentu untuk sahnya perjanjian.

Istilah perjanjian dalam bahasa Inggris yaitu *contracts*, sedangkan dalam *Burgerlinjk Wetboek (BW)*disebut *overeenskomst* dan *contract*untuk pengertian yang sama. Banyak orang yang masih memahami bahwa istilah antara kontrak dengan perjanjian adalah sama. KUHPerdata menggunakan istilah *overeenskomst* dan *contract*untuk pengertian yang sama. Hal ini secara jelas dapat dilihat dari buku III titel kedua tentang "perikatan-perikatan yang lahir dari kontrak atau perjanjian".

Dalam bahasa Belanda berbunyi "*Van verbintenissen die uit contract of overeenkomst geboren worden".*

Menurut Yahya Harahap, perjanjian adalah hubungan hukum yang oleh hukum itu sendiri diatur dan disahkan cara perhubungannya. Hubungan hukum dalam perjanjian bukan suatu hubungan yang bisa timbul dengan sendirinya. Hubungan hukum itu timbul karena adanya perbuatan hukum. Perbuatan yang dilakukan oleh pihak-pihak tersebut menimbulkan hubungan hukum perjanjian, sehingga terhadap satu pihak diberi hak oleh pihak lain untuk memperoleh prestasi, sedangkan pihak lain menyediakan diri dibebani dengan kewajiban untuk menunaikan prestasi (Yahya Harahap, 1986:6)

Sudikno Mertokusumo mendefinisikan perjanjian adalah hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum (Sudikno Mertokusumo, 2008:117).

Subekti mendefinisikan perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kapada seorang lain atau dimana kedua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal (Subekti dan R. Tjitrosudibio, 2001:13).

Peter Mahmud Marzuki memberikan argumen yang kritis mengenai istilah kontrak atau perjanjian dengan melakukan perbandingan terhadap pengertian kontrak atau perjanjian dalam sistem *Anglo-American*. Di dalam konsep kontinental,

penempatan pengaturan perjanjian pada Buku III KUHPerdata Indonesia tentang Hukum Perikatan mengindinkasikan bahwa perjanjian memang berkaitan dengan masalah harta kekayaan *(Vermogen)*. Pengertian perjanjian ini mirip dengan *contract* pada konsep *Anglo-American*, yang selalu berkaitan dengan bisnis. Di dalam pola pikir *Anglo-American*, perjanjian dalam bahasa Belanda *overeenkomst*, dalam bahasa Inggris disebut *agreement*yang mempunyai pengertian lebih luas dari *contract*, karena mencakup hal-hal yang berkaitan dengan bisnis atau bukan bisnis. Untuk *agreement* yang berkaitan dengan bisnis disebut *contract*, sedangkan untuk yang tidak terkait dengan bisnis hanya disebut *agreement* (Fitriana Dewi, 2014:16).

Pendapat yang dikemukakan oleh para sarjana mengenai definisi perjanjian tersebut, walaupun menggunakan kalimat yang berbeda-beda namun mengandung unsur yang sama, yaitu :

1) Terdapat pihak-pihak dalam perjanjian, yaitu sebagai subyek dalam perjanjian yang terdiri dari dua orang atau lebih dan/ atau badan hukum yang mempunyai kewenangan untuk melakukan suatu perbuatan hukum dan cakap hukum menurut Undang-undang.
2) Terdapat kesepakatan para pihak dalam perjanjian. "Kesepakatan" maksudnya adalah kesesuaian kehendak para pihak dalam membuat suatu perjanjian.

3) Terdapat tujuan yang hendak dicapai dengan diadakannya suatu perjanjian oleh para pihak, namun tujuan yang hendak dicapai tidak boleh bertentangan dengan Undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

4) Terdapat prestasi yang akan dilaksanakan. "Prestasi" di sini merupakan kewajiban para pihak yang harus dipenuhi sesuai dengan isi perjanjian yang telah disepakati.

5) Bentuk tertentu, yaitu lisan maupun tertulis. Perjanjian yang dibuat oleh para pihak dapat dilakukan secara lisan maupun tertulis.

b. Unsur-Unsur Perjanjian

Perkembangan doktrin ilmu hukum dikenal adanya tigaunsur yang terkandung di dalam perjanjian, yaitu :

1) Unsur *Esensialia*

Unsur *esensialia* dalam perjanjian mewakili ketentuan-ketentuan berupa prestasi-prestasi yang wajib dilakukan oleh salah satu atau lebih pihak, yang mencerminkan sifat dari perjanjian tersebut, yang membedakannya secara prinsip dari jenis perjanjian lainnya. Unsur *esensialia* ini pada umumnya dipergunakan dalam memberikan rumusan, definisi atau pengertian dari suatu perjanjian. Misalnya perjanjian jual beli dibedakan dari perjanjian tukar menukar.

Unsur *esensialia* adalah unsur yang wajib ada dalam suatu perjanjian, bahwa tanpa keberadaan unsur tersebut, maka perjanjian yang dimaksudkanuntuk dibuat dan diselenggarakan oleh para pihak dapat menjadi beda, dan karenanya tidak menjadi sejalan dan sesuai dengan kehendak para pihak.

2) Unsur N*aturalia*

Unsur *naturalia* adalah unsur yang pasti ada dalam suatu perjanjian tertentu, setelah unsur *esensialia*nya diketahui secara pasti. Misalnya dalam perjanjian yang mengandung unsur *esensialia* jual beli, pasti akan terdapatunsur *naturalia* berupa kewajiban dari penjual untuk menanggung kebendaan yang dijual dari cacat-cacat tersembunyi. Ketentuan ini tidak dapat disimpangi oleh para pihak, karena sifat dari jual beli menghendaki hal yang demikian. Masyarakat tidak akan mentolelir suatu bentuk jual beli, dimana penjual tidak mau menanggung cacat-cacat tersembunyi dari kebendaan yang dijual olehnya.

3) Unsur *Aksidentalia*

Unsur *aksidentalia* adalah unsur pelengkap dalam suatu perjanjian, yang merupakan ketentuan-ketentuan yang dapat diatur secara menyimpang oleh para pihak, sesuai dengan kehendak para pihak, yang merupakan persyaratan khusus yang ditentukan secara bersama-sama oleh para

pihak. Unsur ini pada hakekatnya bukan merupakan suatu bentuk prestasi yang harus dilaksanakan atau dipenuhi oleh para pihak. Misalnya dalam jual beli adalah ketentuan mengenai tempat dan saat penyerahan kebendaan yang dijual atau beli.

c. Syarat Sahnya Perjanjian

Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdata disebutkan bahwa syarat sahnya suatu perjanjian harus mempunyai empat unsur, yaitu :

a. Sepakat untuk mengikatkan diri

Sepakat atau *consensus* para pihak yang mengikatkan dirinya mengandung makna bahwa para pihak yang membuat perjanjian telah sepakat atau ada persesuaian kemauan atau saling menyetujui kehendak masing-masing, yang dilahirkan oleh para pihak dengan tiada paksaan, kekeliruan, dan penipuan. Mengenai persesuaian kehendak terdapat lima cara, yaitu dengan :

1) Bahasa yang sempurna dan tertulis;
2) Bahasa yang sempurna secara lisan;
3) Bahasa yang tidak sempurna asal dapat diterima oleh pihak lawan. Hal ini karena kenyataannya seringkali seseorang menyampaikan dengan bahasa yang tidak sempurna tetapi dimengerti oleh pihak lawannya;

4) Bahasa isyarat asal dapat diterima oleh pihak lawannya;

5) Diam atau membisu asal dipahami atau diterima pihak lawan.

Kelima cara tersebut, cara yang sering dilakukan oleh para pihak yaitu dengan bahasa yang sempurna secara lisan dan/ tertulis. Tujuan pembuatan perjanjian secara tertulis adalah untuk menjamin dan mamberikan kapastian hukum bagi para pihak, dan sebagai alat bukti yang sempurna dikala timbul persengketaan dikemudian hari (Salim HS, 2003:24).

b. Cakap untuk membuat suatu perjanjian

Cakap *(bekwaam)* merupakan syarat umum untuk dapat melakukan perbuatan hukum secara sah, sehat akal pikiran, dan tidak dilarang oleh suatu perundang-undangan untuk melakukan sesuatu perbuatan tertentu. Orang yang tidak cakap tidak memenuhi syarat untuk membuat perjanjian. Adapun orang yang tidak cakap membuat perjanjian berdasarkan Pasal 1330 KUHPerdata ialah:

1) Orang-orang yang belum dewasa;

Pasal 330 KUHPerdata menentukan bahwa belum dewasa adalah mereka yang belum mencapai umur genap dua puluh satu tahun, dan tidak lebih dahulu telah kawin.

2) Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan;

Orang yang dianggap di bawah pengampuan sebagaimana dalam Pasal 433 KUHPerdata adalah :

a) Setiap orang dewasa yang selalu dalam keadaan gila, dungu, atau lemah akal walaupun ia kadang-kadang cakap menggunakan pikirannya;
b) Seorang dewasa yang boros.

c. Suatu hal tertentu

Pengertian suatu hal tertentu mengarah kepada barang yang menjadi objek suatu perjanjian. Berdasarkan Pasal 1333 KUHPerdata, barang yang menjadi objek perjanjian ini harus tertentu, setidak-tidaknya harus ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya tidak perlu ditentukan asalkan kemudian dapat ditentukan atau diperhitungkan.

Secara yuridis setiap perjanjian harus mencantumkan secara jelas dan tegas apa yang menjadi objeknya, sebab bila tidak dibuat secara rinci, dapat menimbulkan ketidakpastian atau kekeliruan (Syahmin, 2011:15). Berdasarkan Pasal 1332 KUHPerdata, hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja yang dapat dijadikan pokok suatu perjanjian. Contoh, jual beli rumah harus jelas tanah yang mana, ukuran bangunan dan luas tanahnya.

d. Sebab yang halal

Mengenai syarat ini, Pasal 1335 KUHPerdata menyatakan bahwa suatu perjanjian tanpa sebab atau perjanjian yang telah dibuat karena suatu sebab yang palsu atau terlarang, tidak mempunyai kekuatan. Sebab atau causa dari suatu perjanjian adalah isi perjanjian itu sendiri.Ke empat unsur tersebut, dalam doktrin ilmu hukum yang berkembang, digolongkan ke dalam:

1) Dua unsur pokok yang menyangkut subyek (pihak) yang mengadakan perjanjian (unsur subyektif), dan
2) Dua unsur pokok lainnya yang berhubungan langsung dengan objek perjanjian (unsur objektif).

Unsur subyektif mencakup adanya unsur kesepakatan secara bebas dari para pihak yang berjanji, dan kecakapan dari pihak-pihak uang melaksanakan perjanjian. Unsur objektif meliputi keberadaan dari pokok persoalan yang merupakan objek yang diperjanjikan, dan causa dari objek yang berupa prestasi yang disepakati untuk dilaksanakan tersebut haruslah sesuatu yang tidak dilarang atau diperkenankan menurut hukum.

Pembagian menjadi syarat subyektif dan syarat objektif ini karena masing-masing syarat tersebut memiliki konsekuensi terhadap syarat sahnya suatu perjanjian. Apabila syarat subyektif tidak terpenuhi maka terhadap

suatu perjanjian yang dilakukan maka dapat dimintakan pembatalan kepada pengadilan atau hakim yang berwenang untuk memutus perkara tersebut. Jika syarat objektif yang tidak terpenuhi maka suatu perjanjian yang dibuat atau dilakukan oleh para pihak tidak sah dan batal demi hukum atau perjanjian tersebut dianggap tidak pernah terjadi atau tidak pernah ada.

3. Perjanjian Bongkar Muat Barang

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut :

> "Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan Derek kapal".

Pengertian kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut. Sedangkan, perjanjian bongkar muat merupakan suatu hubungan hukum yang tercipta dari suatu kesepakatan antara pihak-pihak berkepentingan dalam proses bongkar muat barang di pelabuhan sehingga timbul suatu

pemenuhan hak dan kewajiban. Biasanya dalam perjanjian tersebut, bunyi klausul-klausulnya berkaitan dengan bongkar muat barang serta pengajuan ganti rugi apabila terjadi kerusakan.

4. Hubungan Hukum Para Pihak Bongkar Muat Barang

Terbentuknya suatu perjanjian maka timbul suatu hubungan hukum antara pihak yang membuat perjanjian untuk saling mengikatkan diri satu sama lain. Hal ini dikarenakan adanya kesepakatan antara pihak-pihak dalam proses bongkar muat barang. Baik dari penyedia jasa kepelabuhan, pengguna jasa maupun pihak III. Pengguna jasa kepelabuhan yang biasanya merupakan pemilik barang, dalam perjanjian berkedudukan sebagai Pihak I. Sedangkan untuk penyedia jasa kepelabuhan dalam penelitian ini yaitu PT. Pelindo III maka berkedudukan sebagai Pihak II. Perjanjian antara pihak I dan Pihak II akan sah dan patut menurut undang-undang kepelabuhan apabila melibatkan Pihak III dalam hal ini adalah perusahaan asuransi. Bahwa pihak-pihak atau mitra usaha yang melakukan pekerjaannya pelabuhan biasanya terdiri dari multi perusahaan dari berbagai bidang usaha yang berbeda, bahkan dari segmen usaha yang sama, jumlahnya sangat banyak. Perusahaan-perusahaan sebagai mitra usaha yang melakukan kegiatannya di pelabuhan mengajukan klaim atas kerusakan maupun kehilangan barang di dalam petikemas, sebagai gambaran umum dari perusahaan tersebut tidak dapat ditampilkan secara detail.

Beberapa pihak yang memiliki hubungan hukum saat pengajuan klaim berlangsung adalah konsultan, Pihak III (asuransi),

teknisi, unit klaim, surveyor dan bidang keuangan. Saat ditemukan kerusakan barang saat berada di *container yard* maka merupakan tanggung jawab dari penyedia jasa kepelabuhan untuk memberikan sejumlah ganti rugi sesuai dari perjanjian awal yang telah dibuat. Pihak III yang terlibat dalam perjanjian bongkar muat adalah pihak asuransi. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diatur secara tegas bahwa dalam setiap jasa kepelabuhan wajib mengikutsertakan dan bekerjsama dengan Pihak III dalam pembuatan perjanjian. Kedudukan para pihak dalam perjanjian adalah sama karena bersifat timbal balik atau biasa disebut dengan asas koordinasi.

5. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Bongkar Muat

Penyelenggaraan bongkar muat merupakan salah satu penopang pertumbuhan perekonomian bangsa Indonesia sehingga pelaksanaannya harus sesuai dengan standar, prosedur, operasional, menjamin hak dan kewajiban, serta harus diatur secara tegas berikut sanksinya jika terbukti adanya pelanggaran / wanprestasi / perbuatan melawan hukum dan kesalahan masing-masing pihak yang ikut berkontribusi dalam jalannya aktifitas bongkar muat. Hak dan kewajiban yang timbul dari PT. Pelindo III dengan pengguna jasa diatur dalam sebuah perjanjian.

Mengenai subyek hukum Abdul Kadir membedakannya menjadi dua kelompok, yaitu :

a. Pihak-pihak yang secara langsung terkait memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian yang dibuat yaitu pengirim, pengangkut dan penumpang.

b. Pihak-pihak yang secara tidak langsung terkait dalam perjanjian pengangkutan karena mereka bukan merupakan pihak tetapi bertindak atas nama dan kepentingan pihak lain yaitu ekspeditur, pengusaha bongkar muat dan pengusaha pergudangan. (Abdul Kadir, 1996:45)

6. Kerusakan Barang

Kerusakan barang sudah diatur tegas dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam Pasal 7 huruf g yang menjelaskan bahwa Pelaku Usaha (distributor/suplier/penyalur kepada toko) berkewajiban untuk memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian. Bahkan, Undang-Undang Perlindungan Konsumen juga mewajibkan Pelaku Usaha untuk memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.

Barang dikatakan rusak apabila terdapat laporan kerusakan dari pihak pelabuhan atau terminal regional atau unit bisnis kepada unit klaim yang akibat dari kerusakan tersebut timbul kerugian secara materiil. Syarat lainnya adalah bahwa kerusakan tersebut akibat dari

kelalaian petugas atau operator Unit Pengusahaan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Sehingga pengguna jasa harus memperhatikan kerusakan barangnya dan secara cermat dan aktif mengajukan klaim 1x24 jam setelah terjadinya insiden. Selain itu, dibutuhkan bukti-bukti yang cukup untuk mengajukan klaim asuransi seperti adanya foto bukti, laporan survei lapangan dan lainnya.

7. Pertanggung Jawaban Kerusakan Barang

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya. Tanggung jawab merupakan suatu kesadaran akan perbuatan yang disengaja maupun tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya (Shidarta, 2000:59).

Berhubungan dengan tanggung jawab kerusakaan barang adalah suatu beban yang dimana sesorang wajib atau harus mengganti barang yang rusak dengan barang yang sama atau uang. Ada tiga macam prinsip pertanggung jawaban dalam kerusakan barang:

a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umu berlaku dalam hukum pidana dan perdata. KUHPerdata pasal 1365, 1366

dan 1367 menyatakan seseorang dapat dimintakan pertanggung jawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukan.

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

Prinsip ini memiliki dua aliran, yaitu:

1) Praduga selalu bertanggung jawab (*Presumption of Liability*)

Merupakan prinsip praduga selalu bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada pada pihak tergugat. Tampak beban pembuktian terbalik (*Omkering Van Bewijslas*) diterima dalam prinsip tersebut. Undang-undang perlindungan konsumen mengadopsi pembuktian terbalik ini ditegaskan dalam pasal 19, 22 dan 23 Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

2) Praduga Selalu Tidak Bertanggung Jawab (*Presumption of Non-Liability*)

Prinsip ini hanya dikenal dalam lingkungan transaksi konsumen yang terbatas dan pembatasan demikian biasanya *common sense* dapat dibenarkan.

3) Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Prinsip ini sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*) kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi diatas. Ada pendapat yang mengatakan,

strict liabilty adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor menentukan. Namun ada pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tidak ada pengecualiannya.

4) Pembatasan Tanggung Jawab (*Limitation of Liability*)

Merupakan prinsip tanggung jawab dengan pembatasan, sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausul eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuat (Wiradipraja, 1981:35).

BAB III

METODE PENELITIAN

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisanya. Kecuali itu, maka juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan. **(**Soerjono Soekanto, 2010:43)

Penelitian hukum merupakan suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Hal tersebut sesuai dengan karakter perspektif ilmu hukum. (Peter Mahmud Marzuki, 2005: 35)

Untuk dapat menjadikan penelitian ini terealisasi dan mempunyai bobot ilmiah, maka perlu adanya metode-metode yang berfungsi sebagai alat pencapaian tujuan. Adapun penyusunan skripsi ini menggunakan metode sebagai berikut:

A. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yaitu suatu penelitian hukum yang berusaha untuk menerapkan permasalahan yang diteliti agar dapat memberikan gambaran yang relevan tentang sifat-sifat atau karakteristik atau keadaan yang dijadikan sebagai bahan analisa.

Deskriptif analitis dalam penelitian ini adalah dengan menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan teori-teori hukum yang berlaku dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan di atas, karena penelitian ini bertujuan untuk

memberikan gambaran tentang pelaksanaan tanggung jawab PT. Pelindo III terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas.

B. Sumber dan Jenis Data

1. Sumber Data

   Sumber data dalam penelitian ini berasal dari :

   a. Penelitian kepustakaan (*Library Research*), yakni penelitian yang dilakukan terhadap buku, undang-undang dan peraturan terkait lainnya.

   b. Penelitian lapangan (*Field Research*), yakni penelitian yang dilakukan di lapangan yaitu pada PT. Pelindo III (Persero) Pelabuhan Tanjung Emas.

2. Jenis data

   Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis mempergunakan cara sebagai berikut :

   a. Data primer merupakan data yang diperoleh melalui penelitian lapangan di PT. Pelindo III Semarang dan Kantor Dinas Perhubungan Jasa, Pengangkutan Pengiriman Barang.

   b. Data sekunder terdiri dari :

      1) Bahan hukum primer

         a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

         b) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

c) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
d) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
e) Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 1991 tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang
f) Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional
g) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
h) Peraturan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor Per.01.1/KU.0206/P.IIII-2008 tentang Prosedur Standar Penanganan Klaim (SOP) Atas Peristiwa/Kejadian (Insiden) Yang Menimbulkan Kerugian di Lingkungan PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia III.
i) Peraturan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor: Per.12/PJ-05/P.III-2008 tentang Penggantian Kerugian Dalam Pelayanan Jasa Peti Kemas di Lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III.

2) Bahan hukum sekunder

Merupakan bahan hukum yang bersumber dari kepustakaan berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang terdiri dari jurnal-jurnal, makalah dan website.

3) Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, misalnya KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), kamus hukum dan lain sebagainya.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan :

1. Mewawancarai responden dan narasumber yang memiliki keterkaitan dengan perumusan masalahan yang dibahas penulis, baik secara lansgung (*face to face*), melalui surat elektronik, melalui telfon, maupun sarana komunikasi lainnya;
2. Mempelajari dokumen maupun jurnal hukum yang berkaitan dengan objek penelitian.

D. Analisis Data

Data-data yang diperoleh penulis akan diteliti terlebih dahulu guna mengetahui apakah data-data yang diperoleh tersebut sudah cukup baik dan lengkap untuk mendukung pemecahan masalah yang sudah dirumuskan.

(Sunggono, 2012:125). Hal ini dilakukan dengan cara menyusun kembali, meneliti dan mengoreksi atau melakukan pemeriksaan terhadap hasil penelitian yang peneliti lakukan agar dapat tersusun secara sistematis dan dipecahkan suatu kesimpulan. Selanjutnya data-data tersebut, baik data primer maupun data sekunder dianalisis.

Penelitian ini menggunakan metode analisa kualitatif, yaitu analisa yang dilakukan tidak menggunakan rumus statistik dan data tidak berupa angka, tetapi menggunakan kalimat-kalimat yang merupakan pandangan pakar, peraturan perundang-undangan, termasuk data yang penulis peroleh di lapangan yang memberikan gambaran secara terperinci mengenai permasalahan sehingga memperlihatkan sifat penelitian yang deskriptif dengan menguraikan data yang terkumpul melalui teknik yang digunakan, kemudian dideskripsikan dan menuangkannya dalam sebuah skripsi.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung Jawab PT. Pelindo III Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Emas

   PT. Pelindo III merupakan perusahaan penyedia jasa kepelabuhan yang dalam setiap proses bongkar muat apabila terjadi kerusakan barang wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena rusak, berkurang dan hilangnya barang muatan, kecuali PT. Pelindo III dapat membuktikan bahwa hal tersebut terjadi pada saat barang masih di kapal atau diluar kegiatan bongkar muat. Klaim ganti rugi terhadap kerusakan barang melibatkan pihak asuransi. Besaran klaim ditentukan dalam Peraturan Direksi PT. Pelindo III Nomor PER. 12/PJ.05/P.III.2008. Pengajuan klaim harus memenuhi syarat dan kondisi tertentu sesuai dengan SOP yang berlaku.

2. Hambatan Yang Dihadapi Dalam Pengajuan Klaim Ganti Kerugian Terhadap Kerusakan Barang Saat Proses Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Emas Oleh PT. Pelindo III

   Kontrak pengangkutan antara pemilik barang dan PBM yang bekerja tidak ada klausul asuransi atas kerusakan barang. Kontrak asuransi hanya ada di perjanjian pengangkutan peilik barang dengan agen pelayaran yang bertugas mengirim barang (apabila agen dan pemilik barang bukan satu kesatuan badan usaha). Apabila terjadi

kerusakan atas bongkar muat yang diakibatkan oleh PBM maka perusahaan asuransi akan melakukan appraisal nilai yang membutuhkan waktu dan proses lama. Hambatan lain adalah, pembuatan acara yang lambat dapat mengakibatnya gugurnya pengajuan klaim kerusakan.

3. Solusi Terhadap Hambatan Yang Dihadapi Dalam Pengajuan Klaim Ganti Kerugian Terhadap Kerusakan Barang Saat Proses Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tanjung Emas Oleh PT. Pelindo III

PT. Pelindo III menjamin ketersediaan alat bongkar muat dengan standar kecepatan bongkar muat sesuai dengan standar yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Laut Standar Kinerja Pelayanan Operasional pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial yang dituangkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK 103/2/18/DJPL-16 tanggal 12 Juli 2016 (per komoditi standar pelayanan atau kecepatan bongkar muat sendiri-sendiri). Kalau dilaksanakan PBM lain tidak ada standarnya sehingga bisa lebih lamban dari kinerja PT. Pelindo III. Pembuatan berita acara dalam pengajuan klaim dapat disertakan foto kerusakan barang terlebih dahulu sebelum 3x24 jam.

B. Saran

1. Resiko untuk timbulnya kerugian dalam kegiatan bongkar muat barang cukup tinggi, seperti terjadinya kerusakan, berkurang dan hilangnya barang muatan, maka PT. Pelindo III Pelabuhan Tanjung Emas Semarang harus mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah

terjadinya kerugian akibat kegiatan bongkar muat barang, yakni dengan lebih aktif lagi melakukan rapat intern yang disebut dengan *pre-arrival meeting* (PAM) sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

2. Pelaksanaan tanggung jawabnya mengganti kerugian yang timbul atas kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan dalam proses bongkar muat, maka PT. Pelindo III harus melaksanakan tanggung jawab tersebut sepenuhnya harus dituangkan dalam peraturan.
3. Untuk menjaga kelancaran proses bongkar muat dan mengurangi kendala-kendala yang timbul selama kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, maka PT. Pelindo III harus menyediakan dan menambah peralatan bongkar muat serta melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan secara intensif terhadap tenaga kerjanya.

DAFTAR PUSTAKA

a. BUKU

Abdul Kadir, (1996). *Hukum Perikatan*, Bandung: PT. Alumni.

Adib Bahari, (2010). *Cepat Mendirikan Perseroan Terbatas*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.

…… (2010). *Prosedur Cepat Mendirikan Perseroan Terbatas*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.

Abdul Kadir Muhammad. (1994). *Hukum Pengangkutan Darat Laut dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti.

H.M.N. Purwosutjipto (1994). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan.

Handri Raharjo. (2009). *Hukum Perjanjian Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Yustitia.

M. Yahya Harahap. (2009). *Hukum Perseroan Terbatas*. Jakarta: Sinar Grafika.

Peter Mahmud. (2005). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana

Saefullah Wiradipraja. (1981). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*. Jakarta: Djambatan.

Shidarta. (2000). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Grasindo.

Subekti. (1987). *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa.

b. PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan

Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan

Inpres Nomor 3 Tahun 1991 Tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi

SK Menhub Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal

Peraturan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor Per.01.1/KU.0206/P.IIII-2008 tentang Prosedur Standar Penanganan Klaim (SOP) Atas Peristiwa/Kejadian (Insiden) Yang Menimbulkan Kerugian di Lingkungan PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia III

Peraturan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor: Per.12/PJ-05/P.III-2008 tentang Penggantian Kerugian Dalam Pelayanan Jasa Peti Kemas di Lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III.

c. JURNAL

Edi Suharto. 2015. Restorative Justice Dalam Undang-undang SPPA: Implikasinya Bagi Pekerjaan Sosial. *Jurnal Litigasi.* 16(2)

Hadi Prabowo Aryanto. 2018. Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggungjawab PT. Pelindo-I Kepada Pengguna Jasa Barang yang Rusak/Hilang Selama Masih Ditumpuk di Areal Pelabuhan (Studi pada PT Pelabuhan Indonesia I Cabang Medan. Sk*ripsi Universitas Sumatera Utara.*

Ika Muryaningsih. 2006. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tinjauan Aspek Yuridis. *Skripsi Universitas Negeri Semarang*

Muhamad Rasyid. 2016. Pertanggungjawaban Secara Hukum Pt. Pelindo Ii Kepada Para Pihak Atas Tindakan Perseroan Terhadap Tingginya Masa Tunggu Bongkar Muat Peti Kemas Di Pelabuhan Tanjung Priok. *Diponegoro Law Jurnal*. 5(3)

Suryono. 2009. Tuntutan Ganti Rugi Atas Kehilangan Barangdidalam Container Oleh Pengguna Jasaterminal Petikemas Belawan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I. *Mercatoria*. 2(2)

d. WEBSITE

http://scholar.unand.ac.id/23522/ diakses pada tanggal 1 Juli 2019

http://opac.lib.ugm.ac.id/index.php?mod=penelitian_detail&sub=PenelitianDetail&act=view&typ=html&buku_id=1020322&objek_id=4 diakses pada tanggal 1 Juli 2019

http://opac.lib.ugm.ac.id/index.php?mod=penelitian_detail&sub=PenelitianDetail&act=view&typ=html&buku_id=1048279&objek_id=4 diakses pada tanggal 1 Juli 2019

https://doaj.org/article/d5ba1f056035474c93e2fc81ac280680 diakses pada tanggal 3 Juli 2019

https://www.pelindo.co.id/id/about-us diakses pada tanggal 20 Juli 2019