

**TANGGUNG JAWAB GANTI KERUGIAN AKIBAT
MELAKSANAKAN KEGIATAN DI PELABUHAN
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17
TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN¹**

Oleh : Rethy Kadang Bunga Allo²

Deine R. Ringkuangan³

Vecky Y. Gosal⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk Mengetahui Bagaimanakah tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Bagaimanakah kewajiban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, disimpulkan 1. Tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dilaksanakan baik oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya. 2. Kewajiban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan, menunjukkan badan usaha pelabuhan bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.

Kata Kunci : Tanggung, Ganti, Rugi, Pelabuhan

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antarbangsa.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri.⁵

Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antarwilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada posisi strategis, pelabuhan menjadi sarana penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara dan pengembangan perekonomian wilayah. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal, barang, dan penumpang.⁶

Peran penting dan strategis suatu pelabuhan dalam aktivitasnya sangat besar disumbangkan bagi pertumbuhan industri, ekonomi dan perdagangan serta merupakan bidang usaha yang memberikan kontribusi bagi pembangunan ekonomi nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan bidang usaha pelabuhan agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan terhadap muatan yaitu barang dan penumpang. Barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti moda transportasi darat, misalnya ke truk atau kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan

⁵Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁶Aditiawan Muslim. Kewenangan pt. Pelabuhan indonesia ii (persero) cabang panjang dalam pengelolaan lahan kepelabuhanan (Studi Pemisahan Regulator dan Operator Pelabuhan). Fiat Justitia Journal of Law. Volume 10 Issue 2, April-June 2016. ISSN 1978-5186. hlm. 274.

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM 18071101327

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, bea cukai, imigrasi, karantina, syahbandar dan pusat kegiatan lainnya. Berdasarkan hal-hal ini, maka dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.⁷

Kualitas pelabuhan Indonesia berada di peringkat 96 dunia, sementara kualitas pelabuhan Singapura dan Malaysia masing-masing berada di peringkat 2 (dua) dan 19 (sembilanbelas) dunia. Kualitas ini dinilai dari durasi *dwelling time* di Indonesia pada akhir 2015 yang membutuhkan waktu selama 5-6 hari, sedangkan di Malaysia kurang dari 4 (empat) hari dan di Singapura hanya kurang dari 2 (dua) hari.⁸

Kenyataan yang ada, harus diakui bahwa memang pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia masih belum dikelola dengan baik. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.⁹

Tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran perlu dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha ganti kerugian dilakukan apabila terjadi kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya. Kewajiban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau

pelayanan jasa kepelabuhanan perlu untuk dipahami agar diketahui bagaimana pelaksanaan kewajiban badan usaha dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimanakah kewajiban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

C. Metode Penelitian

Metode yang digunakan adalah metode penelitian normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya.¹⁰ Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*).¹¹ Penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, dapat dinamakan penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepastiaan (di samping adanya penelitian hukum sosiologis atau empiris yang terutama meneliti data primer).¹² Metode penelitian normatif disebut juga sebagai penelitian doktrinal (*doctrinal research*) yaitu suatu penelitian yang menganalisis hukum baik yang tertulis di dalam buku (*law as it is written in the book*), maupun hukum yang diputuskan oleh hakim melalui proses pengadilan (*law it is decided by the judge through judicial process*).¹³

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Ganti Kerugian Akibat Melaksanakan Kegiatan Di Pelabuhan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁷Elfrida Gultom, Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis (Indonesian Ports as A Country Devised in Business Legal Perspective). Kanun Jurnal Ilmu Hukum. Vol. 19, No. 3, (Agustus, 2017), pp. 419-444. hlm. 420-421.

⁸*Ibid.* hlm. 422 (Lihat R.V. Martono, Mengenal Konsep Tol Laut dalam Mengurangi Biaya Logistik Indonesia. SWA Online, <http://swa.co.id/swa/my-article/mengenal-konsep-tol-laut-dalam-mengurangi-biaya-logistik-indonesia>(24 September 2016), Diakses Tanggal 30 September 2017).

⁹Sendy Ananyo, Herman Susetyo dan Budiharto. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut. Diponegoro Law Review, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012. hlm. 2.

¹⁰Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Citra Aditya Bakti. Bandung. 2007. hlm. 57.

¹¹ *Ibid.* hlm. 302.

¹²Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1995, hlm. 13-14.

¹³Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafitti Press. Jakarta. 2006. hlm. 118.

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. Dalam praktek di lapangan kerusakan barang dalam proses bongkar muat barang masih sering terjadi dan menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Pemilik barang yang tidak mau terima dengan kejadian tersebut melakukan claim dan meminta ganti kerugian atas kerusakan barang-barang tersebut.¹⁴ Sejak adanya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hingga saat ini permasalahan mengenai penyelenggaraan kegiatan angkutan laut terutama dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang selalu saja terjadi ketidakharmonisan antara berbagai pihak yang terkait di pelabuhan, diantaranya yaitu Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI), Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara selaku pengelola sebagian besar terminal-terminal di pelabuhan di Indonesia, serta pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan.¹⁵

Bentuk dari permasalahan yang terjadi diantaranya terkait dengan masalah perizinan usaha, tanggung jawab bongkar muat barang, besaran upah buruh, diantara para pelaku usaha tersebut. Hal ini menjadi penting untuk diteliti karena kegiatan usaha jasa bongkar muat adalah jenis usaha jasa di pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang.¹⁶

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut yang mengenai bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Hal ini harus diperhatikan karena 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.¹⁷

Salah satu perselisihan yang sering timbul dalam pengangkutan laut adalah adanya kerusakan barang yang menimbulkan hak

tuntutan ganti rugi dari pemilik barang kepada pengangkut. Timbulnya claim-claim dari pemilik barang berupa kerusakan barang, penting di perhatikan oleh para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan barang tersebut.¹⁸

Pertanggungjawaban yang tertuang dalam Pasal 1365 KUHPerduta dan Pasal 1366 KUHPerduta mewajibkan adanya unsur kesalahan artinya seseorang tersebut harus bersalah (*liability based on fault*). Asas pertanggungjawaban secara kesalahan (*fault*) didasarkan pada prinsip bahwa tidak ada pertanggungjawaban apabila tidak ada unsur kesalahan dalam ilmu hukum disebut *Tortious Liability* atau *Liability Based on Fault*.¹⁹

Selanjutnya pihak yang berkewajiban untuk membuktikan unsur kesalahan tersebut adalah pihak yang menuntut ganti rugi dengan kata lain beban pembuktian ada pada pihak penggugat sebagaimana ditentukan oleh Pasal 1865 KUHPerduta "setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai sesuatu hak, atau, guna meneguhkan haknya sendiri maupun membantah suatu hak orang lain, menunjuk pada suatu peristiwa, diwajibkan membuktikan adanya hak atau peristiwa tersebut."²⁰

Selain prinsip *liability based on fault* yang terkandung dalam Pasal 1365 KUHPerduta adapula pertanggungjawaban yang berdasarkan pada adanya wanprestasi yang merupakan suatu contractual liability yang termaktub dalam Pasal 1243 KUHPerduta sebagai berikut : "Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan."²¹

Pasal 1367 KUHPerduta ayat (3) diatas tidak terbatas pada tanggung jawab dalam ikatan kerja tetapi juga di luar ikatan kerja yang mana pekerjaan tersebut dikerjakan secara mandiri

¹⁴ Kamsariaty, Rusdi Bahar dan Muhammad Yusuf, *Op. Cit.* hlm. 3.

¹⁵ *Ibid.* hlm. 3.

¹⁶ *Ibid.* hlm. 3-4.

¹⁷ *Ibid.* hlm. 4.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.* hlm. 215-216.

baik atas pimpinan dari pemberi kerja ataupun hanya atas petunjuknya sesuai dengan ketentuan Pasal 1601a KUHPerdata tentang persetujuan perburuhan. Lingkup pertanggungjawaban Pasal 1367 ayat (3) meliputi kerugian yang disebabkan oleh perbuatan yang tidak termasuk tugas yang diberikan pada bawahan namun ada hubungannya dengan tugas bawahan tersebut sehingga perbuatan tersebut dianggap dilakukan dalam hubungan dimana bawahan tersebut digunakan. Lebih lanjut, Hoge Raad menganut teori organ yang menjelaskan bahwa badan hukum dapat dimintai pertanggungjawaban secara perdata berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata apabila organnya melakukan perbuatan melawan hukum.²²

B. KEWAJIBAN BADAN USAHA PELABUHAN DALAM MELAKSANAKAN KEGIATAN PENYEDIAAN ATAU PELAYANAN JASA KEPELABUHANAN

Undang-Undang Nomor Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mengatur mengenai kewajiban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan. Pasal 101 ayat:

- (1) Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.
- (2) Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian.

Kegiatan perdagangan baik dalam lingkup dalam negeri maupun luar negeri (International) banyak menggunakan pengangkutan yang dilakukan melalui jalur laut. Kegiatan perdagangan melalui jalur laut, banyak risiko yang dihadapi para pihak, baik oleh pengangkut sebagai pengusaha perkapalan, pemilik dan/atau pengirim barang muatan, penumpang, nakhoda dan anak buah kapal (ABK), dan pihak-pihak lainnya.²³

²²*Ibid.* hlm. 217 (Lihat Moegni Djojodirdjo, Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm. 128-129).

²³Marnia Rani. Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko Dan Evenemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut. Jurnal Selat, Mei Vol. 3 No. 2 Edisi 6. 2017. hlm. 425.

Risiko di laut bisa terjadi dalam bentuk apapun dan dimanapun, contohnya kapal tenggelam karena tubrukan, cuaca buruk di laut, barang muatan membusuk, rusak, hilang atau dicuri, atau peristiwaperistiwa lain yang menyebabkan kegiatan perdagangan yang dibawa oleh kapal menjadi berjalan tidak lancar dan mengakibatkan kerugian/kehilangan keuntungan bagi semua pihak.²⁴

Untuk melindungi para pihak dalam kegiatan dagang melalui jalur laut dari berbagai kemungkinan peristiwa yang dapat merugikan/mengakibatkan kehilangan keuntungan, perlu adanya suatu mekanisme ataupun sarana untuk mengalihkan risiko kerugian para pihak dari rusaknya/hilangnya barang atau cacat raga/hilangnya nyawa seseorang yang timbul akibat pengoperasian kapal dagang di laut.²⁵

Sarana pengalihan risiko itu melalui asuransi. Asuransi merupakan lembaga keuangan bukan bank yang menjalankan kegiatan di bidang jasa keuangan yang secara langsung atau tidak langsung menghimpun dana dari masyarakat dengan menerbitkan surat berharga. Asuransi sebagai salah satu lembaga keuangan bukan bank, berperan sangat penting bagi masyarakat yang mempunyai kepentingan terhadap perlindungan bagi harta kekayaan yang menjadi miliknya maupun jiwa dan raganya. Perlindungan itu berupa pengalihan kerugian bila terjadi risiko ataupun peristiwa yang tidak pasti diderita oleh pemilik harta bila itu asuransi kerugian, dan cacat raga ataupun kehilangan nyawa bila berupa asuransi jumlah.²⁶

Pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut adalah para pekerja kapal seperti nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK), perusahaan dibidang pelayaran perdagangan seperti perusahaan pengangkutan (kapal), penumpang, pemilik barang muatan, pengirim barang, pihak pelabuhan dalam hal menjaga sarana prasarana pengangkutan, bahkan negara sebagai pemilik wilayah perairan (laut) berkepentingan untuk menjaga laut dari pencemaran yang bersumber dari kapal. Pihak-pihak sebagaimana tersebut di atas, menghadapi berbagai risiko

²⁴ *Ibid.* hlm. 425-426.

²⁵ *Ibid.* hlm. 426.

²⁶ *Ibid.*

bahaya/evenemen dalam melakukan kegiatan pelayaran perdagangan melewati jalur laut. Risiko itu misalnya, kecelakaan kapal, rusak atau hilangnya barang muatan, terdampar atau karamnya kapal, tubrukan kapal, dan risiko pencemaran laut oleh kapal. Untuk mengatasi risiko bahaya dan evenemen yang terjadi dalam pelayaran perdagangan melalui jalur laut, sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, asuransi menjadi sarana pengalihan risiko apabila menderita kerugian secara finansial yang menyebabkan kehilangan keuntungan bagi para pelaku perdagangan yang dilakukan melalui jalur laut.²⁷

Hal paling mendasar dari penyelenggaraan usaha perasuransian adalah pengalihan risiko kerugian akibat bahaya/evenemen yang membuat tertanggung menderita kerugian baik kehilangan keuntungan, cacat jiwa ataupun kematian. Dengan adanya pengalihan risiko ini, maka kerugian yang timbul dari adanya bahaya/evenemen terhadap objek yang diasuransikan, menjadi beban Penanggung (perusahaan asuransi). Beban Penanggung adalah dengan membayar ganti kerugian kepada Tertanggung (pemegang polis) yang besarnya sesuai dengan ketentuan yang disepakati dalam perjanjian asuransi yang telah dibuat. Terkait dengan kegiatan asuransi untuk mengalihkan segala risiko bahasa/evenemen dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut atau dikenal dengan asuransi laut. Asuransi laut diperlukan dalam rangka menjaga keselamatan para pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut.²⁸

Pengaturan asuransi laut diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Selain mengacu pada KUHD, kegiatan perasuransian secara umum terikat pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian juga karena dasar dilaksanakan asuransi adalah tertuang dalam sebuah perjanjian/kontrak, maka perjanjian asuransi berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata bahwa perjanjian yang dibuat sesuai dengan undang-

undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.²⁹

Karena wanprestasi atau perbuatan melawan hukum. Ganti rugi karena wanprestasi adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada debitur yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara kreditur dan debitur. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam Buku III KUH Perdata dari Pasal 1243 sampai Pasal 1252, sedangkan ganti Rugi karena perbuatan melawan hukum adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah melakukan kesalahan yang menimbulkan kerugian pada pihak lain (Pasal 1365 KUH Perdata). Ganti rugi perbuatan melawan hukum timbul karena adanya kesalahan, bukan karena adanya perjanjian. Untuk Pasal 1365 KUH Perdata sebagian Sarjana Hukum menganggapnya sebagai pasal keranjang sampah karena apabila tidak menemukan ketentuan hukum yang dapat digunakan sebagai dasar menuntut hak, maka Penggugat akan menggunakan Pasal 1365 KUH Perdata tersebut.³⁰

Sebagaimana telah dirumuskan di dalam Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk menunjang kegiatan ekonomi berikut peraturan pelaksanaannya, maka tanggung jawab pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran barang angkutan dari dan ke kapal tidak lagi menjadi beban pihak perusahaan pelayaran (pengangkut), melainkan dilimpahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM). Dengan demikian batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi:

- a. Tercapainya kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat barang angkutan, berikut penyerahan barang dan penerimaan barang angkutan.
- b. Terjaminnya keselamatan kerja dari para tenaga kerja PBM selama melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan.
- c. Tersedianya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai.
- d. terselesaikannya kewajiban PBM terhadap Perum Pelabuhan.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

e. Terjaminnya kebenaran dari isi laporan kegiatan bongkar muat barang angkutan.³¹

Kegiatan bongkar muat diselenggarakan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk kegiatan tersebut terlepas dari Perusahaan Pelayaran dan Pemilik Barang, sehingga Perusahaan Bongkar Muat (PBM) merupakan usaha penunjang angkutan laut yang berfungsi sebagai:

1. Pelaksana kegiatan bongkar muat barang sebagai kegiatan utama di pelabuhan.
2. Salah satu mata rantai transportasi yang bertanggung jawab memperlancarkan dan meningkatkan efisiensi kegiatan di pelabuhan.³²

Pasal 1365 KUH Perdata berbunyi: "Tiap perbuatan melawan hukum (onrechtmatige daad), yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, menggantikan kerugian tersebut"³³Perbuatan yang berakibat kerugian terhadap pribadi orang lain dapat dikategorikan sebagai melawan hukum.³⁴

Tanggungjawab dalam konteks perbuatan melawan hukum bukan hanya atau tidak hanya diartikan sebagai sebuah bentuk ganti rugi yang berkonotasi dengan kepentingan pribadi, melainkan harus dimaknai sebagai sebuah konsekuensi hukum dalam penegakan hukum yang berorientasi pada kesejahteraan masyarakat.³⁵

c. Adanya kesalahan dari pelaku:

Tanggung jawab perdata dalam terminologi perbuatan melawan hukum berasal dari prinsip atas dasar kesalahan yang dilekatkan pada suatu perbuatan sebagai suatu kesalahan apabila terdapat pelaku yang dapat dimintakan suatu pertanggungjawaban secara hukum atas perbuatannya tersebut. Indonesia menganut prinsip ini dan termaktub dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), tentang perbuatan melawan hukum (onrechtmatigedaad).³⁶

Kesalahan diartikan sebagai suatu perbuatan yang dilakukan baik itu karena kesengajaan maupun karena kelalaian, sehingga tanggungjawab akan kesalahan tersebut tidak hanya secara moral (moral liability) melainkan secara hukum pula (legal liability).³⁷

Perbuatan melawan hukum karena didasarkan pertanggungjawaban untuk terpenuhinya salah satu unsurnya yang merupakan unsur kesalahan, dalam hukum modern, pertanggungjawaban terhadap aktivitas yang disinyalir termasuk aktivitas berbahaya ditentukan sesuai dengan kerangka umum dari sistem pertanggungjawaban yang berdasarkan adanya delik. Hal ini berarti terdapat suatu keharusan untuk menunjukkan benar-benar terdapatnya unsur kesalahan dalam aktivitas tersebut.³⁸

Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum memiliki ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan dengan perbuatan pidana. Perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang pidana saja, akan tetapi jika perbuatan tersebut bertentangan dengan undang-undang lainnya dan bahkan dengan ketentuan-ketentuan hukum yang tidak tertulis. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.³⁹

Ada dua sebab timbulnya ganti rugi, yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam Buku III KUHPerdata, yang dimulai dari Pasal 1243 KUHPerdata s/d Pasal 1252 KUHPerdata,

³⁷ *Ibid.* hlm, 231 (Lihat Endang Saefullah Wiradipradja, 2008, Hukum Transportasi Udara: dari Warsawa 1929 ke Montral 1999, Kiblat Utama, Bandung, h. 172).

³⁸ *Ibid.* hlm. 231 (Lihat Laura Hardjaloka, "Ketetapan Hakim Dalam Penerapan Precautionary Principle Sebagai "Ius Cogen" dalam Kasus Gunung Mandalawangi, Kajian Putusan Nomor 1794K/Pdt/2004", Agustus 2012, Volume 5, No. 2, Jurnal Yudisial, h. 137).

³⁹*Ibid.* hlm. 231 (Lihat Komariah, 20013, Hukum Perdata, Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, h. 12).

³¹ *Ibid.* hlm. 10.

³² *Ibid.* hlm. 11-12.

³³ Heri Hartanto dan Anugrah Adiastuti. *Op. Cit.* hlm. 229.

³⁴ *Ibid.* hlm. 230.

³⁵ *Ibid.* hlm. 230-231.

³⁶*Ibid.* hlm. 231 (Lihat Endang Saefullah Wiradipraja, 1996, Tanggung jawab Pengangkut dalam Hukum Udara, Balai Pustaka, Jakarta, h. 9).

sedangkan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara.⁴⁰

Sebagai bentuk adanya kepastian hukum, maka tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran wajib dilaksanakan dan diperlukan adanya kewajiban badan usaha pelabuhan untuk melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan, termasuk melaksanakan tanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan. Oleh karena itu pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dilaksanakan baik oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
2. Kewajiban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan, menunjukkan badan usaha pelabuhan bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan. Oleh karena itu pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian.

B. Saran

1. Berkaitan dengan tanggung jawab ganti kerugian akibat melaksanakan kegiatan di pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, perlu diperhatikan bahwa pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal dan untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas

ganti kerugian, maka pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan.

2. Bentuk pertanggungjawaban badan usaha pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan penyediaan atau pelayanan jasa kepelabuhanan merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan terhadap kerugian yang dialami oleh pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan. Hal dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum adanya bentuk pertanggungjawaban badan usaha pelabuhan untuk memberikan ganti kerugian apabila terjadi kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditiawan Muslim. Kewenangan pt. Pelabuhan indonesia ii (persero) cabang panjang dalam pengelolaan lahan kepelabuhanan (Studi Pemisahan Regulator dan Operator Pelabuhan). *Fiat Justisia Journal of Law*. Volume 10 Issue 2, April-June 2016. ISSN 1978-5186.
- Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafitti Press. Jakarta. 2006.
- Andria Luhur Prakoso. Prinsip Pertanggungjawaban Perdata Dalam Perspektif Kitab Undang Undang Hukum Perdata Dan Undang Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. *Prosiding Seminar Nasional "Tanggung Jawab Pelaku Bisnis dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup"*. ISBN: 978-602-361-036-5. 2016.
- Elfrida Gultom. Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis (Indonesian Ports as A Country Devised in Business Legal Perspective). *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*. Vol. 19, No. 3, (Agustus, 2017), pp. 419-444.
- Felix Wisnu Handoyo & Bahtiar Rifai. *Kerja Sama Pemerintah dan Swasta* Felix Wisnu Handoyo & Bahtiar Rifaidalam PembangunanInfrastruktur Pelabuhan (Implementasi Kps Infrastruktur Pelabuhan Di Negara Lain Dan Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah-

⁴⁰ *Ibid.* hlm. 933.

- Swasta Pelabuhan Di Indonesia). Cetakan pertama: Desember 2017. Diterbitkan oleh: LIPI Press, anggota Ikapi. Jakarta. 2017.
- Hari Utomo. Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*. Vol. 14 No. 01-Maret 2017: 57-76.
- Heri Hartanto dan Anugrah Adiasuti. Mekanisme Penentuan Ganti Kerugian terhadap Kerusakan Lingkungan Hidup. *Jurnal Hukum Acara Perdata (Adhaper)*. Vol. 3, No. 2, Juli – Desember 2017.
- Ibrahim Johny, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Citra Aditya Bakti. Bandung. 2007.
- Kamsariaty, Rusdi Bahar dan Muhammad Yusuf. Laporan Penelitian. Tanggung Jawab PBM PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti. *Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin*. 2019.
- Marbun Rocky, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru)*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.
- Marnia Rani. Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko Dan Evenemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut. *Jurnal Selat*, Mei Vol. 3 No. 2 Edisi 6. 2017.
- Nyoman Budiarta Raka Mandi. *Pelabuhan Perencanaan dan Perancangan Konstruksi Bangunan Laut dan Pantai*. Cetakan Pertama. Buku Arti. Bali. 2015.
- Rai Mantilia. Tanggung Jawab Renteng Ganti Kerugian Immateriil Atas Perbuatan Melawan Dihubungkan Dengan Asas Kepastian Hukum. *Jurnal Bina Mulia Hukum* Volume 4, Nomor 1, September 2019 P-ISSN: 2528-7273 E-ISSN: 2540-9034.
- Sendy Anantyo, Herman Susetyo dan Budiharto. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut. *Diponegoro Law Review*, Volume 1, Nomor 4, Tahun 2012.
- Soekanto Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1995.
- Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan 6. Rineka Cipta, Jakarta, 2009.
- Titin Apriani. Konsep Ganti Rugi Dalam Perbuatan Melawan Hukum Dan Wanprestasi Serta Sistem Pengaturannya Dalam Kuh Perdata, *Jurnal Ganec Swara* Vol. 15, No.1, Maret 2021. ISSN 1978-0125 (Print); ISSN 2615-8116 (Online).
- Tri Mulyono. *Perawatan Fasilitas Pelabuhan*. Cetakan Pertama, UNJ Press. Universitas Negeri Jakarta. Oktober 2017.