

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PEMILIK BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG¹

Oleh :

Leandro Andrino Gampahiang²

Sarah D. J. Roeroe³

Revy S. M. Korah⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, serta memahami perlindungan hukum terhadap pemilik barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang dan untuk mengetahui, serta memahami tanggung jawab terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat. Metode yang digunakan adalah penelitian normatif, dengan kesimpulan yaitu: 1. Perlindungan hukum terhadap pemilik barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang, yaitu pemilik barang dapat mengajukan ganti kerugian (klaim) terhadap pengangkut, atau perusahaan bongkar, disertai dengan adanya dokumen-dokumen sah. Klaim dapat diajukan melalui cara kekeluargaan, atau musyawarah. Apabila tidak ditemukan adanya kesepakatan, maka dapat dilakukan dua cara penyelesaian sengketa, yaitu secara non litigasi, dan litigasi. 2. Tanggung jawab terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sesuai ketentuan terdapat pada Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kata Kunci : *bongkar muat, kerusakan barang*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan mempunyai peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya.⁵

Menurut Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun

2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat terdiri dari daratan, dan perairan di sekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan, ekonomi yang dipergunakan untuk tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran, penunjang pelabuhan, serta perpindahan intra, juga antar alat transportasi.⁶

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, kegiatan bongkar muat adalah suatu kegiatan memindah barang dari dan/atau ke kapal, meliputi pekerjaan bongkar muat dari dan/atau ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat melalui tahapan *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving*, atau *delivery*.

Kegiatan bongkar muat dalam pelaksanaannya, dilakukan oleh perusahaan bongkar muat, atau dengan derek kapal apabila kapal tersebut mempunyai derek sendiri. Perusahaan bongkar muat adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan, dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari, dan ke kapal.⁷

Perusahaan bongkar muat dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal baik untuk kapal nasional, maupun kapal asing yang diageni oleh perusahaan angkutan laut nasional. Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang, atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang, maupun pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu, meliputi kegiatan memuat penumpang, atau barang ke dalam alat pengangkutan, membawa penumpang, atau barang ke tempat tujuan; menurunkan penumpang, atau membongkar barang di tempat tujuan.⁸

Perusahaan bongkar muat dalam menyelenggarakan kegiatan bongkar muat barang mempunyai hak, dan kewajiban melaksanakan kegiatannya. Perusahaan bongkar muat barang bertanggung jawab terhadap fasilitas yang

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 210711010443

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Dedi Imanuel Pau. (2016). *Kinerja Peralatan Bongkar Muat Barang Dan Peti Kemas Pelabuhan Maumere*. Jurnal, 2(1). Kupang: Universitas Nusa Nipa.

⁶ Ch. Nasril. (2015). *Pengembangan Terminal Peti Kemas Dalam Antisipasi Peningkatan Arus Muatan Di Pelabuhan Laut Sorong Provinsi Papua Barat (Studi Kasus)*. Jurnal, 1 (1). Jakarta: Puslitbang Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.

⁷ Pasal 1 Ayat (14) Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

⁸ Zaeni Asyhadie. (2011). *Hukum Bisnis Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.

digunakan. Peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat barang.⁹ 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.¹⁰

Perusahaan bongkar muat dalam melakukan pelayanan, harus bekerja sama dengan berbagai pihak untuk memperlancar arus lalu lintas perdagangan nasional, maupun internasional. Pihak-pihak tersebut, antara lain perusahaan pelayaran, perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, dan pemilik barang.

Perusahaan bongkar muat dapat bekerja sama dengan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, melalui jasa bongkar muat. Beberapa contoh kerja sama perusahaan bongkar muat dengan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, yaitu Perseroan Terbatas Perusahaan Bongkar Muat Sarana Bandar Nasional bekerja sama dengan Perseroan Terbatas Pelayaran Nasional Indonesia untuk jasa bongkar muat kapal tol laut, dan kapal ternak.

Perusahaan bongkar muat mempunyai tanggung jawab, dan kewajiban, seperti melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha, dan kebijaksanaan umum Pemerintah; memenuhi batasan minimal kecepatan bongkar muat, mengenakan tarif yang berlaku sesuai peraturan; bertanggung jawab atas barang yang berada di bawah pengawasannya; bertanggung jawab atas kerusakan alat bongkar muat (*gear*) kapal; membuat laporan kegiatan usaha kepada administrator pelabuhan setempat.

Bentuk kerja sama antara perusahaan bongkar muat dengan pemilik barang adalah dengan melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab atas kelancaran kegiatan bongkar muat, dan keselamatan penyerahan barang, termasuk keselamatan kerja tenaga kerja bongkar muat. Perusahaan bongkar muat juga bekerja sama dengan berbagai pihak, termasuk pemilik barang, perusahaan pelayaran, penyedia

tenaga buruh, dan Perseroan Terbatas Pelabuhan Indonesia.

Tanggung jawab perusahaan bongkar muat terhadap barang muatan kapal, dimulai pada saat barang dibongkar, atau dimuat dari, dan ke kapal. Hal ini dilakukan, baik dari, dan ke Gudang Lini I, maupun langsung ke alat angkut, atau pemilik barang, kemudian berakhir setelah barang diterima dengan selamat oleh pemilik barang (konsumen).

Batas tanggung jawab perusahaan bongkar muat dalam menyelenggarakan kegiatannya, yaitu berjalan dengan lancar, dan keselamatan barang selama kegiatan bongkar muat barang terjamin sampai pada penyerahan, serta penerimaan barang; keselamatan kerja dari para tenaga kerja bongkar muat selama melaksanakan kegiatan, terjamin; peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai; kewajiban perusahaan bongkar muat terhadap Perusahaan Umum pelabuhan selesai; dan kebenaran dari isi laporan kegiatan bongkar muat barang angkutan sesuai dengan apa yang dilaksanakan di lapangan.

Contohnya dalam kasus sebagaimana diuraikan Putusan Mahkamah Agung Nomor 2665 K/Pdt/2022. Kronologinya sebagai berikut:

CV. Sumatera Sejahtera menggugat Perseroan Terbatas Pelindo atas pertanggungjawabannya terhadap kehilangan *frequency converter/part reefer machine, power supply*, atau sumber daya yang berfungsi sebagai alat temperatur, atau pengatur suhu udara pada konteiner yang memuat produk impor hasil perikanan dari Pelabuhan San Pedro, Amerika Serikat. Dalam gugatannya CV. Sumatera Sejahtera menerangkan bahwa barang, atau produk impor miliknya diangkut dengan menggunakan konteiner Hyundai HDMU 5576639 milik Perusahaan Hyundai Merchant Marine, Co. Ltd (turut tergugat I), dengan menggunakan jasa ekspedisi Perusahaan Angkutan Laut Perseroan Terbatas Sarana Jasa Bahari (turut tergugat II) sebagai sub agen, serta Perseroan Terbatas Kemasindo Cepat Nusantara (turut tergugat III) mitra usaha jasa ekspedisi yang membantu usaha CV. Sumatera Sejahtera melakukan kegiatan angkutan laut. Singkatnya, CV. Sumatera Sejahtera menuntut Perseroan Terbatas Pelindo untuk mengganti kerugian yang timbul dikarenakan produk impor hasil perikanannya rusak dan tidak layak dikonsumsi berdasarkan uji kelayakan, yang disebabkan hilangnya alat *frequency converter, part reefer machine, power supply*, atau sumber daya di konteiner. Kemudian, adanya fakta dimana alat *frequency converter, part reefer machine, power supply*, atau sumber daya hilang pada saat sampai

⁹ Amril, Dan Jerry M. Logahan. (2016). *Pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat Dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas Di JITC Tanjung Priok*. Jurnal, 2(1). Jakarta: ASMI.

¹⁰ Retno Mulatsih, Edi Wahyudi, Dan Andar Sri Sumantri. (2018). *Manajemen Kualitas Pelayanan Transportasi Laut Dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Bongkar Muat*. Jurnal, 14(2). Universitas Terbuka.

serta diserahkan oleh kapal pengangkut berada di Pelabuhan Belawan yang merupakan kewenangan dan dalam pengawasan Perseroan Terbatas Pelindo.

Perdebatan timbul, dimana Perseroan Terbatas Pelindo dalam persidangan menyatakan, menolak bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan. Hal ini karena menurut Perseroan Terbatas Pelindo, seharusnya yang bertanggung jawab adalah Perseroan Terbatas Sarana Jasa Bahari, dan Perseroan Terbatas Kemasindo Cepat Nusantara karena telah gagal melaksanakan tugasnya untuk mengupayakan agar kontainer tersebut dikeluarkan dari Pelabuhan Belawan.

Majelis Hakim dalam Putusan Nomor 728/Pdt.G/2016/PN Mdn kemudian mengabulkan gugatan CV. Sumatera Sejahtera sebagian, dan menyatakan Perseroan Terbatas Pelindo telah melakukan perbuatan melawan hukum sebagaimana Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, serta bertanggung jawab atas kerugian yang timbul. Perseroan Terbatas Pelindo selanjutnya melakukan upaya hukum banding. Namun, Hakim Pengadilan Tinggi Medan dalam Putusan Nomor 391/Pdt/2020/PT MDN memperkuat putusan Pengadilan Negeri Medan sebelumnya. Tidak puas dengan putusan banding tersebut, Perseroan Terbatas Pelindo kembali melakukan upaya hukum kasasi. Namun, Hakim Mahkamah Agung dalam Putusan Nomor 2665 K/Pdt/2022 menolak permohonan kasasi dari Perseroan Terbatas Pelindo Belawan.

Contoh kasus tersebut di atas menunjukkan, bahwa pemilik barang dalam hal ini, CV. Sumatera Sejahtera mengalami kerugian, dimana produk impor hasil perikanannya rusak, dan tidak layak dikonsumsi berdasarkan uji kelayakan. Meskipun Perseroan Terbatas Pelindo menganggap Perseroan Terbatas Sarana Jasa Bahari, dan Perseroan Terbatas Kemasindo Cepat Nusantara yang seharusnya bertanggung jawab karena gagal mengupayakan agar kontainer tempat menyimpan produk impor milik CV. Sumatera Sejahtera dikeluarkan dari Pelabuhan Belawan, namun Pengadilan menyebutkan, terjadinya kasus tersebut sebagai bagian dari tanggung jawab Perseroan Terbatas Pelindo karena berada dalam kewenangan, serta pengawasannya.

Ada aturan yang dapat digunakan mengenai pertanggungjawaban, dan perselisihan pengangkutan laut dalam kegiatan bongkar muat barang, antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain itu, ada juga sumber hukum internasional, yaitu *United*

Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules) yang mana belum diratifikasi oleh Indonesia hingga saat ini.¹¹

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pemilik barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang?
2. Bagaimana tanggung jawab terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat?

C. Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian dengan pendekatan yuridis normatif.

PEMBAHASAN

A. Perlindungan Hukum Terhadap Pemilik Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang

Bentuk-bentuk perlindungan hukum dapat berupa perlindungan hukum preventif, maupun perlindungan hukum represif. Bentuk-bentuk perlindungan hukum tersebut juga menjadi bagian perlindungan hukum dalam proses pengangkutan barang melalui laut.

Upaya perlindungan hukum preventif dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya kerugian sebelum adanya pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Upaya hukum preventif ini ada pada berbagai ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengangkutan barang melalui laut, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maupun peraturan pelaksana lainnya. Upaya perlindungan hukum represif dapat diwujudkan ketika dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak.

Terjadinya kerusakan pada barang yang dikirim melalui jasa pengiriman, dan dilakukan oleh pengangkut, maka perusahaan wajib untuk bertanggung jawab atas kerugian dialami oleh penerima, atau pemilik barang. Tanggung jawab pengangkut dapat dilihat pada Pasal 1236, dan Pasal 1246 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pasal 1236 menyatakan, bahwa:

¹¹ Kamsariaty, Rusdi Bahar, Dan Muhammad Yusuf. (2019). *Tanggung Jawab PBM PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti*. Laporan Penelitian. Banjarmasin: Akademi Maritim Nusantara. Hal. 4.

Pengangkut wajib memberikan ganti rugi atas biaya dan rugi bunga yang layak harus diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan atau tidak sepantasnya untuk menyelamatkan barang-barang angkutan.

Pasal 1246 selanjutnya menyebutkan, bahwa biaya kerugian bunga itu terdiri dari kerugian telah dideritanya, dan laba yang sedianya akan diperoleh. Ketentuan lain, yaitu Pasal 93 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengenai barang-barang angkutan yang sampai di tempat tujuan dalam keadaan kurang, atau rusak tersebut, tidak dapat dilihat dari luar oleh penerima, maka dalam waktu dua kali dua puluh empat jam berhak menuntut untuk dilakukannya pemeriksaan oleh Pengadilan setelah barang-barang itu diterima.

Prosedur pemeriksaan, yaitu dengan mengajukan surat permohonan sederhana. Pasal 93 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang mendorong pihak penerima, agar secepatnya dapat membuka *packing* (pembungkus), memeriksa dengan teliti barang-barang diangkut, dan yang diterimanya untuk barang berharga, serta bernilai, karena pemeriksaan tenaga ahli sangat mahal, juga dipergunakan perlu secara efisien dalam menggunakan tenaga ahli surveyor.

Pengangkut pada dasarnya, bertanggung jawab terhadap musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut sejak diterima oleh dari pihak pengirim, atau pemilik barang. Hal ini merupakan konsekuensi dari adanya perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang, atau pemilik barang, maupun pengirim barang sebagaimana ditetapkan Pasal 40 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut dapat dilihat pada Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Selain itu, ada juga Pasal 477 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang juga menetapkan, bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang diangkut tersebut. Pengangkut dapat terbebas dari sebagian, atau seluruh tanggung jawabnya apabila dapat membuktikan, bahwa kerugian atas musnah, hilang, atau rusaknya barang tersebut bukan merupakan kesalahannya sebagaimana diatur dalam Pasal 477 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam Pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Isinya sebagai berikut:

Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkannya, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkannya barang tadi.

Oleh karena itu, dalam hal terjadi kerugian karena kerusakan barang akibat pengangkut, maka para pengirim, atau penerima barang berhak mengklaim pihak pengangkut melalui tuntutan ganti rugi seperti yang tercantum dalam pasal 472 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut di atas. Tuntutan ganti rugi (klaim) biasanya diselesaikan di pelabuhan pembongkaran antara pengikut dengan penerima barang. Penyelesaian sengketa tuntutan ganti kerugian antara pihak pengangkut dan pihak pengirim atau penerima barang dapat dilaksanakan di tempat pelabuhan pembongkaran barang.

Klaim dapat diajukan secara resmi, dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan adanya dokumen-dokumen yang sah. Penyelesaian klaim biasanya didasarkan pada asas kekeluargaan, dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan, sehingga bisa dianggap, bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.¹²

Setelah pengirim mengajukan surat tuntutan rugi kepada pengangkut, maka pengangkut memeriksa, dan meneliti atas kekurangan, atau kerusakan barang. Selain itu, pengangkut juga perlu meneliti surat tuntutan tersebut apakah telah kadaluwarsa, atau belum dalam waktu satu tahun sesudah penyerahan barang. Ini sesuai dengan Pasal 487, dan pasal III ayat (6) *The Hague Rules* menetapkan, bahwa penagihan hak tuntutan hukum atas penggantian kerugian harus dilakukan dalam satu tahun sesudah penyerahan barang.

Apabila pengangkut terbukti bersalah dalam kerusakan, atau kerugian barang tersebut, maka harus melakukan penggantian jumlah uang ganti rugi yang ditentukan sebagaimana peraturan tercantum pada konosemen. Namun, apabila tidak adanya keterangan harga barang di tempat tujuan, maka pengangkut akan mengganti kerugian atas dasar harga *Free On Board, Cost and Freight*, serta *Cost, Insurance, and Freight*.¹³

¹² Sendy Anantyo. (2012). *Pengangkutan Melalui Laut*. Jurnal, 1(4). Semarang: Universitas Diponegoro. Hal. 5-6.

¹³ Sendy Anantyo, *Ibid*, Hal. 7.

Penyelesaian sengketa dapat dilakukan dengan litigasi, dan non litigasi. Penyelesaian sengketa dengan litigasi diselesaikan melalui Pengadilan, dan penyelesaian sengketa non litigasi melalui Badan Perlindungan Konsumen Nasional, Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat, dan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen.

Badan Perlindungan Konsumen Nasional bertugas untuk memberikan saran, dan rekomendasi kepada Pemerintah dalam rangka menyusun kebijaksanaan di bidang perlindungan nasional. Lembaga Perlindungan Sengketa Konsumen mempunyai tugas, yaitu menyebarluaskan informasi untuk meningkatkan keasadaran tentang perlindungan konsumen. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen mempunyai tugas, yaitu menangani penyelesaian sengketa konsumen dengan cara mediasi, konsolidasi, atau arbitrase dengan memberikan konsultasi perlindungan konsumen, dan melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausul baku.¹⁴

Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Penyelesaian sengketa di luar Pengadilan, yaitu penyelesaian sengketa secara damai oleh para pihak yang bersengketa dengan dilakukannya musyawarah, ataupun secara kekeluargaan. Apabila penyelesaian secara damai ini tidak bisa menyelesaikan, maka selanjutnya para pihak memilih untuk menyelesaikan sengketa melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen.¹⁵ Pemilik barang yang merasa dirugikan dapat melaporkan masalahnya kepada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen.

B. Tanggung Jawab Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat

Perjanjian pengiriman barang pada perusahaan jasa pengiriman barang sebagai ekspediter merupakan suatu perjanjian yang bersifat timbal balik, dan dituangkan dalam suatu bentuk formulir (syarat standar pengiriman pada perusahaan jasa pengiriman barang). Perjanjian tersebut adalah perjanjian baku.¹⁶

Perundang-undangan di Indonesia mengatur mengenai perjanjian baku yang terdapat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 1 ayat (10). Isinya menggunakan istilah klausula baku, yang berbunyi:

Klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan diterapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen.

Perjanjian ini dibuat secara sepihak, sehingga merupakan perjanjian standar. Oleh karena itu, yang banyak dicantumkan dalam isi formulir tersebut adalah hak, dan kewajiban pihak perusahaan jasa pengiriman barang. Hak, dan kewajiban pihak pengirim tidak banyak dicantumkan. Ditanda tangannya suatu formulir pengiriman barang oleh para pihak, maka dianggap telah menyatakan persetujuannya, sehingga terikat pada isi perjanjian yang tercantum dalam syarat standar pengiriman pada perusahaan jasa pengiriman barang.

Kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, yaitu pengangkut, dan pengirim sama tinggi, tidak seperti pada perjanjian perburuhan, dimana para pihak tidak sama tinggi. Majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi dari si buruh. Kedudukan tersebut disebut subordinasi (*gesubordineerd*), sedangkan dalam penanjan pengangkutan adalah kedudukan sama tinggi, atau koordinasi (*geeoordineerd*).

Pengangkutan laut timbul suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Berdasarkan perjanjian pengangkutan laut tersebut, timbul hak, dan kewajiban bagi pengangkut, juga pengirim. Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, dan/atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar angkutan. Antara pengangkut, dan pengirim, sama-sama saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi.¹⁷

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa. Adanya perjanjian tersebut, menyebabkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak

¹⁴ Amanysiwiokta Erlangga, Achmad Busro, Dan Irawati. (2021). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada Perusahaan Bongkar Muat Barang Di Kota Jambi*. Jurnal, 14(2). Hal. 703-704.

¹⁵ S. A. Nugroho. (2008). *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau Dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya*. Jakarta: Prenada Media Group.

¹⁶ Jera Gratia Montolalu, Mien Soputan, Dan Jolanda Marlen Korua. (2025). *Perlindungan Konsumen Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman*

Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut. Jurnal, 14(5). Manado: Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi. Hal. 4.

¹⁷ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Dan Hari Pramono. (1991). *Pengantar Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Rineka Cipta. Hal. 20.

pada keamanan, dan keselamatan kapal, serta muatannya, terutama saat pelayaran, atau selama pengangkutan sebagaimana tercantum dalam Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.¹⁸

Pasal 86 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan, bahwa:

Ekspeditur adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan. Ia diwajibkan membuat catatan dalam register harian secara berturut-turut tentang sifat dan jumlah barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut dan bila diminta, juga tentang nilainya.

Pasal 87 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga menegaskan sebagai berikut:

Ia harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik.

Pasal tersebut dapat menjelaskan, bahwa ekspediter hanya memberikan jasa dalam pengiriman saja, atau ke perantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang, dan mengangkut barang tersebut.¹⁹

Ekspeditur adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan di bidang usaha ekspedisi muatan barang, seperti Ekspedisi Muatan Kereta Api, Ekspedisi Muatan Kapal Laut, dan Ekspedisi Muatan Kapal Udara. Sebagai wakil pengirim, dan penerima, ekspedisi bertugas mengurus berbagai dokumen, serta formalitas yang berlaku, guna kepentingan memasukkan, juga mengeluarkan barang muatan dari, ke dalam alat pengangkut di stasiun, pelabuhan laut, pelabuhan udara. Kewajiban, dan tugas ekspediter untuk mengekspedisi barang muatan ke luar (ekspor) sudah selesai jika barang sudah diserahkan kepada pengangkut, dan konosemen (*bill of lading*) sudah diterimanya dari pengangkut untuk diserahkan kepada pengirim.²⁰

Ekpedisi Muatan Kapal Laut sebagai pihak ekspediter memiliki peran dalam proses pengiriman barang sebagai pihak perantara untuk mengurus kepentingan pengirim, dan penerima, serta menyelesaikan berbagai dokumen yang berkaitan dengan pekerjaan Ekpedisi Muatan Kapal Laut dalam melakukan pengiriman barang di bidang transportasi laut. Proses pengiriman

barang tersebut terdapat pihak-pihak yang terlibat di dalamnya, yaitu:²¹

1. Pihak yang melakukan pengiriman barang.
2. Pihak yang membawa, atau pengangkutan barang (pelayaran).
3. Pihak penerima barang.

Ekpedisi Muatan Kapal Laut adalah perantara yang bersedia untuk melayani penumpang, maupun angkutan barang. Tugas, dan tanggung jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut diatur dalam Pasal 86 sampai dengan pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Bab Kedua, Buku Kesatu. Sebagaimana dirumuskan oleh pembentuk undang-undang, yaitu menyuruh mengangkut. Jadi, tugas Ekpedisi Muatan Kapal Laut berbeda dengan tugas pengangkut, sebagaimana telah diatur dalam Pasal 86 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Ekpedisi Muatan Kapal Laut adalah pengusaha yang bersedia mencari pengangkutan, baik darat, laut dan udara terbaik untuk pengiriman barang.²²

Pengiriman barang yang dilakukan oleh pihak Ekpedisi Muatan Kapal Laut ada suatu kewajiban, dan pembebasan kewajiban. Pembebasan kewajiban, yaitu terhadap barang yang telah diterima dari pemilik barang untuk dikirim, antara lain:²³

1. Barang dapat segera diserahkan kepada pengangkut.
2. Menjaga agar barang yang diserahkan dalam keadaan baik.

Sebagaimana yang sudah diuraikan sebelumnya, bahwa perjanjian akan menimbulkan hak, dan kewajiban para pihak. Hubungan kewajiban, dan hak timbal balik antara pengangkut, ekspediter, serta pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengiriman. Akibat dari hubungan hukum tersebut akan menimbulkan hak, dan kewajiban, dimana hak merupakan suatu yang diterima, sedangkan kewajiban itu beban.²⁴

Hubungan hukum antara pengirim, atau penerima barang dengan Perusahaan Ekpedisi Muatan Kapal Laut, termasuk dalam lingkup pemberian kuasa. Pihak perusahaan Ekpedisi Muatan Kapal Laut adalah yang memegang kuasa untuk melakukan, atau mengerjakan *in en uitklaring* atas muatan diangkut melalui lautan itu. Pihak penerima, atau pengirim barang adalah

¹⁸ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Dan Hari Pramono, *Ibid*, Hal. 20.

¹⁹ Pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, Hal. 43.

²¹ Abdulkadir Muhammad, *Ibid*, Hal. 43.

²² Abdulkadir Muhammad, *Ibid*, Hal. 87.

²³ Abdulkadir Muhammad, *Ibid*, Hal. 87.

²⁴ Ariyanto. (2016). *Perbandingan Asas Itikad Baik; Dalam Perjanjian Menurut System Hukum Civil Law (Eropa Continental) Dan Common Law (Anglo Saxon)*. Jurnal, 2(2). Singaraja: Fakultas Hukum Universitas Ganesha. Hal 2.

pihak memberikan kuasa untuk mengerjakan *in en uitklaring* barang-barangnya yang diangkut melalui lautan dengan memberikan upah.²⁵

Proses pengiriman barang melalui Ekpedisi Muatan Kapal Laut biasanya dilakukan cara-cara tertentu. Pemilik barang datang dengan membawa barang, dan/atau bisa juga dijemput, kemudian melakukan penimbangan, serta pengecekan barang apa yang akan di kirim agar tidak terjadi penyimpangan terhadap barang tersebut.²⁶

Ekpedisi Muatan Kapal Laut mempunyai tugas, dan tanggung jawab mengantarkan barang yang dikuasakan kepadanya sampai pada pihak penerima barang (*consignee*) dengan tepat waktu, aman, serta tanpa adanya cacat. Hal ini karena jika terjadi sesuatu, seperti disebutkan di atas, akan berdampak pada kerugian pihak pengirim barang yang dititipkan kepada pihak Ekpedisi Muatan Kapal Laut. Apabila terjadi keterlambatan dalam pengiriman, serta kerusakan, dan kehilangan, barang yang dikirim, atau karena keadaan alam tertentu, maupun menyebabkan pihak Ekpedisi Muatan Kapal Laut lalai (*wanprestasi*), juga pihak pengirim mengalami suatu kerugian barang, maka pihak Ekpedisi Muatan Kapal Laut dapat memikul tanggung jawab.²⁷

Pasal 1244 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menentukan, bahwa: Pengangkut bila cukup alasan, dapat dituntut untuk membayar ganti rugi, biaya dan bunga. Namun bila kerugian yang terjadi bukan karena kesalahannya dan dia dapat membuktikannya maka pengangkut terbebas dari tanggung jawab atas kerugian itu.

Pada prinsipnya, Ekpedisi Muatan Kapal Laut sebagai perantara dalam pengangkutan barang melalui laut, bertanggung jawab mengurus dokumen pengapalan, atau pembongkaran barang. Namun, batas tanggung jawabnya hanya sampai barang diserahkan kepada maskapai pelayaran, dalam hal ini, pihak pengangkut, kecuali jika sebelum barang diserahkan pengangkut, terjadi kerusakan, atau hilang, maka Ekpedisi Muatan Kapal Laut harus bertanggung jawab atas hilang, maupun rusaknya barang tersebut.²⁸

Contoh perjanjian Ekpedisi Muatan Kapal Laut, yaitu perjanjian kerja sama antara Perseroan Terbatas Ekpedisi Muatan Kapal Laut Varuna

Tirta Prakasya dengan Kesatuan Bisnis Mandiri Industri Non Kayu Perum Perhutani Unit I Jawa Tengah tentang pengurusan barang ekspor. Pelaksanaan perjanjian kerjasama melalui beberapa tahap. Perseroan Terbatas Varuna Tirta Prakasya dalam menjalankan tugasnya sebagai perusahaan Ekpedisi Muatan Kapal Laut, bertanggung jawab mengurus dokumen-dokumen menyangkut penerimaan, atau penyerahan untuk kepentingan eksportir yang disini disebut dengan pihak KBM (ekportir) berdasarkan surat kuasa diterimanya. Perseroan Terbatas Varuna Tirta Prakasya terhadap barang ekspor tidak bertanggung jawab sampai negara tujuan, namun hanya bertanggung jawab sebatas pelabuhan saja, atau setelah diserahkan terhadap pihak pelayaran sebagai pengangkut.²⁹

Menurut Pasal 1 ayat (11) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, pelaksana kegiatan bongkar muat adalah badan usaha yang terdiri atas perusahaan bongkar muat, badan usaha pelabuhan, dan perusahaan angkutan laut nasional. Pasal 1 ayat (12) selanjutnya menjelaskan, bahwa perusahaan bongkar muat adalah badan hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas, dan melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang.³⁰

Perusahaan bongkar muat saat melakukan pelayanannya, mempunyai kewajiban, tugas, dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan sebagai berikut:³¹

1. Kewajiban

Selama melakukan usahanya, penyedia jasa untuk bongkar muat mempunyai kewajiban yang harus dipenuhi, antara lain:

- Melaksanakan ketentuan yang sudah ditetapkan dalam izin usaha, dan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari, dan ke kapal.

²⁵ Djohari Santoso. (2003). *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*. Yogyakarta: UII Press. Hal. 163.

²⁶ Epafra Nyong Eli Massie, Hendrik Pandaag, Dan Suriyono Soewikromo, *Ibid*, Hal. 255.

²⁷ Epafra Nyong Eli Massie, Hendrik Pandaag, Dan Suriyono Soewikromo, *Ibid*, Hal. 255.

²⁸ Epafra Nyong Eli Massie, Hendrik Pandaag, Dan Suriyono Soewikromo, *Ibid*, Hal. 255.

²⁹ Johannes Deny Triantoro. (2009). *Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Antara Perseroan Terbatas Ekspedisi Muatan Kapal Laut Varuna Tirta Prakasya Dengan Kesatuan Bisnis Mandiri Industri Non Kayu Perum Perhutani Unit I Jawa Tengah Tentang Pengurusan Barang Ekspor*. Tesis. Semarang: Universitas Diponegoro.

³⁰ Pasal 1 Ayat (12) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

³¹ Krakatau International Port. (2021). *Kewajiban, Tugas Dan Tanggung Jawab Jasa Bongkar Muat*. Diakses Tanggal 4 Desember 2024, Pukul 01.59 WITA.

- b. Memenuhi batasan minimal kecepatan bongkar muat yang sudah ditetapkan pada setiap pelabuhan.
- c. Mengenakan, atau memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan.
- d. Meningkatkan keterampilan kerja.
- e. Bertanggung jawab kepada barang yang berada di bawah pengawasannya.
- f. Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab kepada kerusakan alat bongkar muat (*gear*) kapal. Kerusakan yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang bekerja di bawah pengawasannya.
- g. Membuat laporan kegiatan usaha terhadap:
 - 1) Administrator pelabuhan setempat dengan membuat laporan harian, bulanan, dan tahunan.
 - 2) Direktur Jenderal Perhubungan Laut, lebih tepatnya Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut, dan Kakanwilhubla setempat dengan membuat laporan bulanan, juga tahunan.
 - 3) Menaati segala peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Tugas dan Tanggung Jawab Penyedia jasa harus bekerja sama dengan berbagai pihak, mulai dari perusahaan pelayaran, penyedia tenaga buruh, Perseroan Terbatas Pelabuhan Indonesia, pemilik barang, Ekspedisi Muatan Kapal Laut, dan sebagainya.

Setiap pihak mempunyai tugas, dan tanggung jawabnya masing-masing. Penyedia jasa mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- b. Keselamatan penerimaan, dan penyerahan barang.
- c. Kebenaran laporan yang disampaikan
3. Mengatur peralatan, dan tenaga kerja bongkar muat sesuai dengan kebutuhan.

Tanggung jawab perusahaan pengangkut atas barang, dan jasa diangkut, tercantum dalam Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi:

- (1) Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.
- (2) Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila Ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat

suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.

- (3) Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

Tanggung jawab perusahaan pengangkut atas barang secara khusus diatur dalam Pasal 40, dan Pasal 41 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Isinya menyatakan, bahwa perusahaan pengangkutan bertanggung jawab atas musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat terhadap barang muatan kapal dimulai pada saat barang dibongkar, atau dimuat dari, dan ke kapal. Hal itu dimulai, baik dari, dan ke gudang lini I, maupun langsung ke alat angkut pemilik barang, kemudian berakhir setelah barang diterima dengan selamat oleh pemilik barang (konsumen).

Tanggung jawab perusahaan bongkar muat memerlukan hubungan dengan lingkup kegiatan operator terminal, sehingga sejalan dengan barang yang diterima, atau diserahkan dari, maupun kepada pemilik barang (konsumen). Ini dilakukan selama barang dalam penyimpanan, atau pengangkutan, hingga barang dibongkar, maupun dimuat dari, dan ke kapal, atau gudang.³²

Proses bongkar muat barang yang dilakukan oleh Perseroan Terbatas Pelindo tidak selalu berjalan sebagaimana mestinya, seperti diuraikan dalam contoh kasus pada Putusan Mahkamah Agung Nomor 2665 K/Pdt/2022. Kondisi ini dapat disebabkan oleh adanya faktor dari dalam, maupun luar sebagai berikut:³³

1. Faktor Dari Dalam

Alat operasional yang digunakan pada proses kegiatan bongkar muat mengalami *error*, atau kerusakan. Selain itu, bisa juga adanya kelalaian dari tenaga kerja bongkar muat yang menimbulkan terjadinya kecelakaan kerja.

2. Faktor Dari Luar

Faktor cuaca yang menghambat proses kegiatan bongkar muat barang, kargo belum siap dikarenakan pemilik barang mengalami hambatan di jalan, atau biasa disebut *cargo* tidak *ready*.

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2002 tentang

³² Amanysiwikta Erlangga, Achmad Busro, Dan Irawati, *Op. Cit.*, Hal. 699.

³³ Nurazilla, Ulfia Hasanah, Dan Samariadi. (2024). *Tanggung Jawab PT. Pelindo Multi Terminal Terhadap Kerusakan Barang Pengguna Jasa Dalam Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Dumai*. Jurnal, 10(2). Riau: Fakultas Hukum Universitas Riau. Hal. 154-155.

Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Pasal 13 ayat (1) menyatakan, bahwa:

Perusahaan Bongkar Muat bertanggung jawab terhadap fasilitas pelabuhan yang digunakan dan bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat.

Pelaksanaan kegiatan bongkar barang yang dilakukan oleh Perseroan Terbatas Pelindo, meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*, hingga *delivery*. Kegiatan tersebut tentunya memiliki risiko yang tinggi yang mengakibatkan kerugian. Salah satu risiko yang sering terjadi dalam kegiatan bongkar muat barang adalah kerusakan barang dalam hal ini, seperti yang dialami oleh CV. Sumatera Sejahtera, dimana produk impor hasil perikanannya rusak, dan tidak layak dikonsumsi berdasarkan uji kelayakan. Kejadian ini disebabkan hilangnya alat *frequency converter*, *part reefer machine*, *power supply*, atau sumber *daya* di konteiner.

Perseroan Terbatas Pelindo dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Belawan, juga sebagai perusahaan bongkar muat, bertanggung jawab atas pelayanan jasa yang diberikan. Berdasarkan Pasal 91 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, terdapat tanggung jawab pengangkut terhadap kerusakan barang, yaitu:

Para pengangkut dan juragan kapal harus bertanggung jawab atas semua kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan atau barang-barang yang telah diterima untuk diangkut, kecuali hal itu disebabkan oleh cacat barang itu sendiri, atau oleh keadaan diluar kekuasaan mereka atau oleh kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter sendiri.

Pasal 101 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran selanjutnya menyatakan, bahwa: Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.

Adanya tanggung jawab di atas, maka diperlukan batas-batas untuk pelaksanaan tanggung jawabnya, antara lain:³⁴

1. Perusahaan hanya bertanggung jawab terhadap keselamatan barang dalam proses bongkar muat dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*, atau *delivery*.
2. Jika kerusakan, kekurangan, dan kehilangan barang muatan akibat kesalahan, atau

kelalaian dari pihak perusahaan, maka perusahaan bertanggung jawab mengganti kerugian atas klaim yang diajukan ke pihak asuransi bekerja sama dengan perusahaan. Semua biaya yang diakibatkan atas kerusakan itu, ditanggung oleh pihak asuransi.

Perseroan Terbatas Pelindo bertanggung jawab atas kelancaran kegiatan bongkar muat, serta keselamatan barang saat penerimaan sampai penyerahan barang. Hal ini karena Perseroan Terbatas Pelindo sebagai penyedia jasa, fasilitas, serta operator pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat tentunya mempunyai tanggung jawab atas keselamatan, juga kelancaran kegiatan tersebut.³⁵ Ini dikuatkan dengan adanya fakta, dimana alat *frequency converter*, *part reefer machine*, *power supply*, atau sumber *daya* hilang pada saat sampai, serta diserahkan oleh kapal pengangkut berada di Pelabuhan Belawan yang merupakan kewenangan, dan dalam pengawasan Perseroan Terbatas Pelindo.

Kerusakan barang yang terjadi akibat kelalaian dari Perseroan Terbatas Pelindo bisa dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum. Perbuatan melawan hukum sebagaimana terdapat pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu tindakan bertentangan dengan kewajiban hukum berlaku, dan yang menyebabkan kerugian, serta dapat diklaim untuk mendapatkan ganti rugi. Berdasarkan ketentuan asal tersebut, maka kelalaian dari Perseroan Terbatas Pelindo termasuk ke dalam perbuatan melawan hukum.

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menegaskan, bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan, dimana satu orang, atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain, maupun lebih. Artinya, Perseroan Terbatas Pelindo dengan pengguna jasanya dalam hal ini, pemilik barang, sama-sama mengikatkan diri satu sama lain, dan bersedia untuk memenuhi kewajiban sesuai kesepakatan para pihak yang menimbulkan akibat hukum apabila tidak terpenuhinya kewajiban.

Perusahaan bongkar muat dengan demikian, bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan, dan kehilangan barang muatan pada saat pelaksanaan bongkar muat barang dari, dan ke kapal, mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*, bahkan *delivery* akibat kesalahan, atau kelalaian pihak perusahaan dalam batas, juga syarat-syarat tertentu. Perusahaan bongkar muat tidak bertanggung jawab atas kerugian akibat hal-hal di luar batas tanggung jawabnya, yaitu yang terjadi

³⁴ Nurazilla, Ulfia Hasanah, Dan Samariadi, *Ibid*, Hal. 156-157.

³⁵ Nurazilla, Ulfia Hasanah, Dan Samariadi, *Ibid*, Hal. 157.

bukan dalam proses bongkar muat. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sesuai ketentuan terdapat pada Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perlindungan hukum terhadap pemilik barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang, yaitu pemilik barang dapat mengajukan ganti kerugian (klaim) terhadap pengangkut, atau perusahaan bongkar, disertai dengan adanya dokumen-dokumen sah. Klaim dapat diajukan melalui cara kekeluargaan, atau musyawarah. Apabila tidak ditemukan adanya kesepakatan, maka dapat dilakukan dua cara penyelesaian sengketa, yaitu secara non litigasi, dan litigasi. Aturan yang dapat digunakan mengenai pertanggungjawaban, dan perselisihan pengangkutan laut dalam kegiatan bongkar muat barang, antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain itu, ada juga sumber hukum internasional, yaitu *United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules)* yang mana belum diratifikasi oleh Indonesia hingga saat ini.
2. Tanggung jawab terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sesuai ketentuan terdapat pada Pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Isinya menyatakan, bahwa pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh, atau sebagian barangnya, maupun disebabkan adanya kerusakan. Pengecualian apabila dapat membuktikan, bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya, atau sebagian, maupun kerusakan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah, dihindari, akibat sifatnya, keadaan, cacat barangnya sendiri, juga karena akibat kesalahan pengirim.

B. Saran

1. Resiko untuk timbulnya kerugian terhadap pemilik barang, berupa kerusakan, atau kekurangan dalam kegiatan bongkar muat

barang cukup tinggi. Sebaiknya pemilik barang melakukan perjanjian dengan perusahaan bongkar muat agar apabila terjadi perbuatan melawan hukum yang dikarenakan faktor kelalaian, dan lain sebagainya, maka dapat dipertanggungjawabkan sebagai bentuk perlindungan hukum.

2. Perusahaan bongkar muat dalam pelaksanaan tanggung jawabnya terhadap ganti kerugian yang timbul atas kerusakan, kekurangan, maupun kehilangan barang saat proses bongkar muat, harus melaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Akan lebih baik saat melakukan perjanjian dengan pemilik barang, juga diinformasikan mengenai batas-batas tanggung jawab perusahaan bongkar muat agar masing-masing pihak terlindungi. Hal ini perlu dilakukan untuk menghindari ganti kerugian yang tidak sesuai dengan gugatan, serta dapat dimintai pertanggungjawaban sesuai ketentuan apabila terjadi kerusakan barang pada saat pelaksanaan bongkar muat.

DAFTAR PUSTAKA

- Amanysiwioкта Erlangga, Achmad Busro, Dan Irawati. (2021). *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada Perusahaan Bongkar Muat Barang Di Kota Jambi*. Jurnal, 14(2).
- Amril, Dan Jerry M. Logahan. (2016). *Pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat Dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas Di JITC Tanjung Priok*. Jurnal, 2(1). Jakarta: ASMI.
- Ariyanto. (2016). *Perbandingan Asas Itikad Baik; Dalam Perjanjian Menurut System Hukum Civil Law (Eropa Continiental) Dan Common Law (Anglo Saxon)*. Jurnal, 2(2). Singaraja: Fakultas Hukum Universitas Ganesha.
- Ch. Nasril. (2015). *Pengembangan Terminal Peti Kemas Dalam Antisipasi Peningkatan Arus Muatan Di Pelabuhan Laut Sorong Provinsi Papua Barat (Studi Kasus)*. Jurnal, 1 (1). Jakarta: Puslitbang Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan.
- Dedi Imanuel Pau. (2016). *Kinerja Peralatan Bongkar Muat Barang Dan Peti Kemas Pelabuhan Maumere*. Jurnal, 2(1). Kupang: Universitas Nusa Nipa.
- Djohari Santoso. (2003). *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*. Yogyakarta: UII.
- Jera Gratia Montolalu, Mien Soputan, Dan Jolanda Marlen Korua. (2025). *Perlindungan*

- Konsumen Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut. *Jurnal*, 14(5). Manado: Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi.
- Johannes Deny Triantoro. (2009). *Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Antara Perseroan Terbatas Ekspedisi Muatan Kapal Laut Varuna Tirta Prakasya Dengan Kesatuan Bisnis Mandiri Industri Non Kayu Perum Perhutani Unit I Jawa Tengah Tentang Pengurusan Barang Ekspor*. Tesis. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Kamsariaty, Rusdi Bahar, Dan Muhammad Yusuf. (2019). *Tanggung Jawab PBM PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti*. Laporan Penelitian. Banjarmasin: Akademi Maritim Nusantara.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.
- Krakatau International Port. (2021). *Kewajiban, Tugas Dan Tanggung Jawab Jasa Bongkar Muat*. Diakses Tanggal 4 Desember 2024, Pukul 01.59 WITA.
- Nurazilla, Ulfia Hasanah, Dan Samariadi. (2024). *Tanggung Jawab PT. Pelindo Multi Terminal Terhadap Kerusakan Barang Pengguna Jasa Dalam Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Dumai*. *Jurnal*, 10(2). Riau: Fakultas Hukum Universitas Riau.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.
- Retno Mulatsih, Edi Wahyudi, Dan Andar Sri Sumantri. (2018). *Manajemen Kualitas Pelayanan Transportasi Laut Dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Bongkar Muat*. *Jurnal*, 14(2). Universitas Terbuka.
- S. A. Nugroho. (2008). *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau Dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Sendy Anantyo. (2012). *Pengangkutan Melalui Laut*. *Jurnal*, 1(4). Semarang: Universitas Diponegoro.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, Dan Hari Pramono. (1991). *Pengantar Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
- Zaeni Asyhadie. (2011). *Hukum Bisnis Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.