

**TANGGUNG JAWAB PT PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG  
DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG ( STUDI DI  
PELABUHAN BELAWAN )**

**SKRIPSI**

**Ditulis Untuk Memenuhi Syarat  
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

**Oleh:**

**Putri Nurhasanah**

**2006200133**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2024**



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Etika merupakan kunci sukses agar dapat bersaing  
dengan dunia yang terus berkembang

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019  
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003  
http://fahum.umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan



**BERITA ACARA**  
**UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA**  
**BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I**

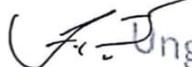
Panitia Ujian Sarjana Strata-I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, tanggal 29 Agustus 2024, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang:

**MENETAPKAN**

**NAMA** : PUTRI NURHASANAH  
**NPM** : 2006200133  
**PRODI/BAGIAN** : HUKUM/HUKUM PERDATA  
**JUDUL SKRIPSI** : TANGGUNG JAWAB PT PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG (STUDI DI PELABUHAN BELAWAN)  
**Dinyatakan** : ( B+ ) Lulus Yudisium dengan predikat  
( ) Lulus Bersyarat, memperbaiki/ujian ulang  
( ) Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bidang Hukum Bisnis

Ketua **UMSU** Sekretaris  
PANITIA UJIAN

  
**Dr. FAISAL, S.H., M. Hum**

NIDN: 0122087502

**ANGGOTA PENGUJI:**

1. TAUFIK HIDAYAH LUBIS, S.S., S.H., M.H
2. IRFAN, S.H., M.Hum
3. Assoc. Prof. Dr. SURYA PERDANA, S.H., M.Hum

  
**Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H**

NIDN: 0118047901

1.   
2.   
3. 



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024  
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003  
<https://umsu.ac.id> [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Ela merjawaab kurat ini agar dikedudukan  
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**PENETAPAN**  
**HASIL UJIAN SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

Berdasarkan Berita Acara Ujian Skripsi yang dilaksanakan pada hari **Kamis** tanggal **29 Agustus 2024**. Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

**Nama** : PUTRI NURHASANAH  
**NPM** : 2006200133  
**Prodi/Bagian** : HUKUM / HUKUM PERDATA  
**Judul Skripsi** : TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG (STUDI DI PELABUHAN BELAWAN)  
**Penguji** : 1. TAUFIK HIDAYAT LUBIS, S.S S.H.M.H. NIDN. 0113118604  
2. IRFAN, S.H., M.Hum NIDN. 0116036701  
3. Assoc. Prof. Dr. SURYA PERDANA, S.H., M.Hum NIDN. 0011066204

**Lulus, dengan nilai B+, Predikat Lebih Baik**

Oleh karenanya dinyatakan berhak menggunakan gelar **Sarjana Hukum (SH)**.

**PANITIA UJIAN**

**Ketua**

**Sekretaris**

**Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.M.Hum.**  
NIDN. 0122087502

**Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H.**  
NIDN. 0118047901

## PENGESAHAN SKRIPSI

Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB PT PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG  
DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG (STUDI DI  
PELABUHAN BELAWAN)

Nama : PUTRI NURHASANAH

Npm : 2006200133

Prodi/Bagian : Hukum/Hukum Perdata

**Skripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas  
Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 29 Agustus 2024**

### Dosen Penguji

		
<u>Taufik Hidayah Lubis, S.S., S.H., M.H</u> NIDN: 0113118604	<u>Irfan, S.H., M.Hum</u> NIDN: 0116036701	<u>Assoc. Prof. Dr. Surya Perdana, S.H., M.Hum</u> NIDN: 0011066204

Disahkan Oleh:  
**Dekan Fakultas Hukum UMSU**



Dr. Faisal, S.H., M.Hum  
NIDN: 0122087502



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Eksa mensawaku sarak na agni darsukhan  
rumsu da - bingqafiya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fahum.umsu.ac.id> [fahum@umsu.ac.id](mailto:fahum@umsu.ac.id) [fumsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

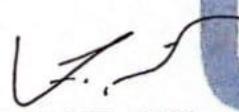
**NAMA** : PUTRI NURHASANAH  
**NPM** : 2006200133  
**PRODI/BAGIAN** : HUKUM/HUKUM PERDATA  
**JUDUL SKRIPSI** : TANGGUNG JAWAB PT PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG (STUDI DI PELABUHAN BELAWAN)  
**PENDAFTARAN** : Tanggal, 16 Agustus 2024

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Skripsi penulis berhak memakai gelar:

**SARJANA HUKUM (S.H)**

Diketahui  
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING

  
Dr. Faisal, S.H., M.Hum  
NIDN: 0122087502

  
Assoc. Prof. Dr. Surya Perdana, S.H., M.Hum  
NIDN: 0011066204

Unggul | Cerdas | Terpercaya



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Dalam menyalakan surat ini agar diketahui nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

# UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

## FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fahum.umsu.ac.id> [fahum@umsu.ac.id](mailto:fahum@umsu.ac.id) [fumsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)

### BUKTI PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Panitian Ujian Skripsi fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, telah menerima Pendaftaran Ujian Skripsi:

Nama : Putri Nurbasanah  
Npm : 2006200133  
Prodi/Bagian : Hukum/Hukum Perdata  
Judul Skripsi : Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang (Studi di Pelabuhan Belawan)

Dosen Pembimbing : Assoc. Prof. Dr. Surya Perdana., S.H., M.Hum

Selanjutnya layak untuk diujikan.

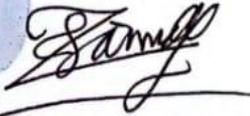
Medan, 16 Agustus 2024

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

  
**Dr. Faisal, S.H., M.Hum**  
NIDN: 0122087502

  
**Dr. Zainuddin, S.H., M.H**  
NIDN: 0118047901



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fahum.umsu.ac.id> [fahum@umsu.ac.id](mailto:fahum@umsu.ac.id) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Bila mempunyai surat ini agar ditunjukkan nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING**

NAMA : PUTRI NURHASANAH  
NPM : 2006200133  
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PERDATA  
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PT PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG (STUDI DI PELABUHAN BELAWAN)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada  
Panitia Ujian Skripsi

Medan, 05 Juni 2024

Dosen Pembimbing

  
Dr. SURYA PERDANA, S.H., M.Hum  
NIDN: 0011066204

Unggul | Cerdas | Terpercaya



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/BK/BAN-PT/Akred/PT/01/2019  
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003  
http://fahum.umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

**KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA**

Nama : Putri Nurhasanah  
Npm : 2006200133  
Prodi/Bagian : Hukum/Hukum Perdata  
Judul Skripsi : Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang (Studi di Pelabuhan Belawan)  
Dosen Pembimbing : Dr. Surya Perdana, S.H., M.Hum

NO	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
1	24 Oktober 2023	Acc Judul	
2	26 Oktober 2023	Bimbingan Proposal	
3	09 November 2023	Acc Proposal	
4	23 Januari 2024	Bimbingan Revisi skripsi	
5	08 Mei 2024	Bimbingan Bab III & IV	
6	14 Mei 2024	Acc skripsi	

Mahasiswa dengan judul skripsi tersebut diatas telah melalui proses bimbingan dan telah dilakukan pemeriksaan terhadap daftar pustaka, oleh karenanya skripsi tersebut disetujui untuk diujikan.

Diketahui:  
**DEKAN FAKULTAS HUKUM**

**Dr. Faisal, S.H., M.Hum**  
NIDN: 0122087502

**DOSEN PEMBIMBING**

**Dr. Surya Perdana, S.H., M.Hum**  
NIDN: 0011066204



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS HUKUM**

**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak-KP/PT/XI/2022  
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> [fahum@umsu.ac.id](mailto:fahum@umsu.ac.id) [umsu.medan](https://www.facebook.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.instagram.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.youtube.com/umsu.medan) [umsu.medan](https://www.tiktok.com/umsu.medan)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

### PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang bertandatangan di bawah ini :

**Nama** : PUTRI NURHASANAH  
**NPM** : 2006200133  
**Prodi/ Bagian** : HUKUM / HUKUM PERDATA  
**Judul Jurnal** : TANGGUNG JAWAB PT. PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG (Studi Di Pelabuhan Belawan)

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini diketahui merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Medan, 03 Agustus 2024  
Saya yang menyatakan,



**PUTRI NURHASANAH**  
**NPM. 2006200133**

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang (Studi di Pelabuhan Belawan).

Secara khusus dengan rasa hormat ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya dari penulis kepada Kedua Orangtua Tercinta Ayahanda Fitrizal dan Ibunda Yusriani, Kakanda Ayu Wahyuni, S.Kom, Abangda Kurniawan Admaja, dan Adinda Muhammad Fachrur Rozi yang tiada hentinya selalu mendoakan, memberikan semangat, perhatian, kasih sayang yang tulus serta pengorbanan yang tidak ternilai harganya.

Kemudian perkenankanlah diucapkan terimakasih kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Prof. Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Faisal, S.H., M. Hum atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah

Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada wakil Dekan I Bapak Zainuddin, S.H., M.H dan wakil Dekan III Ibunda Atika Rahmi S.H.,M.H. Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Dr. Surya Perdana, S.H., M.Hum selaku Pembimbing, dan Bapak Taufik Hidayat, S.S., S.H., M.H selaku Pembanding, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terima kasih kepada narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung. Penghargaan dan terima kasih disampaikan kepada bapak/ibu atas pemberian izin untuk melakukan penelitian skripsi. Terima kasih kepada bapak/ibu selaku narasumber wawancara. Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu, dalam kesempatan diucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, terutama kepada Anggita Dwi Aulia, Febiona Harfiani Harahap, Adellia Devita sebagai tempat berbagi suka dan duka, tempat belajar dan bertanya dalam pengerjaan skripsi ini. Tak terlupakan juga disampaikan terima kasih kepada seluruh teman-teman Angkatan 2020 khususnya Kelas A1 Perdata dan teman KKN (Kuliah Kerja Nyata) yang telah memberikan saran, serta semangat sehingga skripsi ini selesai.

Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terima kasih

semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT, Aamiin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

*Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh*

Medan, 13 Mei 2024

**Hormat Saya**

**Putri Nurhasanah**  
**NPM: 2006200133**

## ABSTRAK

### **Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang ( Studi Di Pelabuhan Belawan)**

**Putri Nurhasanah**

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. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang dilakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan. tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan, faktor-faktor penghambatan yang dihadapi PT Pelindo dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan bagaimana solusinya.

Jenis dan pendekatan penelitian ini dilakukan dengan hukum normatif, dimana hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertuliskan peraturan perundang-undangan (*law in books*) dengan sifat penelitian deskriptif, bersumber dari hukum Islam yaitu Al-Qur'an dan Hadist (Sunnah Rasul) dan didukung dari data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder. Teknik pengumpulan data yakni studi dokumen yaitu dengan melakukan penelitian kepustakaan, wawancara.

Berdasarkan hasil penelitian, dipahami bahwa pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang dilakukan PT. Pelindo di Pelabuhan Belawan Perjanjian bongkar muatnya sudah diatur di dalam standard layanan, standard layanan itu kita sebut ada SLA, ada namanya SLG. SLA/SLG (*Service Level Guarantee*) isinya itu terdapat standar-standar layanan bongkar muat yang ada di PELINDO tertuang disitu semua. Tanggung jawab PT. PELINDO terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan PT. PELINDO wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal. Terhadap kendala berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.

**Kata Kunci:** *Tanggung Jawab, Kerusakan Barang, Bongkar Muat*

## **ABSTRACT**

### **PT Pelindo's Responsibility for Damage to Goods During the Loading and Unloading of Goods (Study at Belawan Port)**

**Putri Nurhasanah**

The port is a maritime transportation node which is a connecting facility with other areas to carry out trade activities. Ports have an important role in the country's economy to create economic growth. The aim of this research is to understand the arrangements for loading and unloading agreements carried out by PT Pelindo at Belawan Port. PT Pelindo's responsibility for damage to goods during the loading and unloading of goods at Belawan Port, the inhibiting factors faced by PT Pelindo in carrying out loading and unloading of goods at Belawan Port and what the solution is.

This type and approach to research is carried out using normative law, where law is conceptualized as what is written in statutory regulations (law in books) with the nature of descriptive research, sourced from Islamic law, namely the Al-Qur'an and Hadith (Sunnah of the Prophet) and supported by secondary data by processing data from primary legal materials, secondary legal materials. The data collection technique is document study, namely by conducting library research and interviews.

Based on the research results, it is understood that the arrangements for loading and unloading agreements carried out by PT. Pelindo at Belawan Port The loading and unloading agreement is regulated in the service standard, we call the service standard an SLA, it is called a SLG. The SLA/SLG (Service Level Guarantee) contains all the standards for loading and unloading services at PELINDO. PT's responsibility. PELINDO regarding damage to goods during loading and unloading activities at the PT port. PELINDO is obliged to maintain the safety of goods unloaded/loaded to and from ships. Regarding obstacles in the form of natural factors, what is done is to stop unloading activities so as to prevent greater losses due to damage to cargo.

**Keywords: Responsibility, Damage to Goods, Loading and Unloading**

**DAFTAR ISI****Halaman**

Pengesahan Skripsi

Bukti Pendaftaran Ujian Skripsi

Penetapan Hasil Ujian Skripsi

Pernyataan Keaslian Penelitian

Kata Pengantar ..... i

Abstrak ..... iv

Daftar Isi ..... v

BAB I PENDAHULUAN ..... 1

A. Latar Belakang ..... 1

1. Rumusan Masalah ..... 6

2. Tujuan Penelitian ..... 6

3. Manfaat Penelitian ..... 7

B. Definisi Operasioal ..... 7

C. Keaslian Penelitian ..... 9

D. Metode Penelitian ..... 10

1. Jenis Penelitian ..... 10

2. Sifat Penelitian ..... 11

3. Pendekatan Penelitian ..... 11

4. Sumber Data Penelitian ..... 12

5. Alat Pengumpulan Data .....	13
6. Analisis Data .....	13
<b>BAB II TINJAU PUSTAKA .....</b>	<b>14</b>
A. Perseroan Terbatas (PT) .....	14
B. Perjanjian .....	17
C. Perjanjian Bingkar Muat .....	22
D. Kegiatan Bongkar Muat Barang .....	23
E. Kerusakan Barang .....	27
F. Pertanggung Jawaban kerusakan barang .....	27
<b>BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>31</b>
A. Pengaturan Perjanjian Bongkar Muat Barang Yang Di Lakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan .....	31
B. Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Belawan .....	39
C. Faktor-Faktor Penghambatan Yang dihadapi PT Pelindo Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Belawan dan Apa Solusi Dari Hal tersebut .....	45
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>52</b>
A. Kesimpulan .....	52
B. Saran .....	54
Daftar Pustaka .....	55

## Lampiran

I. Daftar Wawancara .....	58
II. Catatan Lapangan Pedoman Wawancara .....	61
III. Foto Bersama Narasumber .....	70
IV. Surat Keterangan Riset .....	71
V. Kartu Bukti Bimbingan .....	72

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pelabuhan merupakan pusat transportasi laut yang menyediakan konektivitas dengan wilayah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan berperan penting dalam menghasilkan pertumbuhan ekonomi bagi negara. Menurut Pasal 1 Angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas suatu wilayah daratan dengan batas tertentu dan wilayah perairan di sekitarnya, serta dipergunakan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perekonomian, serta tempat berlabuhnya kapal-kapal, dengan Lokasi fasilitas keamanan laut dan kegiatan penunjang Pelabuhan, serta perpindahan intramoda dan antarmoda. Sarana transportasi yang memadai, khususnya transportasi laut, diperlukan untuk memperlancarkan arus barang dan jasa yang menunjang kegiatan niaga di Pelabuhan.

Dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan menyatakan:

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

Dari definisi tersebut dapat diketahui bahwa pelabuhan memiliki peran penting untuk memperlancar arus barang dan jasa. Oleh karena itu, kegiatan komersial di pelabuhan, memerlukan pilihan transportasi antar moda, yaitu transportasi laut

dan transportasi darat. Pelabuhan memegang peranan penting dalam kelancaran arus lalu lintas laut dan erat kaitannya dengan masalah keamanan, sehingga pelabuhan sepenuhnya dikuasai, dikendalikan dan diatur oleh pemerintah.

Kegiatan bongkar muat ini merupakan salah satu mata rantai dalam kegiatan pengangkutan barang di laut, dimana barang yang akan diangkut ke kapal harus dibongkar dari gudang lini I atau langsung dari kendaraan pengangkut. Demikian pula barang yang akan diturunkan dari kapal juga harus dibongkar dan dimuat kembali ke gudang lini I atau langsung ke moda angkutan berikutnya.<sup>1</sup>

Mengingat semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap Perusahaan penyedia jasa bongkar muat barang melalui angkutan laut, maka Pemerintah mengeluarkan Inpres Nomor 3 Tahun 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. Di antara seluruh kegiatan bongkar muat barang, dalam hal ini penanggung jawab barang adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.<sup>2</sup>

Perusahaan bongkar muat memerlukan izin usaha yang diterbitkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk untuk melaksanakan kegiatan usahanya. Izin usaha diterbitkan oleh Direktur Wilayah Kementerian Perhubungan atas nama Menteri. Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ketentuan yang diatur dalam izin usaha perusahaan bongkar muat.

---

<sup>1</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.

<sup>2</sup> SK Menhub Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang melalui angkutan laut, perusahaan bongkar muat mempunyai hak dan kewajiban dalam melaksanakan kegiatannya. Perusahaan yang melakukan bongkar muat barang dari kapal bertanggung jawab atas fasilitas yang digunakan untuk kegiatan usaha bongkar muat barang dan perlengkapan bongkar muat kapal. Selain itu, perusahaan bongkar muat menjamin keselamatan para tenaga kerja bongkar muat selama menjalankan aktivitasnya dan keselamatan barang yang dimuat sampai dengan diserahkan kepada penerima barang dengan menyediakan fasilitas dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang dengan baik.

Kegiatan usaha bongkar muat barang di Terminal New Martapura, Yaitu penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk tertambat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas di bidang jasa kepelabuhanan dan tempat penyimpanan barang, peralatan bongkar muat, fasilitas pelabuhanan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan curah cair, curah kering, dan Ro-Ro, bongkar muat barang.

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 aktivitasnya. Dalam praktiknya, kerusakan barang pada proses bongkar muat barang masih sering terjadi sehingga menimbulkan kerugian yang cukup besar. Pemilik produk yang tidak mau

menerima situasi ini dapat mengajukan claim dan meminta ganti kerugian atas kerusakan barang-barang tersebut.<sup>3</sup>

Sejak adanya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hingga saat ini, selalu timbul permasalahan dalam penyelenggaraan kegiatan angkutan laut khususnya dibidang jasa bongkar muat barang dan selalu terjadi perselisihan antar pihak yang terkait di pelabuhan, diantaranya seperti Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI), Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara yang menguasai sebagian besar terminal pelabuhan di Indonesia dan pemerintah (dalam hal ini Kementerian Perhubungan).<sup>4</sup>

Permasalahan yang timbul antara lain, permasalahan perizinan, tanggung jawab bongkar muat barang, dan tingkat upah pekerja. Hal ini penting untuk diteliti karena pelayanan bongkar muat merupakan salah satu pelayanan penyelenggaraan di Pelabuhan dan sangat penting untuk kelancaran arus barang.

Pertanggungjawaban selama bongkar muat barang merupakan suatu hal yang sangat penting dan berkaitan dengan hak dan kewajiban para pihak. Hal ini harus diperhitungkan karena setiap kesalahan atau kelalaian serta bentuk wanprestasi lainnya dapat diperbaiki berdasarkan peraturan yang ada. Oleh karena itu, angkutan laut memerlukan peraturan tersendiri dan diatur oleh peraturan internasional dan nasional.

Perselisihan umum dalam angkutan laut menyangkut kerusakan barang, yang mengakibatkan tuntutan pemilik barang kepada pengangkut. Timbulnya claim-

---

<sup>3</sup> Abdul Kadir Muhammad. (1994). Hukum Pengangkutan Darat Laut dan Udara. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti.

<sup>4</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

claim dari pemilik barang berupa kerusakan barang, penting di perhatikan oleh para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang sebenarnya bertanggung jawab atas claim kerusakan barang dari pemilik barang.

Terdapat peraturan yang berlaku mengenai tanggung jawab dalam operasi kargo dan perselisihan mengenai transportasi yaitu KUHPerdara, KUHD, UU NO. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan sumber hukum internasional United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules) sedangkan Indonesia belum meratifikasi Konvensi Hamburg 1978 hingga saat ini.

### **1. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan, rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini yaitu:

- a. Bagaimana pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang dilakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan?
- b. Bagaimana tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan?
- c. Apa faktor-faktor penghambatan yang dihadapi PT Pelindo dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan bagaimana solusinya?

### **2. Tujuan Penelitian**

Suatu penelitian harus mempunyai tujuan yang jelas dan pasti, karena tujuan akan menjadi pedoman dalam pengadaan penelitian. Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

- a. Untuk mengetahui pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang dilakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan.
- b. Untuk mengetahui tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan.
- c. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambatan yang dihadapi PT Pelindo dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan bagaimana solusinya.

### **3. Manfaat Penelitian**

- a. Secara teoritis, hasil penelitian ini secara umum diharapkan dapat bermanfaat bagi akademisi maupun subjek lain selaku pengembangan ilmu pengetahuan, dan secara khusus yaitu dapat dijadikan sebagai suatu referensi atau bahan yang dapat digunakan sebagai perbandingan guna penelitian-penelitian selanjutnya yang terkait dengan tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan.
- b. Secara praktis, sebagai sumbangan pemikiran bagi kepentingan Negara, Bangsa, Masyarakat, dan Pembangunan agar lebih mengetahui tentang tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan.

## B. Definisi Operasional

Definisi operasional bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pembaca terhadap Batasan ruang lingkup fokus kajian yang akan diteliti. Dan berdasarkan judul penelitian yang diajukan oleh penulis yaitu “ **Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang**” selanjutnya dapat penulis uraikan definisi operasional penelitian sebagai berikut:

1. Tanggung jawab adalah keadaan di mana wajib menanggung segala sesuatu sehingga kewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya. Adapun tanggung jawab secara definisi merupakan kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja.<sup>5</sup>
2. PT Pelabuhan Indonesia (Persero) (disingkat Pelindo) adalah sebuah badan usaha milik negara Indonesia yang bergerak di bidang logistik, terutama pengelolaan dan pengembangan pelabuhan. Saat ini, perusahaan ini mengoperasikan 94 Pelabuhan yang terletak di 32 Provinsi Indonesia. Dari Sabang hingga Merauke, Pelindo menjadi salah satu BUMN strategis dimana seluruh pelabuhan yang dikelola memiliki posisi yang signifikan

---

<sup>5</sup> Rohma Elfi Yuliani. 2016. Mengembangkan Karakter Tanggung jawab pada Pembelajar. Volume 3, Nomor 1, Juli 2016. Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri Ponorogo.

dalam perhubungan jaringan perdagangan internasional berbasis transportasi laut.<sup>6</sup>

3. Bongkar muat barang adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya. Dalam keadaan tertentu dan khusus, kegiatan bongkar muatan bisa juga dilakukan dengan membongkar muatan dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal, kemudian menurunkan muatan tersebut langsung ke atas bak truk yang sudah siap menunggu disamping kapal.<sup>87</sup>

### C. Keaslian Penelitian

Kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang, bukan suatu hal yang baru dibahas, penulis menyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Belawan sebagai tajuk dalam penelitian. Namun Berdasarkan Bahan Kepustakaan dari Lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait “ **Tanggung Jawab PT Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Belawan**”.

Dari beberapa judul penelitian yang pernah dibahas dan diuji oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hampir mendekati penelitian yang akan penulis teliti ini antara lain:

---

<sup>6</sup> Wikipedia, pencarian <https://id.wikipedia.org/wiki/Pelindo>, diakses pada 1 november 2023, pukul 09.10 Wib.

<sup>7</sup> E-Journal, Pencarian <https://repository.pip-semarang.ac.id>, diakses pada 1 november 2023, pukul 20.28 Wib

1. Skripsi IRFAN FAHMIAN WICAKSONO, NIM 15.0201.0076, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Magelang, Tahun 2019 yang berjudul “ Tanggung Jawab PT Pelindo III Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjiaan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”. Dalam Penulisan ini adalah normatif empiris dengan penelitian lapangan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Laporan Penelitian, Mahasiswa Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, Tahun 2019 yang berjudul “ Tanggung Jawab PBM PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksana Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti. Dalam Penulisan Ini adalah normatif empiris dengan penelitian lapangan di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

#### **D. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu rangkaian kegiatan ilmiah yang dalam proses pembuatannya sudah semestinya menggunakan metode-metode ilmiah untuk mengkaji dan memecahkan suatu permasalahan yang akan dibahas, atau untuk menemukan suatu kebenaran maupun fakta-fakta yang bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penelitian tersebut dilakukan agar memperoleh hasil yang faktual.<sup>8</sup>Dan dalam hal ini, penulis dalam mempersiapkan penelitian ini menggunakan metode yang dapat penulis uraikan sebagai berikut:

---

<sup>8</sup> Ida Hanifah, dkk. Op.Cit., 19

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris atau disebut juga penelitian hukum sosiologis adalah jenis penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dengan meneliti bekerjanya hukum di masyarakat dan tentang efektivitas hukum yang sedang berlaku. Artinya penulis melakukan penggalan data secara langsung kepada PT Pelindo di Pelabuhan.

### **2. Sifat Penelitian**

Sifat penelitian yang digunakan dalam proses penyampaian ini yaitu deskriptif yang mana penelitian ini dibuat hanya semata-mata menggambarkan keadaan obyek atau suatu peristiwa yang dikaji tanpa adanya maksud untuk mengambil keputusan-keputusan yang berlaku secara umum. Dilihat dari sifatnya penelitian ini termasuk penelitian yang bersifat deskriptif analisis yakni akan menggambarkan secara keseluruhan objek yang diteliti secara sistematis dengan menganalisis data yang diperoleh.<sup>9</sup>

### **3. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan dari penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis empiris adalah pendekatan dengan meneliti data sekunder atau data yang didapat dari landasan teoritis seperti pendapat atau tulisan para ahli atau perundang-undangan dahulu, kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian data primer di lapangan seperti wawancara. Menurut pendekatan yuridis empiris pengetahuan didasarkan atas fakta fakta yang

---

<sup>9</sup>Ibid 19

diperoleh dari hasil penelitian dan observasi yang diperoleh dari hasil wawancara dengan penyedia jasa dalam hal ini yaitu PT Pelindo di Pelabuhan Belawan. Pendekatan yuridis empiris bertujuan menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan.

#### **4. Sumber Penelitian**

Dalam penelitian pada umumnya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dan dari bahan-bahan pustaka, yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dinamakan data primer (atau data dasar), sedangkan yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka lazimnya dinamakan data sekunder<sup>10</sup>. Maka dalam penelitian kali ini sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder yang terdiri dari:

- a. Data yang bersumber dari Hukum Islam yaitu Al-Qur'an dan Hadist (Sunah Rasul). Data yang bersumber dari Hukum Islam tersebut lazim disebut pula sebagai data kewahyuan. Dalam rangka menanamkan dan mengamalkan nilai-nilai ajaran Al-Islam dan Kemuhammadiyah. Surah Al-Qur'an Surat Al-Maidah Ayat 2 sebagai dasar dalam mengkaji dan menganalisa dan menjawab permasalahan yang akan diteliti.<sup>11</sup>
- b. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari lapangan. Data primer juga diartikan sebagai data penelitian yang diperoleh secara langsung di PT Pelindo.

---

<sup>10</sup> Soerjono Soekanto & Sri Mamudji. Cetakan ke 15. 2013. Penelitian Hukum Normatif. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 12

<sup>11</sup> Ibid., halaman 20.

- c. Data sekunder yaitu data pustaka yang mencakup dokumen-dokumen resmi, publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum.<sup>12</sup>

## **5. Alat Pengumpulan Data**

Alat pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah Studi Lapangan (Field Research) yaitu dilakukan dengan metode wawancara tertulis kepada narasumber langsung yang berkaitan dengan judul penelitian di PT Pelindo guna menghimpun data primer yang di butuhkan dalam penelitian ini.

## **6. Analisis Data**

Analisis data adalah kegiatan memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional untuk memberikan bahan jawaban terhadap permasalahan. Analisis data mengurai tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan masalah penelitian. Jenis analisis data terdiri atas analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis data yang digunakan dalam penelitian hukum biasanya dilakukan dengan analisis kualitatif sesuai tipe dan tujuan penelitian.

---

<sup>12</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin. 2019. Pengantar Metode Penelitian Hukum, Cetakan Ketujuh. Jakarta, Rajawali Pers, halaman 119.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Perseroan Terbatas (PT)**

##### **1. Pengertian PT**

Secara umum istilah Perseroan Terbatas (PT) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti suatu badan hukum yang menjalankan suatu Perseroan yang modalnya berupa saham dan pemiliknya mempunyai saham sebanyak-banyaknya. Modal saham terdiri dari saham-saham yang dapat diperdagangkan, yang memungkinkan kepemilikan perusahaan berubah tanpa membubarkan perusahaan. Perseroan Terbatas adalah suatu badan usaha yang besar modalnya dalam anggaran dasar. Kekayaan perusahaan terpisah dengan kekayaan pribadi pemilik Perusahaan, sehingga pemilik harta kekayaan nya sendiri. Modal Perseroan Terbatas dapat diperoleh tidak hanya dari sahan tetapi juga dari obligasi. . Keuntungan bagi pemegang obligasi adalah mereka menerima bunga tetap terlepas dari keuntungan atau kerugian perseroan terbatas.<sup>13</sup>

Konsep perseroan terbatas didefinisikan 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, menjalankan kegiatan usahanya dengan modal dasar, seluruhnya terbagi atas saham-saham, dan memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam undang-

---

<sup>13</sup> Adib Bahari, (2010). Cepat Mendirikan Perseroan Terbatas. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.

undang ini serta peraturan pelaksanaannya. Istilah “perseroan” menunjuk pada metode penentuan modal, yaitu terbagai dalam saham, sedangkan istilah “terbatas” menunjuk pada batas tanggung jawab pemegang saham, yaitu hanya sebatas jumlah nominal saham yang dimiliki.

## **2. Pendirian PT**

Untuk menjadi suatu badan hukum, perseroan terbatas harus memenuhi persyaratan dan tata cara pengesahan perseroan terbatas yang diatur oleh UUPT, yaitu pengesahan oleh Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia. Langkah-langkah tersebut antara lain pengajuan dan pemeriksaan nama perseroan terbatas yang dibentuk, modal perseroan terbatas juga dapat diperoleh dari obligasi. Keuntungan Anggaran Dasar dan pengesahan Anggaran Dasar oleh Menteri. Pendirian PT didasarkan pada perjanjian. Sebagai sebuah perjanjian, maka pendirian PT harus dilakukan oleh dua orang atau lebih yang saling berjanji untuk mendirikan suatu 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, berarti perseroan adalah suatu badan 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:<sup>14</sup>

- 1) Orang pribadi (Belanda: *natuurlijk person* atau Inggris: *natural person*);
- 2) Badan hukum (Belanda: *rechtspersoon* atau Inggris: *legal entity*).

Unsur utama suatu badan hukum adalah kepemilikan apa yang disebut *separate patrimony*, yaitu memiliki harta sendiri yang terpisah dari pemegang saham sebagai pemiliknya. Karakteristik kedua dari badan hukum adalah tanggung jawab pemegang saham sebagai pemilik dan pengelola usaha terbatas. Pada dasarnya perseroan terbatas setidaknya memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

- 1) Kepemilikannya tidak bergantung pada orang tertentu yang menjadi pendiri atau pemegang sahamnya. Saham dapat sewaktu-waktu dialihkan kepada siapapun, dengan tunduk pada ketentuan Anggaran Dasar dan Undang-Undang yang berlaku pada saat ini;
- 2) Keberadaan mereka tidak lagi dibatasi oleh waktu atau terikat pada keberadaan pemegang sahamnya;
- 3) Tanggung jawab mutlak terbatas kecuali pengurus (direksi), dewan komisaris dan atau pemegang saham tidak melanggar larangan.

---

<sup>14</sup> Handri Raharjo. (2009). Hukum Perjanjian Indonesia. Yogyakarta: Pustaka Yustitia.

## B. Perjanjian

### 1. Pengertian Perjanjian

Buku III KUHPerdata mengatur tentang *Verbintenissenrecht*, dimana tercakup pula istilah *Overeenkomst*. Dikenal dari tiga terjemahan *Verbentenis* yaitu perikatan, perutusan dan perjanjian, sedangkan *Overeenkomst* ada dua terjemahan, yaitu perjanjian dan persetujuan.

Berdasarkan Pasal 1313 KUHPerdata, perjanjian adalah “suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”. Dalam membuat suatu perjanjian para pihak dapat mengadakan segala jenis perjanjian sesuai dengan asas kebebasan berkontrak dalam Buku III KUHPerdata, namun asas kebebasan berkontrak bukan berarti bahwa perjanjian dapat dibuat secara bebas, melainkan harus memenuhi syarat-syarat tertentu untuk sahnya perjanjian.

Istilah perjanjian dalam bahasa Inggris yaitu *contracts*, sedangkan dalam *Burgerlijk Wetboek* (BW) disebut *overeenkomst* dan *contract* untuk pengertian yang sama. Banyak orang yang masih memahami bahwa istilah antara kontrak dengan perjanjian adalah sama. KUHPerdata menggunakan istilah *overeenkomst* 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 suatu hubungan hukum yang diatur dan dikukuhkan oleh itu sendiri. Hubungan hukum dalam perjanjian

bukan suatu hubungan yang timbul dengan sendirinya. Hubungan hukum itu timbul berdasarkan perbuatan hukum. Perbuatan para pihak menimbulkan suatu hubungan hukum perjanjian, sehingga satu pihak menerima hak dari pihak lain untuk memperoleh prestasi.<sup>15</sup>

## 2. Unsur-Unsur Perjanjian

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

### a. 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 dimaksudkan untuk dibuat dan diselenggarakan oleh para pihak dapat menjadi beda, dan karenanya tidak menjadi sejalan dan sesuai dengan kehendak para pihak.

---

<sup>15</sup> M. Yahya Harahap. (2009). Hukum Perseroan Terbatas. Jakarta: Sinar Grafika.

b. Unsur Naturalia

Unsur naturalia adalah unsur yang pasti ada dalam suatu perjanjian tertentu, setelah unsur esensialianya diketahui secara pasti. Misalnya dalam perjanjian yang mengandung unsur esensialia jual beli, pasti akan terdapat unsur 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.

c. 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.

3. Syarat Sahnya Perjanjian

Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdara 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.

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.

c. Suatu hal tertentu

Pengertian suatu hal tertentu mengarah kepada barang yang menjadi objek suatu perjanjian. Berdasarkan Pasal 1333 KUHPerdara, barang yang menjadi objek perjanjian ini harus tertentu, setidaknya harus ditentukan jenisnya, sedangkan jumlahnya tidak perlu ditentukan asalkan kemudiandapat 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. Berdasarkan Pasal 1332 KUHPerdara, 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 KUHPerdara 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: Unsur subyektif mencakup adanya unsur kesepakatan secara bebas dari para pihak yang berjanji, dan kecakapan dari pihak-pihak yang 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.

### **C. 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.

### **D. Kegiatan Bongkar Muat Barang**

Kegiatan bongkar muat barang dari kapal di pelabuhan pada dasarnya merupakan suatu rangkaian kegiatan angkutan laut. Kegiatan bongkar muat barang di atas kapal sendiri dirumuskan sebagai berikut : “Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya pada dermaga atau tongkang, atau

sebaliknya memuat dari dermaga atau 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 bongkar muat barang pada dasarnya adalah kegiatan memindahkan barang yang diangkut 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 menjamin dipenuhinya hak dan kewajiban berdasarkan kesepakatan antaran pihak-pihak yang berkepentingan pada saat bongkar muat barang di suatu pelabuhan. Biasanya dalam perjanjian ini memuat klausul mengenai bongkar muat barang dan tuntutan ganti rugi apabila terjadi kerusakan.<sup>16</sup>

### **1. Kewajiban Perusahaan Bongkar Muat**

Selama melakukan usahanya perusahaan bongkar muat memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban tersebut adalah:<sup>17</sup>

- a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha dalam keputusan ini, kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal
- b. Memenuhi batas minimal kecepatan bongkar muat barang yang telah ditetapkan pada setiap pelabuhan
- c. Mengenakan/memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan

---

<sup>16</sup> Muhamad Rasyid. 2016. Pertanggung jawaban Secara Hukum Pt. Pelindo Kepada Para Pihak Atas Tindakan Perseroan Terhadap Tingginya Masa Tunggu Bongkar Muat Peti Kemas Di Pelabuhan Tanjung Priok. *Diponegoro Law Jurnal*

<sup>17</sup> R. P. Suryo, *SHIPPING: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta, 2005, hlm.318.

- d. Meningkatkan keterampilan kerja
- e. Bertanggungjawab terhadap barang selama berada di bawah pengawasannya
- f. Bertanggungjawab kepada kerusakan alat bongkar muat (gear) kapal yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya
- g. Menyampaikan laporan kegiatannya secara berkala kepada:
  - 1) Administrator pelabuhan setempat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan
  - 2) Direktur Jendral Perhubungan Laut, dalam hal ini adalah kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kakanwilhubla setempat berupa laporan bulanan dan tahunan
  - 3) Menaati segala perundangan yang ada.

## **2. Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat Barang**

Sesuai dengan fungsi perusahaan bongkar muat, berikut ruang lingkup kegiatan pelaksanaan bongkar muat barang:

### **a. *Stevedoring***

*Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat. Berikut beberapa kegiatan dari *Stevedoring*:

- 1) *Shifting* adalah memindahkan muatan dalam palka yang sama atau palka yang berbeda atau lewat darat.
  - 2) *Lashing/unlashing* adalah mengikat/memperkuat muatan atau, sebaliknya, melepas ikatan/penguat muatan
  - 3) *Damaging* adalah memasang alat/pemisah muatan
  - 4) *Sweeping* adalah mengumpulkan muatan-muatan yang tercecer
  - 5) *Bagging/unbagging* adalah memasukkan muatan curah ke karung atau sebaliknya, yaitu mencurah muatan dari karung
  - 6) *Restowage* adalah menyusun kembali muatan di dalam palka
  - 7) *Sorting* adalah pekerjaan memilih/memisahkan muatan yang tercampur atau muatan yang rusak
  - 8) *Trimming* adalah meratakan muatan dalam palka kapal
  - 9) *Opening/closing hatches* adalah kegiatan membuka/menutup palka kapal
  - 10) *Rain-tent cover up* adalah pekerjaan menutup palka dengan menggunakan plastik/tenda hujan pada waktu hujan.
- b. *Cargodoring*

*Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan diatas belum termasuk dalam kegiatan yang meliputi:

- 1) *Longdistance* adalah kegiatan memindahkan barang dari samping kapal ke gudang/tempat penumpukan lain yang merupakan gudang/tempat penumpukan dimana kapal sandar atau sebaliknya yang jaraknya melebihi 130 meter.
  - 2) *Overbrenge*n adalah memindahkan barang dari gudang/tempat penumpukan yang satu ke gudang/tempat penumpukan lainnya dalam daerah pelabuhan atau dari *ship-side* ke gudang khusus untuk itu.
  - 3) Angkutan bandar adalah alat angkat untuk memindahkan barang dari kapal ke dermaga atau, sebaliknya dengan menggunakan tongkang.
- c. *Receiving/Delivery*

*Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

#### **E. 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/supplier/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. 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.

#### **F. 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<sup>18</sup>. Berhubungan dengan tanggung jawab kerusakan barang adalah suatu beban yang dimana seseorang wajib atau harus mengganti barang yang rusak dengan barang yang sama atau uang. Ada dua macam prinsip pertanggung jawaban dalam kerusakan barang:

##### **1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan**

---

<sup>18</sup> Shidarta. (2000). Hukum Perlindungan Konsumen. Jakarta: Grasindo.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (liability based on fault) adalah prinsip yang cukup umum 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.

## 2. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

### a. 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 Bewijslast) diterima dalam prinsip tersebut. Undang-undang perlindungan konsumen mengadopsi pembuktian terbalik ini ditegaskan dalam pasal 19, 22 dan 23 Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

### b. 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.

### c. 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 di atas. Ada pendapat yang

mengatakan, strict liability 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.

d. **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.

## **G. Tinjauan Umum Tentang Klaim**

### **1. Pengertian Klaim**

Klaim atau tuntutan pengganti kerugian timbul sebagai akibat dari adanya kekurangan dan/atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dari maskapai pelayaran kepada si penerima. Klaim pengangkutan adalah adanya tuntutan ganti rugi terhadap member sebagai pemilik kapal/operator kapal baik yang berasal dari pekerjanya, pelanggan pemilik kargo yang disebabkan adanya cedera janji, atau dari pihak ketiga yang dirugikan disebabkan karena kesalahan/kelalaian member atau ABK yang menimbulkan kerugian pihak lain.

### **2. Dasar terjadinya Klaim**

Klaim dapat terjadi karena sebab-sebab yang datangnya baik dari pengirim barang maupun pengangkut atau sebab-sebab lain. Sesungguhnya

ini menjadi dasar filosofi bahwa klaim wajar terjadi pada kegiatan pengangkutan. Berikut sebab-sebab adanya klaim:

- 1) Sebab-sebab umum:
  - a. Komunikasi antara pengangkut dan pengirim buruk
  - b. Sasaran waktu yang tidak terkendali
  - c. Kejadian eksternal yang tidak terkendali
- 2) Sebab-sebab pengirim:
  - a. Informasi yang tidak lengkap
  - b. Alokasi resiko yang tidak jelas
  - c. Kelambatan pembayaran
  - d. Laporan tentang kekurangan barang
  - e. Laporan tentang kelebihan barang
  - f. Laporan tentang kerusakan barang.
- 3) Sebab-sebab pengangkut:
  - a. Buruknya mutu pekerjaan
  - b. Kelambatan penyelesaian
  - c. Klaim tandingan
  - d. Pekerjaan tidak sesuai spesifikasi.

### **BAB III**

#### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Pengaturan Perjanjian Bongkar Muat Barang Yang Di Lakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan**

###### **1. Gambaran Umum tentang PT. PELINDO ( Persero ) Belawan**

PT Pelabuhan Indonesia (persero) berdiri pada awal masa penjajahan Belanda dengan nama perusahaan "*Haven Bedrijf*". Melalui berbagai perubahan yang berfungsi untuk memberikan bentuk usaha layanan jasa kepelabuhanan pada tahun 1945 - 1951. Pada tahun 1952 sampai dengan tahun 1959, pengelolaan pelabuhan dilaksanakan oleh Jawatan Pelabuhan. Sejak tahun 1960 pengelolaan pelabuhan umum di Indonesia dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara dibawah pengendalian pemerintah. Bentuk BUMN yaitu Perusahaan Negara Pelabuhan yang diberi kewenangan untuk mengelola pelabuhan umum sejak tahun 1960 sampai dengan tahun 1993 telah mengalami beberapa perubahan, disesuaikan dengan arah kebijakan pemerintah dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan mengimbangi pertumbuhan permintaan layanan jasa kepelabuhanan yang dinamis.

PT Pelabuhan Indonesia (persero) didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 1991 dengan akte Notaris Imas Fatimah SH No. 1 tanggal 1 Desember 1992 sebagaimana dimuat dalam Tambahan Berita Negara RI No. 8612 Tahun 1994, beserta perubahan terakhir sebagaimana

telah diumumkan dalam Tambahan Berita Negara RI tanggal 2 Januari 1999 No. 1.

Nama lengkap perusahaan adalah PT Pelabuhan Indonesia (persero) disingkat PT Pelindo (persero), berkantor pusat di Jalan Krakatau Ujung No. 100 Medan 20241, Sumatera Utara, Indonesia. Sejarah perubahan sejak tahun 1960 sampai dengan sekarang adalah sebagai berikut:

a. Tahun 1960-1963:

Pengelolaan pelabuhan umum dilakukan oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan I-VIII berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960.

b. Tahun 1964-1969:

Aspek komersil dari pengelolaan pelabuhan tetap dilakukan oleh PN Pelabuhan, tetapi kegiatan operasional pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut *Port Authority*.

c. Tahun 1969-1983:

Pengelolaan sebagian besar pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Penguasaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1969. PN Pelabuhan dibubarkan dan lembaga pemerintah Port Authority menjadi BPP.

d. Tahun 1983-1992:

Pengelolaan pelabuhan umum dibedakan antara pelabuhan umum yang diusahakan dan pelabuhan umum yang tidak diusahakan.

Pengelolaan pelabuhan umum yang diusahakan dilakukan oleh Perusahaan Umum (Perum) pelabuhan.

Sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh unit pelaksana teknis dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983. Perum Pelabuhan I merupakan salah satu dari empat Perum Pelabuhan di Indonesia yang mengelola pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1983.

e. Tahun 1992-2008:

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 tanggal 19 Oktober 1991 tentang pengadilan status Perusahaan Pelabuhan menjadi Perusahaan Perseroan, maka bentuk Perusahaan Umum Pelabuhan diubah menjadi PT Pelabuhan Indonesia I (persero), sesuai akte pendirian/anggaran dasar yang dibuat Notaris Robert Purba, SH tanggal 02 Januari 1999 sebagaimana dimuat dalam Berita Negara RI tanggal 01 November 1994 No. 87 jo Tambahan Berita Negara RI tanggal 02 Januari 1999 No. 1.

f. Sebelum Tahun 2008:

Perusahaan bergerak dalam bidang jasa kepelabuhanan, pelayanan peti kemas, terminal dan depo peti kemas, usaha galangan kapal, pelayanan tanah, listrik dan air, pengisian BBM, konsolidasi dan

distribusi termasuk hewan, jasa konsultasi kepelabuhanan dan pengusahaan kawasan pabean.

g. Tahun 2008:

Dalam rangka optimalisasi sumber daya maka perusahaan dapat melakukan kegiatan usaha lain meliputi jasa angkutan, sewa dan perbaikan fasilitas, perawatan kapal dan peralatan, alih muat kapal, properti diluar kegiatan utama kepelabuhanan, kawasan industri, fasilitas pariwisata dan perhotelan, jasa konsultan dan surveyor, komunikasi dan informasi, kontribusi kepelabuhanan, ekspedisi, kesehatan, perbekalan, *shuttle bus*, penyelaman, *tally*, pas pelabuhan dan timbangan.

Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2001 mengenai kedudukan, tugas dan wewenang, Menteri Keuangan selaku pemegang saham pada Persero/Perseroan Terbatas dialihkan kepada Menteri BUMN. Pembinaan teknis operasional berada di tangan Departemen Perhubungan RI dan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sebagai salah satu dari 17 BUMN di lingkungan Departemen Perhubungan oleh Pemerintah diberikan wewenang untuk mengusahakan sejumlah pelabuhan yang berlokasi di 4 (empat) provinsi yaitu Nanggroe Aceh Darusalam, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau dengan kantor pusat di Medan.

## 2. Jenis Usaha dan Kegiatan

Maksud dan Tujuan PT Pelindo (persero) sesuai Anggaran Dasar Perusahaan adalah melakukan usaha dibidang penyelenggaraan dan pengusahaan jasa kepelabuhanan, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki perusahaan untuk menghasilkan barang dan jasa yang berumutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat mengejar keuntungan serta meningkatkan nilai perusahaan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut PT Pelindo (persero) dapat melakukan kegiatan usaha utama sesuai anggaran dasar perusahaan sebagai berikut:

- a. Penyedia layanan kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas
- b. Tempat berlabuhnya kapal
- c. Penyedia dan pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan dan penundaan kapal
- d. Penyedia dan pelayanan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat petikemas, curah air, curak kering dan kendaraan.
- e. Penyedia layanan gudang-gudang dan lapangan dan tangki tempat penimbunan barang-barang
- f. Penyedia layanan listrik, air minum dan instalasi limbah
- g. Penyedia layanan kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan.

Selain kegiatan utama diatas, PT Pelindo (persero) dapat melakukan kegiatan usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan dan dalam rangka mengoptimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki perusahaan meliputi:

- a. Jasa angkutan
- b. Jasa persewaan dan perbaikan fasilitas dan peralatan
- c. Jasa perawatan kapal dan peralatan dibidang kepelabuhanan
- d. Jasa pelayanan alih muat kapal
- e. Jasa konsultan dan *surveyor* kepelabuhanan
- f. Jasa Komunikasi dan informasi
- g. Jasa kontruksi kepelabuhanan
- h. Jasa kesehatan
- i. Jasa pas pelabuhan
- j. Jasa timbangan.

### **3. Uraian Tugas**

Berdasarkan Keputusan Direksi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Medan Nomor: PR.02/1/21/P.1-09 tentang Organisasi dan Tata Kerja pada Kantor Pusat, berikut ini akan diuraikan pembagian tugas dan fungsi pada masing-masing bidang kerja pada PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Medan. Berikut ini merupakan uraian tugas dan fungsi berdasarkan Keputusan Direksi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Medan Nomor: UM.50/47/11/P.I-11 tentang Penerapan Praktek *Good Corporate Governance*.

a. Direktur Utama

Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dipimpin oleh seorang Direktur Utama yang mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan menerima petunjuk-petunjuk dari dan bertanggung jawab kepada RUPS tentang kebijakan umum untuk menjalankan tugas pokok perusahaan dan tugas-tugas lain yang ditetapkan RUPS.
- 2) Melaksanakan tugas-tugas pokok perusahaan dan usaha lain.
- 3) Mengendalikan pelaksanaan kebijakan Direksi yang dilakukan oleh para Direktur Komersial dan Pengembangan usaha Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha membawahi 4 (empat) Bidang yang terdiri dari Bidang Pemasaran, Bidang Perencanaan dan Pengembangan Usaha, Bidang Bina Usaha dan Bidang Manajemen Resiko dan Manajemen Mutu.

b. Direktur Komersial

Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha mempunyai tugas sebagai berikut:

- 1) Pembinaan dan penyelenggaraan pemasaran jasa kepelabuhan serta penyusunan Trafik Produksi dan Pendapatan (TPP).
- 2) Pembinaan dan penyelenggaraan perencanaan dan pengembangan usaha dan penyusunan Master Plan dan Lingkungan.

- 3) Pembinaan dan penyelenggaraan bina usaha.
- 4) Pembinaan dan penyelenggaraan manajemen resiko dan manajemen mutu.

c. Direktur Operasi dan Teknik

Direktur Operasi dan Teknik membawahi 4 (empat) Bidang yang terdiri dari Bidang Pelayanan Kapal dan Barang, Bidang Teknologi dan Informasi, Bidang Peralatan dan Bidang Fasilitas. Direktur Operasi dan Teknik mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Pembinaan dan penyelenggaraan pelayanan kapal dan barang.
- 2) Pembinaan dan penyelenggaraan teknologi informasi.
- 3) Pembinaan dan penyelenggaraan fasilitas pelabuhan.
- 4) Pembinaan dan penyelenggaraan perencanaan dan pengadaan peralatan pelabuhan.

d. Direktur Keuangan

Direktur Keuangan membawahi 4 (empat) Bidang yang terdiri dari Bidang Akuntansi Manajemen, Bidang Akuntansi Keuangan, Bidang Perbendaharaan dan Bidang Kemitraandan Bina Lingkungan. Direktur Keuangan mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Pembinaan dan penyelenggaraan akuntansi manajemen.
- 2) Pembinaan dan penyelenggaraan perbendaharaan.
- 3) Pembinaan dan penyelenggaraan akuntansi keuangan.
- 4) Pembinaan dan penyelenggaraan kemitraan dan bina lingkungan.

e. Direktur Personalia dan Umum

Direktur Personalia dan Umum membawahi 3 (tiga) Bidang yang terdiri dari Bidang Perencanaan Organisasi dan SDM, Bidang Administrasi dan Kesejahteraan SDM, Bidang Umum atau Kepala Kantor Pusat. Direktur Personalia dan Umum mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Pembinaan dan penyelenggaraan perencanaan, pengembangan organisasi dan pengembangan SDM.
- 2) Pembinaan dan penyelenggaraan hubungan administrasi dan kesejahteraan SDM.
- 3) Pembinaan dan penyelenggaraan administrasi umum.

f. Satuan Pengawasan *Intern* ( SPI )

Satuan Pengawasan Intern membawahi 5 (lima) Pengawas dan Bidang yang terdiri dari Pengawas Wilayah I, Pengawas Wilayah II, Pengawas Wilayah III, Pengawas Bidang Khusus dan Tata Satuan Pengawasan Intern. Satuan Pengawasan *Intern* mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Penyelenggaraan penilaian pelaksanaan sistem pengendalian internal dan sistem pengendalian manajemen perusahaan.
- 2) Penyelenggaraan pemeriksaan keuangan dan operasional perusahaan.
- 3) Penyelenggaraan dokumentasi laporan hasil pemeriksaan dan tindak lanjut temuan pemeriksaan serta ketatausahaan.

- 4) Pendorong pelaksanaan pengawasan melekat yang lebih efektif di perusahaan.
- 5) Pendorong penerapan *Good Corporate Governance*.
- 6) Sebagai mitra kerja dengan Komite Audit dan Pemeriksaan Eksternal dalam mengawasi pengelolaan perusahaan.
- 7) Pelaksanaan program kerja dan menyelenggarakan penerapan sistem informasi manajemen di lingkungan kerja.

g. *Corporate Secretary*

*Corporate Secretary* membawahi 3 (tiga) *Assistance Corporate Secretary*(ACS) yang terdiri dari ACS Kesekretarian Direksi, ACS Hubungan Masyarakat dan ACS Hubungan Antar Lembaga dan Hubungan Internasional. *Corporate Secretary* mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Sebagai pejabat penghubung (*Liason Officer*) antara Perusahaan dengan Pemegang Saham, Regulator, lembaga lain dan publik serta sebagai penanggung jawab sekretariat Perusahaan maupun sekretariat Direksi dan menatausahakan dokumen-dokumen perusahaan.
- 2) Penyiapan pembinaan, penyusunan program kerja dan penyelenggaraan kegiatan kesekretariatan Direksi.
- 3) Penyiapan pembinaan, penyusunan program kerja dan penyelenggaraan kegiatan hubungan masyarakat.

- 4) Penyiapan pembinaan, penyusunan program kerja dan penyelenggaraan kegiatan hubungan antar lembaga dan hubungan internasional.
  - 5) Pemantauan penerapan *Good Corporate Governance*.
  - 6) Penyiapan pembinaan, penyusunan program kerja dan penyelenggaraan kegiatan.
- h. Biro Hukum

Biro hukum mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Perlindungan kepentingan perusahaan dan pemantauan atas kepatuhan perusahaan terhadap peraturan perusahaan atau perundangan yang berlaku.
  - 2) Penelaahan peraturan perusahaan.
  - 3) Pemberian bantuan dan pertimbangan hukum di dalam pengelolaan perusahaan.
  - 4) Penyimpanan dokumen hukum dan sosialisasi peraturan perusahaan atau perundangan yang berlaku.
  - 5) Pelaksanaan program kerja dan menyelenggarakan penerapan sistem informasi manajemen di lingkungan kerja.
- i. Biro Logistik

Biro Logistik mempunyai tugas sebagai berikut :

- 1) Pembinaan dan pelaksanaan program kerja pengembangan sistem logistik perusahaan.

- 2) Pembinaan dan pelaksanaan program kerja bidang pengadaan dan perbekalan bidang teknik dan non teknik.
- 3) Pembinaan dan pelaksanaan program kerja bidang administrasi dan ketatausahaan pengadaan barang dan jasa.
- 4) Pembinaan dan pelaksanaan program kerja dan menyelenggarakan penerapan sistem informasi manajemen di lingkungan kerja.

#### **4. Pengaturan Perjanjian Bongkar Muat Barang**

Perjanjian adalah suatu peristiwa yang terjadi ketika para pihak saling berjanji untuk melaksanakan perbuatan tertentu. Menurut Subekti, Perjanjian adalah peristiwa ketika seseorang atau lebih berjanji melaksanakan perjanjian atau saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Nur Afifah Sitti Maharani berpendapat bahwa Indonesia merupakan wilayah yang strategis untuk jalur lintas perdagangan dunia, oleh karena itu pengangkutan melalui laut lebih menguntungkan dibandingkan dengan pengangkutan udara maupun pengangkutan darat.<sup>19</sup> R. Soekardono berpendapat bahwa Keuntungan yang diberikan oleh pengangkutan laut adalah:

- a. Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan angkutan lainnya.
- b. Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang - barang dengan berat ratusan bahkan ribuan ton.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Nur Afifah Sitti Maharani. 2021. Alma Rizkyta Asri, dan Fadila Fitriyanti, 2021, Tanggung Jawab Pengangkut Barang dalam Angkutan Laut. *Jurnal Hukum*, Volume 7 Nomor halaman . 187.

<sup>20</sup> R. Soekardono. 1969. *Hukum Perkapalan Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat. halaman. 12.

Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dan kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari dua pertiga wilayahnya tersebut terdiri dari perairan. Oleh karena itu Indonesia membutuhkan transportasi laut yang banyak untuk memenuhi kebutuhan untuk perpindahan barang maupun perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat yang lainnya.

Salah satu elemen yang utama dalam sistem transportasi laut adalah pelabuhan. Pelabuhan dalam Pasal 1 ayat 9 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran menyatakan:

*“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi.”*

Berdasarkan jenis-jenis pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, pelabuhan Indonesia Belawan termasuk pelabuhan pengumpul, karena pelabuhan Indonesia Belawan adalah pelabuhan yang memiliki fungsi sebagai pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, dan sebagai angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

Salah satu kegiatan usaha jasa di pelabuhan tersebut adalah kegiatan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang

bergerak di dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. contoh dari perusahaan penyedia layanan jasa di bidang bongkar muat tersebut adalah perusahaan bongkar muat. Pengertian dari perusahaan bongkar muat terdapat dalam 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 yang menyatakan:

“Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT) yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan di perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang.”

Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub 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.

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.

PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) sebagai salah satu penyedia layanan jasa di bidang bongkar muat yaitu sebagai perusahaan bongkar muat, Aldean Moch Rafli berpendapat bahwa fungsi dari perusahaan bongkar muat adalah untuk melaksanakan dan mengawasi kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan antar pulau dengan memanfaatkan transportasi laut.<sup>21</sup>

PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) sebagai perusahaan bongkar muat harus memperhatikan bahwa pelaksanaan kegiatan bongkar muat selalu mengandung risiko yang dapat menimbulkan adanya kerugian. Misalnya kerusakan barang, hilangnya barang, dan kurangnya barang muatan yang dirasakan oleh pihak pengguna jasa. PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) juga tidak jarang menemui hambatan-hambatan dalam melakukan tanggung jawab sebagai perusahaan bongkar muat, diantaranya yaitu dalam pelaksanaan bongkar muat hingga dengan menangani klaim yang diterima dari pihak pengguna jasa perusahaan bongkar muat dengan titik fokus penulis mengacu pada kerusakan barang muatan Kegiatan bongkar muat meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dari kapal maupun

---

<sup>21</sup> Aldean Moch Rafli, 2022, Perusahaan Pelayaran: Pengertian, Manfaat dan Daftarnya di Indonesia, *jurnal.id*.

ke kapal yang memiliki risiko terhadap keselamatan dan keamanan barang dalam proses bongkar muat.

Setiap usaha pasti memiliki risiko dan tanggung jawab dalam pelaksanaannya, begitu pula dengan usaha bongkar muat barang angkutan laut yang memiliki risiko 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 mahalunya proses bongkar muat, serta tidak adanya pengawasan secara ketat dalam proses tersebut. 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.

Karena adanya risiko yang muncul dari pelaksanaan bongkar muat di PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) menimbulkan kekhawatiran bagi pihak pengguna jasa dalam hal timbulnya kerugian terhadap barang. Berdasarkan BAB VIII Pasal 19 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

PT Pelabuhan Indonesia dalam mengatur perjanjian bongkar muat barang dalam kegiatan operasionalnya memiliki perjanjian khusus untuk pemilik barang. Perjanjian bongkar muatnya sudah diatur di dalam standard layanan, standard layanan itu kita sebut ada SLA, ada namanya SLG. SLA/SLG (*Service Level Guarantee*) isinya itu terdapat standar-standar layanan bongkar muat yang ada di PELINDO tertuang disitu semua.<sup>22</sup>

SLA merupakan perjanjian yang dibentuk atas dasar kesepakatan bahwa pihak terlibat perlu mengikuti beberapa aturan agar hubungan antar pihak bisa berjalan lancar. Penerapan SLA dapat membangun kepercayaan dan ketenangan pikiran di antara semua pihak yang terlibat. Dalam menentukan layanan yang diberikan, syarat serta ketentuan layanan, dan standar pengukuran kinerja, SLA mampu menyelaraskan harapan setiap orang. Praktik SLA yang konsisten dan kolaboratif dapat menghasilkan peluang baru dan inovasi. Penyedia layanan dapat menawarkan transparansi kepada klien, mengatasi masalah, dan menjelaskan layanan tingkat tinggi saat semua pihak berkontribusi pada SLA. SLA dapat diterapkan pada beragam bidang seperti kesehatan, bisnis, keamanan, industri sampai pendidikan.

*Service Level Agreement* (SLA) merupakan sebuah alat yang dipakai dalam sebuah kesepakatan secara formal dengan pelanggan yang dalam hal ini adalah mahasiswa seputar pelayanan yang diterima dan diberikan dengan

---

<sup>22</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

sejumlah ukuran performansinya.<sup>23</sup> SLA biasanya berisi informasi seperti catatan syarat-syarat perjanjian, peran dan tanggung jawab untuk pelanggan dan penyedia layanan, durasi kontrak, lokasi pelayanan dan waktu pelayanan. Beberapa hal yang biasanya terdapat pada SLA yaitu:

- a) Tugas penyedia layanan;
- b) Tugas pelanggan;
- c) Tanggung jawab pengguna jasa;
- d) Aspek IT Security yang harus diperhatikan.

SLA atau *Service Level Agreement* dibuat dengan tujuan untuk peningkatan kualitas sebuah penyedia layanan atau lembaga. Tujuan dari pembuatan SLA ini diantaranya:

- a) Menetapkan standart kinerja;
- b) Untuk peningkatan kepercayaan antara penyedia layanan dengan penerima layanan;
- c) Menetapkan harapan penerima layanan dalam hal *responsibility* penyedia layanan;
- d) Mengidentifikasi perbaikan pada penyedia layanan atas suatu masalah;
- e) Kedua belah pihak dapat mematuhi kontrak yang dibuat secara bersama;
- f) Mengawasi dan mengevaluasi kinerja

---

<sup>23</sup> Atan, R., & Haider, H. 2016. Service Level Agreement (SLA) Enforcement: Is it Impactful? *Indian Journal of Science and Technology*, 9. halaman 48.

Menurut Arief Budiman selaku *Customer Care* (BNCT) terkait jenis barang atau cargo yang diatur dalam perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan tidak ada batasan tertentu dan untuk barang-barang yang melebihi kapasitas itu juga sudah ada ketentuannya dan di Pelabuhan Belawan tetap dilayani dengan tarif yang berbeda lagi yang disebut namanya tarif overweight. Jadi seperti barang-barang yang melebihi kapasitas standart itu tetap dilayani tetapi dengan tarif yang berbeda lagi.<sup>24</sup>

Selanjutnya Arief Budiman mengatakan pada PT. Pelabuhan Indonesia bahwa setiap bidang operasional *shipping* itu sendiri sudah ada SOP nya masing-masing dan sudah ada standard layanan masing-masing dan terkait dengan apa yang akan terjadi misalnya terjadi suatu kerusakan itu sudah ada tim tersendiri namanya tim claim yang bekerja sama dengan asuransi itu sendiri dan sudah ada pelatihannya setahun sekali.<sup>25</sup>

Persyaratan khusus yang harus dipenuhi oleh pihak yang akan melakukan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan yaitu pihak tersebut sudah terdaftar di sistem PELINDO sebagai *Customer*. Pada aplikasi MDM (*Mobile Device Management*) yaitu aplikasi untuk registrasi *customer*. *Customer* tersebut sudah memiliki izin-izin khusus dan sesuai syarat dan ketentuan yang berlaku untuk bias mendaftar di PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO). Contohnya seperti sudah ada perusahaannya seperti akta perusahaan, SIUP, rekomendasi dari KSOP dan asosiasi. Dengan syarat itu pihak tersebut dapat

---

<sup>24</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

<sup>25</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

mendaftar di PT Pelabuhan Indonesia. Setelah mendaftar mereka juga wajib memiliki akun untuk system ke PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO). Sistem pelabuhan PELINDO itu sendiri sudah memakai sistem yang namanya Tos Nusantara.

Arief Budiman juga mengatakan bahwa proses evaluasi kinerja yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia terhadap pihak yang melakukan bongkar muat barang sesuai dengan perjanjian yang telah ditetapkan seperti melakukan evaluasi setiap tiga bulan pada bidang operasi yaitu outputnya terdapat laporan yang memiliki TPPI seperti lapoan kinerja. Jadi pada saat itu akan direview kinerja tersebut dalam tiga bulan dan melihat progress nya untuk hal pelaporan setiap sebulan sekali. Setelah itu akan dikirim ke kantor pusat PT Pelabuhan Indonesia setiap sebulan sekali.

#### **B. Tanggung Jawab PT. Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Belawan**

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat, yakni suatu badan usaha yang memiliki ijin untuk melaksanakan kegiatan bongkar barang muat di pelabuhan. Pada pelaksanaannya, selain dilaksanakan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan bongkar muat, kegiatan bongkar muat juga dapat dilaksanakan oleh pengelola pelabuhan, yakni Badan Usaha Pelabuhan selanjutnya disebut (BUP). BUP ini sebagai penyedia/pemilik dan pengelola fasilitas serta pelayanan jasa kepelabuhanan di pelabuhan, sekaligus

melaksanakan kegiatan usaha jasa kepelabuhanan, termasuk didalamnya kegiatan bongkar muat.

Kegiatan bongkar muat barang melalui jalur laut, perusahaan bongkar muat memiliki hak dan kewajiban dalam melaksanakan kegiatan tersebut. Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal bertanggung jawab terhadap fasilitas yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat barang, peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat barang. Disamping 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.<sup>26</sup>

Tanggung jawab dalam kamus hukum memiliki makna sebagai *liability* dan *responsibility*, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.<sup>27</sup>

Tanggung jawab sosial lebih menekankan kepada pemenuhan hak dan kewajiban yang baik dan harus dilakukan oleh setiap produsen maupun konsumen khususnya dan masyarakat luas pada umumnya. Hak bagi konsumen merupakan kewajiban bagi produsen, kewajiban bagi konsumen merupakan hak bagi

---

<sup>26</sup> Martono dan Eka Budi Tjahjono. 2011. *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. halaman. 119-120.

<sup>27</sup> HR. Ridwan. 2016. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. halaman. 337.

produsen, demikian pula sebaliknya. Produsen dalam melakukan komunikasi, selain memperkenalkan dan mempromosikan nama perusahaan dan produk-produk yang ditawarkan, juga mempunyai kewajiban mendidik masyarakat.

Dalam melaksanakan kegiatan komunikasi produsen harus menyatakan kondisi yang sebenarnya, baik tentang perusahaan maupun tentang produk yang ditawarkannya. Demikian pula produsen mempunyai kewajiban untuk mendidik konsumen.<sup>28</sup> Teori tanggung jawab lebih menekankan pada arti tanggung jawab yang lahir dari ketentuan peraturan perundang-undangan sehingga teori tanggungjawab memiliki arti *liability*.<sup>29</sup>

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.

Peran dan tanggung jawab Pelindo dalam proses bongkar muat adalah menjamin semua barang dari pemilik barang tersebut terlayani dengan tepat dan dalam keadaan barang yang tidak cacat.<sup>30</sup> Sebagai suatu konsep dalam suatu perjanjian yang terkait dengan kewajiban hukum bagi seseorang yang harus

---

<sup>28</sup> H. Mulyadi Nitisusastro. 2012. *Perilaku Konsumen dalam Perspektif Kewirausahaan*. Bandung: Alfabeta. halaman. 252.

<sup>29</sup> Busyra Azheri. 2011. *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandatory*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. halaman. 54.

<sup>30</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa subjek hukum dapat dikenakan suatu sanksi hukuman dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan.

Berdasarkan Pasal 16 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menjelaskan tanggung jawab pelaku usaha adalah sebagai berikut:

- 1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- 2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 3) Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.
- 4) Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

Prosedur atau kebijakan khusus terkait perlindungan dan tanggung jawab atas kerusakan barang selama proses bongkar muat barang PT Pelabuhan Indonesia Belawan sudah bekerja sama dengan asuransi. Jadi setiap ada kerusakan yang

diakibatkan dari layanan PT. Pelabuhan Indonesia Belawan itu menjadi tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia Belawan untuk claim ke asuransi dengan cara customer mengajukan *claim* dengan bukti pendukung, setelah itu dapat diproses dengan berbagai prosedur seperti survey barang, koordinasi kepada pembuat berita acara ke petugas lapangan dan setelah itu PT Pelabuhan Indonesia Belawan dapat melakukan *claim* ke asuransi.<sup>31</sup>

Mekanisme penanganan dan penyalarsan *claim* terkait kerusakan barang yang terjadi selama operasi bongkar muat barang di PT Pelabuhan Indonesia Belawan pemilik barang dapat melakukan evaluasi dengan pihak lapangan di operasional untuk mengidentifikasi sebab kerusakan tersebut dapat terjadi. Apabila kerusakan terjadi dikarenakan oleh pihak PT Pelabuhan Indonesia maka tahapan pertama itu adalah dengan membuat berita acara terkait terjadinya kerusakan setelah itu *customer* melaukan permohonan *claim* kepada pihak PT Pelabuhan Indonesia Belawan dengan melampirkan bukti berita acara dan bukti-bukti pendukung lainnya serta nota, pranota SP 2 yang sudah dibuat oleh *customer* sebagai bukti pendukung, selanjutnya permohonan itu akan diverifikasi oleh tim *claim*.

Arief Budiman lebih lanjut mengatakan setelah di verifikasi akan dilakukan survei terhadap barang tersebut untuk mengkaji berapa nilai kerugian yang akan ditanggung oleh asuransi. Apabila nilai kerugian sudah keluar maka selanjutnya

---

<sup>31</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

akan diproses ke asuransi untuk sistem pembayarannya.<sup>32</sup> Sebelumnya PT Pelabuhan Indonesia Belawan akan memberikan informasi dan panduan kepada pihak terkait, seperti pemilik barang atau pihak asuransi mengenai tanggung jawab terhadap kerusakan barang melalui surat edaran yang akan diberikan kepada seluruh customer untuk tata kelola nya apabila terjadi kerusakan.<sup>33</sup>

Kerugian-kerugian yang dialami oleh konsumen (pengguna jasa) tersebut dapat timbul sebagai akibat dari adanya hubungan hukum dalam perjanjian antara pihak produsen (pemberi jasa) dengan pihak konsumen (pengguna jasa), maupun akibat dari adanya perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh produsen (pemberi jasa) dalam perjanjian.<sup>34</sup>

Pentingnya perjanjian kerjasama bongkar muat barang merupakan perikatan tertulis bagi para pihak yang telah sepakat untuk mengikat diri memberikan pekerjaan dan menerima pekerjaan bongkar muat barang di pelabuhan Belawan. Mengingat banyaknya unsur-unsur dari pekerjaan yang akan disepakati sehingga perlu adanya suatu bentuk kesepakatan yang tertulis yaitu perjanjian antara pihak sebagai pemilik barang atau penerima jasa pelayanan bongkar muat dengan PT. Pelabuhan Indonesia Belawan sebagai perusahaan pemberi jasa bongkar muat untuk menjamin para pihak agar dapat melaksanakan hal-hal yang disepakati dengan baik termasuk hak dan tanggung jawabnya.

---

<sup>32</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

<sup>33</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

<sup>34</sup> Ahmadi Miru. 2011. *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum bagi Konsumen di Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pers. halaman. 1.

PT. Pelabuhan Indonesia Belawan berkomunikasi dengan pemilik barang dan pihak terkait melalui dua sarana yaitu yang pertama *customer* dapat langsung ke bagian *customer care* dan yang kedua dapat melalui *call center*. Jadi apabila di PT. Pelabuhan Indonesia Belawan mempunyai dua nomor *call center* yaitu melalui *whatsapp* dan *email* serta dapat langsung datang ke bagian *customer care* PT. Pelabuhan Indonesia Belawan.

Adapun proses pengajuan klaim ganti rugi adalah sebagai berikut:

1. Surat pengajuan ganti rugi
2. Berita acara kejadian
3. Melengkapi dokumen pendukung yang meliputi:
  - a. Surat tuntutan klaim beserta estimasi kerugian
  - b. Berita acara kerugian/kronologis kejadian
  - c. Dokumentasi
  - d. Laporan kepolisian apabila kerugian disebabkan oleh tindakan kriminal
  - e. Laporan BMKG apabila kerugian disebabkan oleh bencana alam
4. Jangka waktu pengajuan surat ganti rugi disampaikan paling lambat 6 (enam) hari kerja terhitung sejak tanggal kejadian
5. Atas penerimaan surat ganti rugi oleh perseroan, dibuatkan surat tanda terima yang ditandatangani oleh kedua belah pihak
6. Jika dokumen pendukung tidak lengkap, maka kepada pengguna jasa diberikan tenggang waktu untuk melengkapinya paling lambat 10 (sepuluh) hari kerja sejak tanggal diterimanya surat ganti rugi tersebut

7. Jika pengguna jasa tidak dapat melengkapi dokumen tersebut dalam jangka waktu yang telah ditentukan di atas, maka perseroan dapat menolak pembayaran ganti rugi dan memberitahukannya kepada pengguna jasa secara tertulis paling lambat 5 (lima) hari kerja dari batas waktu yang telah ditetapkan.
8. Jika dokumen tersebut dianggap lengkap dan memenuhi syarat, maka pembayaran penggantian kerugian dilakukan paling lambat 10 (sepuluh) hari sejak tanggal diterimanya berkas surat ganti rugi
8. Semua biaya yang timbul untuk memenuhi kelengkapan bukti/dokumen pendukung permintaan pengajuan klaim ganti rugi adalah menjadi beban pihak pengguna jasa/pihak yang dirugikan.

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

- a. Tahap Persiapan Dalam tahap ini, pihak yang merasa dirugikan yaitu PELINDO akan menyiapkan segala bukti atau dokumen pendukung untuk mendukung tuntutan.
- b. Tahap Tuntutan Dalam tahap ini, PELINDO mengajukan tuntutannya kepada Pihak yang mengajukan klaim dengan melampirkan dokumen-dokumen yang telah disiapkan.
- c. Tahap Penyelesaian Dalam tahap ini, pihak PELINDO akan mengecek dokumen-dokumen tuntutan dari pihak yang dirugikan, jika dokumen-dokumen tersebut dinyatakan lengkap maka pihak yang akan menerima tuntutan klaim ganti rugi tersebut. Proses pengajuan klaim yang ditujukan kepada PELINDO tidak selalu berjalan dengan lancar, terkadang muncul

suatu hambatan. Hambatan tersebut biasanya seperti, perusahaan ekspeditur/EMKL tidak melengkapi dokumen-dokumen pendukung sebagai syarat yang harus dipenuhi untuk mengajukan klaim ganti rugi, dan besaran nilai ganti rugi yang ditetapkan oleh pihak asuransi tidak sesuai dengan total nilai kerugian yang dialami oleh pihak ekspeditur/EMKL selaku pengguna jasa.

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

1. Penyelesaian sengketa melalui litigasi Penyelesaian ini dilakukan melalui jalur pengadilan yang berpedoman pada hukum acara yang mengatur persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi agar suatu sengketa dapat diajukan hingga upaya-upaya hukum dapat diajukan. Dalam proses penyelesaian ini lembaga yang berwenang untuk menyelesaikan adalah pengadilan negeri dan/atau pengadilan niaga.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Amriani dan Nurmaningsih, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa perdata di Pengadilan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm. 12.

2. Penyelesaian melalui non-litigasi Proses penyelesaian ini dilakukan diluar pengadilan yang dimana penyelesaian sengketa harus dilakukan berdasarkan kesepakatan para pihak, tidak berdasarkan adanya pemaksaan, dan prosedur penyelesaian atas suatu sengketa diserahkan sepenuhnya pada para pihak yang bersengketa. Ada beberapa cara penyelesaian yang ditempuh dalam jalur non-litigasi yaitu:

a. Arbitrase

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

1) Kelemahan

a) Keputusan arbitrase dapat dibatalkan oleh pengadilan negeri, apabila salah satu pihaknya ada yang ingkar, tidak setuju, tidak menjalankan keputusan tersebut.

2) Kelebihan

a) Para pihak memiliki kebebasan dalam melakukan pilihan forum arbitrase dalam kaitannya dengan penyelesaian sengketa.

b) Prinsip sidang arbitrase bersifat tertutup

c) Dalam sidang arbitrase, para pihak yang bersengketa mempunyai hak dan kesempatan yang sama dalam mengemukakan pendapatnya masing-masing.

b. Mediasi

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

c. Negosiasi

Negosiasi merupakan proses komunikasi dua arah antar para pihak untuk mencapai kesepakatan pada saat kedua belah pihak memiliki berbagai kepentingan yang sama atau berbeda.

Dalam 3 (tiga) tahun terakhir semua permasalahan klaim yang ditujukan kepada Pelindo dapat diselesaikan melalui non-litigasi atau biasa disebut dengan Alternatif Penyelesaian Sengketa (APS). Dalam pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 menyatakan bahwa:

“Alternatif Penyelesaian Sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati oleh para pihak, yakni penyelesaian diluar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli.”

Berdasarkan pada Undang-Undang diatas, Pelindo menggunakan cara negosiasi yang penyelesaiannya melibatkan para pihak tanpa melalui proses pengadilan dengan tujuan mencapai kesepakatan bersama atas

dasar kerja sama yang lebih harmonis dan kreatif.<sup>36</sup> Dalam pelaksanaan negosiasi, Pelindo mengundang perusahaan ekspediter/EMKL selaku kuasa pemilik barang untuk melakukan negosiasi.

Jika kedua belah pihak tidak mencapai kesepakatan tersebut, maka pihak ekspediter/EMKL selaku kuasa pemilik barang dapat mengajukan upaya penyelesaiannya melalui litigasi. Untuk pembayaran selisih kerugian, Pelindo melakukan pembayaran tersebut paling lambat 10 hari sejak tanggal dilakukannya negosiasi. Pembayaran tersebut dilakukan dengan cara transfer melalui bank. Upaya penyelesaian dengan cara negosiasi yang dilakukan oleh Pelindo dalam beberapa tahun terakhir dapat terlaksana dengan lancar sehingga kedua belah pihak tersebut mencapai kesepakatan.

Dalam suatu perjanjian kerjasama keseimbangan antara hak dan kewajiban dari para pihak merupakan hal yang utama sebagai dasar pertimbangan lahirnya perjanjian kerjasama yang telah dibuat. Pelaksanaan hak dan kewajiban harus berjalan dengan seimbang sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan. Artinya, para pihak tidak boleh terus menuntut hak tanpa memenuhi kewajiban. Perjanjian merupakan perbuatan hukum yang bersegi dua yaitu tiap perbuatan yang akibat

---

<sup>36</sup> Frans Hendra Winarta. 2012. *Hukum Penyelesaian Sengketa*. Jakarta: Sinar Grafika. halaman 7-8.

hukumnya ditimbulkan oleh kehendak dari dua subjek hukum, dua pihak atau lebih (Pasal 1313 KUH Perdata).<sup>37</sup>

### **C. Faktor-Faktor Penghambat Yang dihadapi PT Pelabuhan Indonesia Belawan Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di pelabuhan Belawan dan Apa Solusi Dari Hal Tersebut**

Dalam pelaksanaan bongkar muat memang perlu diakui tidak menutup kemungkinan akan terjadi masalah, dan situasi ini jamak dijumpai. Pasalnya dalam proses distribusi tentu akan ada banyak faktor yang menghambat proses tersebut yang kemudian menghadirkan masalah beruntun. Kegiatan bongkar muat secara otomatis tidak hanya melibatkan satu instansi dan satu perusahaan saja melainkan ada beberapa yang kemudian dituntut untuk saling bekerja sama. Sehingga proses bongkar muat, import, ekspor, dan sebagainya di pelabuhan terjamin lancar.

Namun dalam perdagangan internasional masih ditemui banyak hambatan. Menurut Ghodsi, dari sekian banyak hambatan tersebut, hambatan impor relatif banyak ditemui di Indonesia.<sup>38</sup>

Tiga hambatan impor dimaksud yakni sebagai berikut:

1. Kesalahan dalam pembuatan Dokumen Impor yakni kesalahan yang meliputi kesalahan keterangan jenis barang, jumlah barang, nilai pabean, dan jumlah tarif sehingga menyebabkan terhambatnya pengurusan impor.

---

<sup>37</sup> Hasim Purba. 2011. *Suatu Pedoman Memahami Ilmu Hukum*, Medan: Cahaya Ilmu. halaman. 122.

<sup>38</sup> Ghodsi, M. 2020. The impact of Chinese technical barriers to trade on its manufacturing imports when exporters are heterogeneous. *Empirical Economics*, 59(4). Halaman. 1667–1698.

2. Menyangkut masalah Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok, seperti rusaknya alat berat pengangkut peti kemas. Kerusakan tersebut antara lain seperti mati mesin dan *overheat* terbakar ketika sedang dioperasikan sehingga membuat operasional pemindahan peti kemas terganggu. Akibat insiden ini operasional pengangkutan peti kemas dihentikan sementara.
3. Pemeriksaan Bea dan Cukai (*Behandle*): Pemeriksaan yang dilakukan oleh petugas yakni terkait Bea dan Cukai dalam rangka pemenuhan kewajiban kepabeanan (*Customs Clearance*). Hambatan ini antara lain meliputi ditemukannya jumlah dan jenis barang yang tidak sesuai dengan dokumen yang digunakan sebagai dasar pemeriksaan fisik. Selain itu juga menyangkut terganggunya sistem IT perpajakan.

Namun menurut Arief faktor utama yang menjadi penghambat dalam bongkar muat yang tidak bisa kontrol yang pertama yaitu cuaca atau alam dari faktor eksternal, akan tetapi dari faktor internal ada beberapa seperti terjadinya kerusakan beberapa alat, dan arus laut dalam hal ini pasang surut nya karena apabila terjadi surut maka kapal tidak bisa sandar dan apabila tidak bisa sandar, maka proses bongkar muat akan tertunda sampai arusnya naik lagi.<sup>39</sup>

PT. Pelabuhan Indonesia Belawan tidak ada strategi khusus dalam menyikapi cuaca dan kondisi yang ekstrem karena memiliki potensi yang tinggi untuk terjadinya kecelakaan kerja. Terlebih alat-alat yang digunakan PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) Belawan berbasis ketinggian yang mencapai lebih dari

---

<sup>39</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

sepuluh meter. PT Pelindo tidak ada strategi khusus terkait dengan cuaca namun dalam hal arus pasang surut laut memiliki strategi dengan penggeseran kapal ke kedalaman yang lebih dalam dari biasanya.

Arief mengatakan hal yang dapat memperlambat proses bongkar muat yaitu dari segi alat yang notabene nya sudah berumur dan sudah tua dan mempunyai frekuensi kerusakan yang cukup sering terjadi. PT Pelindo mengatur bagaimana cara maintenance peralatan alat agar skema peralatan yang bagus biasanya dapat teratasi dengan alat-alat yang rusak. Adapun solusi lainnya adalah mengganti alat-alat yang lama menjadi alat-alat yang baru dengan biaya yang cukup mahal.<sup>40</sup>

Bongkar muat adalah kegiatan yang tentu berjalan nyaris setiap hari untuk memindahkan produk dari pabrik pembuatnya kepada masyarakat. Beberapa perusahaan melakukan bongkar muat untuk mengirimkan produksinya ke luar negeri dan dalam kasus ini disebut kegiatan ekspor. Proses bongkar muat pun tidak hanya dilakukan untuk mengeluarkan muatan dari perusahaan namun bisa pula sebaliknya. Proses produksi perusahaan kadang bisa berjalan usai mendapatkan suplai material, komponen, dan sebagainya yang dibutuhkan dari perusahaan luar. Terkadang juga berasal dari luar negeri, yang dikenal sebagai kegiatan import.

Dalam proses distribusi ini akan dilakukan bongkar muat beberapa kali, dan salah satunya dilakukan di kawasan pelabuhan. Secara menarik proses

---

<sup>40</sup> Hasil wawancara dengan Arief Budiman selaku Customer Care BNCT Pelindo, pada hari Kamis tanggal 25 April di PT Pelabuhan Indonesia Belawan.

pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan atau dimanapun tidak terlepas dari yang namanya masalah. Penyebab dan jenis masalah ini beragam, adapun faktor yang memicunya antara lain:

1. Kurang handalnya manajemen dari pihak-pihak yang memakai jasa pengelola pelabuhan sehingga ada ketidakcocokan data maupun jadwal bongkar muat.
2. Jumlah alat bantu bongkar muat masih terbatas dan permasalahan semakin kompleks saat peralatan yang ada malah mengalami kerusakan.
3. Adanya muatan yang jumlahnya kurang atau ada kontainer muatan yang tertukar sehingga perlu ditanggulangi dulu sebelum bisa dibongkar muat.
4. Adanya kendala material dari pihak pemerintah yang memang mengelola pelabuhan disamping ada perusahaan anak-anak di pelabuhan tersebut.

Sebenarnya untuk meminimalisir permasalahan saat pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan diperlukan sebuah koordinasi apik dari semua pihak. Koordinasi ini akan terbentuk dengan baik manakala ditunjang oleh teknologi informasi terkini sehingga pertukaran data dan barang jauh lebih lancar dan bebas masalah. Penggunaan teknologi memang aktualnya sangat berperan penting dalam proses distribusi, inilah mengapa semua pihak yang terlibat perlu melakukan investasi untuk menyediakan teknologi yang memadahi tersebut.

Dalam hal keamanan dan ketertiban sudah aman dan tertib karena di PT. Pelindo mempunyai unit keamanan atau security yang cukup ketat dan andal dalam hal keamanan. Maka dari itu untuk tenaga kerja keamanan sudah sangat

mendukung baik di dalam terminal maupun diluar terminal selain itu PT. Pelindo menggandeng Polisi sekitar untuk pengamanan lalu lintas.

Kerusakan barang yang terjadi pada saat melakukan kegiatan bongkar muat barang dapat diketahui ketika terdapat laporan kejadian. Sebelum adanya laporan tersebut, para pihak yang terlibat dalam proses pembongkaran/pemuatan barang terlebih dahulu mengecek dan menelusuri apakah barang tersebut rusak pada saat dibongkar/dimuat, atau pada saat pelayaran. Jika terbukti barang tersebut rusak pada saat proses pembongkaran/pemuatan, maka pemilik barang yang diwakili oleh perusahaan ekspediter/EMKL dapat mengajukan klaim ganti rugi kepada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) meneruskan klaim tersebut ke perusahaan asuransi. Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dalam pasal 19 menyatakan bahwa:

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

Maka dari itu besaran nilai ganti rugi akan ditetapkan oleh pihak asuransi.

PT. Pelindo Belawan berkolaborasi dengan pelanggan dengan menerapkan strategi internal seperti melakukan *coffee morning* dengan customer agar dapat mengevaluasi hal-hal yang kurang dari PT. Pelindo. PT. Pelindo juga melakukan evaluasi kinerja dalam waktu 3 bulan sekali dengan nama *Berthing Window* sama *customer*. *Berthing window* tersebut menyusun kapal-kapal yang akan msauk di bulan berikutnya dengan memperkirakan arus laut, jam-jam yang rentan, dan

tanggal libur agar kapal-kapal tersebut tidak bertabrakan jadwalnya. Hal itu semua sudah diatur dengan *berthing window*.

Selain mengandalkan teknologi terkini, penggunaan media komunikasi terkini juga sangat penting untuk kelancaran bongkar muat. Minimal baik pengelola kapal maupun supir truk sudah memakai *handphone* atau telepon untuk berkomunikasi langsung ke perusahaan terkait ketika ada masalah. Sehingga bisa langsung diselesaikan, tanpa perlu membuat kapal dan truk menginap sampai berhari-hari di pelabuhan. Tentunya akan merugikan semua pihak yang terlibat pada pelaksanaan bongkar muat tersebut.

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

1. Pasal 91 KUHD

“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 ekspeditur sendiri.”

## 2. Pasal 468 KUHD

- (1) “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai 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 kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.”
- (3) “Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.”

## 3. Pasal 475 KUHD

- (1) “Bila pengangkut bukan pengusaha kapal, kewajiban untuk ganti rugi menurut pasal 468 yang mengenai pengangkutan melalui laut, terbatas sampai jumlah yang dalam urusan kerusakan yang diderita, berdasarkan ketentuan pasal yang lalu, dapat ditagih pada pengusaha kapal.”
- (2) “Dalam hal adanya perselisihan, maka pengangkut harus menunjukkan sampai seberapa batas pertanggungjawabannya.”

## 4. Pasal 477 KUHD

“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”

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

merupakan prinsip tanggung jawab praduga selalu bertanggung jawab (*presumption liability*).

Faktor-faktor yang mempengaruhi lancarnya proses negosiasi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Adanya itikad baik (*good faith*) dari para pihak.
2. Pandangan yang disampaikan oleh pihak PT. Tempuran Emas Tbk terkait dengan nilai ganti rugi yang tidak sesuai dengan nilai kerugian yang dialami oleh PT. Tempuran Emas Tbk tersebut dapat dimengerti oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero).
3. Para pihak dapat memahami masalah-masalah yang terjadi
4. Para pihak saling menyampaikan tawarannya untuk mencapai kesepakatan yang diinginkan sehingga kesepakatan tersebut dapat menguntungkan kedua belah pihak.
5. Para pihak mengupayakan solusi terbaik sehingga solusi tersebut dapat diterima oleh kedua belah pihak.

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

1. Tidak memerlukan waktu yang lama untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi.
2. Biaya yang dikeluarkan akan jauh lebih sedikit dibandingkan menggunakan penyelesaian melalui jalur litigasi/pengadilan.

3. Jika ditempuh melalui jalur pengadilan belum tentu merupakan jalur yang terbaik karena tidak akan dicapai kepuasan dari para pihak bahkan dapat menimbulkan perselisihan yang sangat merugikan dari dunia bisnis.
4. Keputusan hakim belum tentu dapat memuaskan para pihak sehingga para pihak dapat mengajukan banding (hal ini butuh waktu yang lama agar bisa berkekuatan hukum tetap).

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

1. Pasal 1365 KUHPerdata

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

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

1. Pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang dilakukan PT. Pelindo di Pelabuhan Belawan mengatur perjanjian bongkar muat barang dalam kegiatan operasionalnya memiliki perjanjian khusus untuk pemilik barang. Perjanjian bongkar muatnya sudah diatur di dalam standard layanan, standard layanan SLA, ada namanya SLG. SLA/SLG (*Service Level Guarantee*) isinya it terdapat standar-standar layanan bongkar muat yang ada di PELINDO tertuang disitu semua. SLA merupakan perjanjian yang dibentuk atas dasar kesepakatan bahwa pihak terlibat perlu mengikuti beberapa aturan agar hubungan antar pihak bisa berjalan lancar. Penerapan SLA dapat membangun kepercayaan dan ketenangan pikiran di antara semua pihak yang terlibat. Dalam menentukan layanan yang diberikan, syarat serta ketentuan layanan, dan standar pengukuran kinerja, SLA mampu menyelaraskan harapan setiap orang.
2. Tanggung jawab PT. Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan sebagai perusahaan bongkar muat wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal. Untuk menjamin keselamatan barang yang dibongkar/dimuat maka harus diperhatikan tentang seluk beluk barang tersebut diantaranya mengenai jenis barang, berat satuan dan volume barang, pembungkus barang dan lain-lain. PT. PELINDO

wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena rusak, berkurang dan hilangnya barang muatan, kecuali PT. PELINDO dapat membuktikan bahwa hal tersebut terjadi pada saat barang masih di kapal atau diluar kegiatan bongkar muat. PT. PELINDO bertanggung jawab atas perbuatan dari pegawainya (TKBM) dan alat-alat operasional yang di gunakan dalam proses bongkar muat.

3. Faktor-faktor penghambatan yang dihadapi PT. Pelindo dalam pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan dan bagaimana solusinya yang dihadapi dalam proses pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan Kendala berupa faktor alam seperti cuaca yang buruk atau hujan. Kendala berupa faktor peralatan bongkar muat, Kendala berupa Sumber Daya Manusia (SDM), seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan suveryor (pengawas TKBM), Kendala berupa kondisi barang, seperti barang yang bobotnya sangat besar sehingga membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak dan peralatan yang khusus, Kendala dari segi keamanan, seperti terjadinya pencurian barang muatan pada saat barang dibongkar di pelabuhan. Solusi yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang timbul dalam proses bongkar muat adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan, kendala yang berupa peralatan bongkar muat maka untuk menghindari terjadinya kemacetan peralatan pada saat pembongkaran, perusahaan harus melakukan perawatan yang

lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi.

## **B. Saran**

Dari uraian-uraian diatas, maka penulis berusaha memberikan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya PT. PELINDO 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. Seharusnya dalam pelaksanaan tanggung jawabnya mengganti kerugian yang timbul atas kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan dalam proses bongkar muat, maka PT. PELINDO harus melaksanakan tanggung jawab tersebut sepenuhnya yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku.
3. Sebaiknya untuk menjaga kelancaran proses bongkar muat dan mengurangi kendalakendala yang timbul selama kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, maka PT. PELINDO harus menyediakan dan menambah peralatan bongkar muat serta melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan secara intensif terhadap tenaga kerjanya.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Ahmadi Miru. 2011. *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum bagi Konsumen di Indonesia*, Jakarta: Rajawali Pers.

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

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

Amiruddin dan Zainal Asikin. 2019. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Cetakan Ketujuh. Jakarta, Rajawali Pers, halaman 119.

Busyra Azheri. 2011. *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

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

HR. Ridwan. 2016. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

H.Mulyadi Nitisusastro. 2012. *Perilaku Konsumen dalam Perspektif Kewirausahaan*. Bandung: Alfabeta.

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

Hasim Purba. 2011. *Suatu Pedoman Memahami Ilmu Hukum*, Medan: Cahaya Ilmu.

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

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

R. Soekardono. 1969. *Hukum Perkapalan Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat.

Rohma Elfi Yuliani. 2016. *Mengembangkan Karakter Tanggung jawab Pembelajar*. Volume 3, Nomor 1, Juli 2016 ISSN 2406-775X. Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri Ponorogo.

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

Soerjono Soekanto & Sri Mamudji. Cetakan ke 15. 2013. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 12.

## **B. Artikel, Majalah, Jurnal Ilmiah**

Aldean Moch Rafli, 2022, Perusahaan Pelayaran: Pengertian, Manfaat dan Daftarnya di Indonesia, *jurnal.id*.

Atan. R. & Haider. H. 2016. Service Level Agreement (SLA) Enforcement: Is it Impactful? *Indian Journal of Science and Technology*. 9.

Ghods. M. 2020. The impact of Chinese technical barriers to trade on its manufacturing imports when exporters are heterogeneous. *Empirical Economics*. 59(4).

Nur Afifah Sitti Maharani. 2021. Alma Rizkyta Asri, dan Fadila Fitriyanti, 2021, Tanggung Jawab Pengangkut Barang dalam Angkutan Laut. *Jurnal Hukum*. Volume 7.

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

## **C. Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.

Peraturan Pemerintah Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Pelindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

#### **D. Internet**

Wikipedia, pencarian <https://id.wikipedia.org/wiki/Pelindo>, diakses pada 1 november 2023, pukul 09.10 Wib.

## **LAMPIRAN**

### **Lampiran I: Daftar Wawancara**

#### **TANGGUNG JAWAB PT PELINDO TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG ( STUDI DI PELABUHAN BELAWAN )**

##### **A. Pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang di lakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan.**

1. Bagaimana PT Pelindo mengatur perjanjian bongkar muat barang dalam kegiatan operasionalnya?
2. Apa jenis barang atau kargo yang diatur dalam perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan apakah ada batasan tertentu?
3. Apakah PT Pelindo memberikan pelatihan atau panduan kepada pihak yang melakukan bongkar muat di Pelabuhan Belawan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan prosedur?
4. Apakah terdapat persyaratan khusus yang harus dipenuhi oleh pihak yang akan melakukan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan?
5. Bagaimana proses evaluasi kinerja dilakukan oleh PT Pelindo terhadap pihak yang melakukan bongkar muat barang sesuai dengan perjanjian yang telah ditetapkan?

##### **B. Tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan.**

1. Apa peran dan tanggung jawab PT Pelindo dalam proses bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan?

2. Apakah PT Pelindo memiliki prosedur atau kebijakan khusus terkait perlindungan dan tanggung jawab atas kerusakan barang selama proses bongkar muat?
3. Bagaimana mekanisme penanganan dan penyelesaian klaim terkait kerusakan barang yang terjadi selama operasi bongkar muat di Pelabuhan Belawan?
4. Apakah PT Pelindo memberikan informasi atau panduan kepada pihak terkait, seperti pemilik barang atau pihak asuransi, mengenai tanggung jawab mereka terhadap kerusakan barang?
5. Bagaimana PT Pelindo berkomunikasi dengan pemilik barang atau pihak terkait dalam hal terjadi kerusakan barang selama bongkar muat di Pelabuhan Belawan?

**C. Faktor-faktor penghambatan yang dihadapi PT Pelindo dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan bagaimana solusinya.**

1. Apa saja faktor-faktor utama yang menjadi hambatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan menurut PT Pelindo?
2. Bagaimana cuaca dan kondisi alam di sekitar Pelabuhan Belawan mempengaruhi proses bongkar muat, dan apakah PT Pelindo memiliki strategi khusus untuk mengatasi tantangan ini?
3. Apakah terdapat kendala infrastruktur atau peralatan yang dapat memperlambat atau menghambat proses bongkar muat di Pelabuhan

Belawan, dan bagaimana PT Pelindo berencana untuk meningkatkan atau mengatasi kendala tersebut?

4. Apakah terdapat masalah terkait keamanan atau ketertiban yang dapat mengganggu pelaksanaan bongkar barang di Pelabuhan Belawan, dan bagaimana PT Pelindo bekerja sama dengan pihak berwenang untuk mengatasi masalah ini?
5. Bagaimana PT Pelindo berkolaborasi dengan pelanggan dan pihak terkait lainnya untuk mengidentifikasi dan mengatasi potensi hambatan dalam pelaksanaan bongkar barang di Pelabuhan Belawan?

## **Lampiran II: Catatan Lapangan Pedoman Wawancara**

### **DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA**

Daftar pertanyaan wawancara ini berfungsi untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian skripsi yang berjudul “Tanggung Jawab PT. Pelindo Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Bongkar Muat Barang ( Studi Di Pelabuhan Belawan )”. Wawancara ini dilakukan dengan Customer Care BNCT PT. Pelindo Belawan yakni Bapak Arief Budiman pada tanggal 30 April 2024. Sebelum membahas mengenai pembahasan yang ada dalam rumusan masalah skripsi saya, maka ada beberapa informasi umum mengenai PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) Belawan. PT Pelabuhan Indonesia adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam sektor perhubungan. Tugas, wewenang dan tanggung jawab perusahaan ini adalah mengelola Pelabuhan Umum pada tujuh wilayah provinsi Indonesia. yang bergerak di bidang kegiatan pengelolaan pelabuhan, Pelindo juga berusaha di bidang lain yang relevan seperti menyewakan tanah, bangunan, dan fasilitas pendukung lain yang diperlukan dalam kegiatan kepelabuhanan. Tanggung jawab PT. Pelindo dalam menghadapi kegiatan bongkar muat barang adalah dengan cara memberi claim asuransi apabila terjadi hambatan dalam proses bongkar muat barang.

Daftar pertanyaan wawancara juga bertujuan untuk menjawab rumusan masalah dengan menyesuaikan pada implementasi tanggungjawab penyedia jasa bongkar muat barang. Oleh karena itu penulis mengemukakan beberapa pertanyaan wawancara terkait judul skripsi tersebut disertai dengan tiga pokok rumusan masalah yang menjadi sub pembahasan sebagai berikut:

**A. Pengaturan perjanjian bongkar muat barang yang di lakukan PT Pelindo di Pelabuhan Belawan.**

1. Bagaimana PT Pelindo mengatur perjanjian bongkar muat barang dalam kegiatan operasionalnya?

Jawab :

Khusus untuk pemilik barang, untuk perjanjian bongkar muatnya sudah diatur di dalam standar layanan, standar layanan itu kita sebut SLA/SLG. SLG (*Service Level Guarantee*) isinyaterdapat standar – standar layanan bongkar muat yang ada di PT. Pelindo dan tertuang disitu semua (isi perjanjiannya).

2. Apa jenis barang atau kargo yang diatur dalam perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan apakah ada batasan tertentu?

Jawab:

Kalau untuk jenis dan barangnya itu tidak ada batasannya dan untuk barang – barang yang melebihi kapasitas itu juga sudah ada ketentuannya dan disini tetap dilayani dengan tariff yang berbeda lagi yang biasa disebut edngan tariff *overweight*. Jadi seperti barang – barang yang melebihi kapasitas standar itu tetap kita layani tetapi dengan tariff yang berbeda lagi.

3. Apakah PT Pelindo memberikan pelatihan atau panduan kepada pihak yang melakukan bongkar muat di Pelabuhan Belawan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan prosedur?

Jawab:

Setiap barang operasional *shipping* itu sendiri sudah ada SOP nya masing – masing dan terkait dengan apa yang akan terjadi, misalnya terjadi suatu kerusakan itu sudah ada tim tersendiri namanya Tim Klaim. Tim Klaim itu sendiri bekerjasama dengan asuransi dan itu ada pelatihannya setahun sekali.

4. Apakah terdapat persyaratan khusus yang harus dipenuhi oleh pihak yang akan melakukan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan?

Jawab:

Kalau syarat khusus itu yang pasti pertama, mereka sudah terdaftar di sistem PT. Pelindo sebagai customer di aplikasi yang namanya MDM (*Mobile Device Management*) yaitu aplikasi untuk registrasi customer. Yang kedua customer sudah memiliki izin – izin khusus dan sesuai syarat dan ketentuan berlaku untuk mendaftar di PT. Pelindo. contohnya sudah ada perusahaannya, sudah akta perusahaannya, ada SIUP, ada rekomendasi dari KSOP dan asosiasi. Dengan syarat – syarat itulah mereka baru bisa mendaftar di di PT. Pelindo. Setelah terdaftar mereka juga wajib memiliki akun untuk setiap kepelabuhanan kita dan kepelabuhanan kita sudah memakai sistem yang namanya TOS NUSANTARA.

5. Bagaimana proses evaluasi kinerja dilakukan oleh PT Pelindo terhadap pihak yang melakukan bongkar muat barang sesuai dengan perjanjian yang telah ditetapkan?

Jawab:

Kalau untuk evaluasi kerja yang pasti kita melakukan evaluasi pertiga bulan pada setiap operasi. Dan outputnya berupa laporan yang namanya TPP seperti laporan kinerja. Jadi, pada saat kita review kinerja dalam 3 bulan, distu baru kita review apakah ada peningkatan atau penurunan, apa progress atau *action* yang kita lakukan untuk pengembangan. Tetapi untuk pelaporan sebulan sekali dan dikirim kepusat yang ada di Surabaya.

**B. Tanggung jawab PT Pelindo terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan.**

1. Apa peran dan tanggung jawab PT Pelindo dalam proses bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan?

Jawab:

Peran dan tanggung jawab PT. Pelindo dalam proses bongkar muat adalah menjamin semua barang dari pemilik barang itu terlayani dengan tepat dan dalam keadaan barang yang tidak cacat.

2. Apakah PT Pelindo memiliki prosedur atau kebijakan khusus terkait perlindungan dan tanggung jawab atas kerusakan barang selama proses bongkar muat?

Jawab:

Terkait dengan prosedur dan kebijakan khusus perlindungan dan tanggung jawab PT. Pelindo sendiri itu sudah bekerjasama dengan

asuransi. Jadi, setiap ada kerusakan yang diakibatkan dari layanan PT. Pelindo itu menjadi tanggung jawab PT. Pelindo untuk mengklaimnya ke asuransi dengan cara customer mengajukan klaim dengan bukti pendukung baru kita proses dengan berbagai prosedur seperti survei barang, koordinasi kepada pembuat berita acara ke petugas lapangan, baru kita klaim ke asuransi.

3. Bagaimana mekanisme penanganan dan penyelesaian klaim terkait kerusakan barang yang terjadi selama operasi bongkar muat di Pelabuhan Belawan?

Jawab:

Mekanismenya seperti yang saya sampaikan, apabila terjadi kerusakan barang dilapangan, pemilik barang melakukan evaluasi dengan pihak lapangan di operasional untuk mengidentifikasi kerusakan tersebut diakibatkan karena apa dan apabila kerusakan terjadi dikarenakan oleh pihak PT. Pelindo maka tahapan pertama itu membuat berita acara terkait terjadinya kerusakan, baru si customer melakukan permohonan klaim kepada pihak PT. Pelindo dengan melampirkan bukti berita acara, bukti – bukti faktor pendukung dan juga dengan nota, pranota, SP2 yang sudah dibuat oleh customer sebagai bukti pendukung selanjutnya permohonan itu akan di verifikasi oleh tim klaim, setelah di verifikasi, dilakukan survei terhadap barang tersebut untuk dikaji berapa nilai kerugian yang akan di tanggung oleh asuransi. Jika nilai kerugian sudah keluar lalu akan di proses ke asuransi untuk sistem pembayarannya.

4. Apakah PT Pelindo memberikan informasi atau panduan kepada pihak terkait, seperti pemilik barang atau pihak asuransi, mengenai tanggung jawab mereka terhadap kerusakan barang?

Jawab:

Sudah pasti akan di informasikan melalui surat edaran. Surat edaran itu akan kita berikan ke seluruh customer untuk tata kelolanya jika terjadi kerusakan.

5. Bagaimana PT Pelindo berkomunikasi dengan pemilik barang atau pihak terkait dalam hal terjadi kerusakan barang selama bongkar muat di Pelabuhan Belawan?

Jawab:

Untuk sarana media, komunikasinya ada dua, yang pertama customer biasa langsung ke Customer Care kita, yang kedua bias melalui call center jadi bisa melalui whatsapp atau email dan bisa juga langsung datang ke Customer Care kita.

**C. Faktor-faktor penghambatan yang dihadapi PT Pelindo dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan dan bagaimana solusinya.**

1. Apa saja faktor-faktor utama yang menjadi hambatan dalam pelaksanaan bongkar barang di Pelabuhan Belawan menurut PT Pelindo?

Jawab:

Faktor utama yang menjadi penghambat dalam bongkar muat barang itu sendiri yang tidak bisa di kontrol yang pertama yaitu cuaca atau alam nah itu yang eksternal. Kalau internal itu ada beberapa seperti terjadinya kerusakan beberapa alat, arus laut (pasang / surut) karena apabila terjadi surut, maka kapal tidak bisa sandar dan apabila tidak bisa sandar, proses bongkar muat akan tertunda sampai arusnya naik lagi.

2. Bagaimana cuaca dan kondisi alam di sekitar Pelabuhan Belawan mempengaruhi proses bongkar muat, dan apakah PT Pelindo memiliki strategi khusus untuk mengatasi tantangan ini?

Jawab:

Kalau dari segi cuaca yang ekstrem itu di PT. Pelindo sendiri tidak ada strategi khusus, karena cuaca yang ekstrem itu potensinya tinggi untuk terjadinya kecelakaan kerja. Apalagi alat – alat yang digunakan PT. Pelindo itu berbasis ketinggian yang hamper mencapai atau lebih dari 10 meter. Tetapi kalau untuk arus atau pasang surut strategi dari PT. Pelindo itu sendiri lebih ke penggeseran kapal. Dengan penggeseran kapal ke kedalaman yang lebih dalam.

3. Apakah terdapat kendala infrastruktur atau peralatan yang dapat memperlambat atau menghambat proses bongkar muat di Pelabuhan Belawan, dan bagaimana PT Pelindo berencana untuk meningkatkan atau mengatasi kendala tersebut?

Jawab:

Kalau infrastruktur tidak ada karena dermaga kita sudah maksimal. Yang dapat menghambat itu peralatannya. Pertama, alat yang PT. Pelindo punya sudah berumur, sudah tua, jadi frekuensinya itu cukup sering. Makanya strategi PT. Pelindo nya bagaimana memeintenance peralatan alat. Jadi dengan skema peralatan yang bagus biasanya bisa teratasi. Yang kedua, kita berencana untuk membeli alat baru.

4. Apakah terdapat masalah terkait keamanan atau ketertiban yang dapat mengganggu pelaksanaan bongkar barang di Pelabuhan Belawan, dan bagaimana PT Pelindo bekerja sama dengan pihak berwenang untuk mengatasi masalah ini?

Jawab:

Kalau terkait keamana dan ketertiban, sejauh ini sudah aman dan tertib. Karena kita sudah ada satpam dan itu sudah diambil langsung dari anak perusahaan PT. Pelindo pusat yang di Surabaya. Jadi tenaga kerja keamanannya sudah sangat mendukung baik itu didalam terminal maupun di luar terminal. Selain itu kita juga menggandeng Polsek setempat untuk pengamanan lalu lintas.

5. Bagaimana PT Pelindo berkolaborasi dengan pelanggan dan pihak terkait lainnya untuk mengidentifikasi dan mengatasi potensi hambatan dalam pelaksanaan bongkar barang di Pelabuhan Belawan?

Jawab:

Jadi caranya berkolaborasi dengan customer itu, pertama lebih ke strategi internal PT. Pelindo. Kita sering melakukan *Coffee Morning* dengan customer. Itu berguna untuk mengevaluasi apa yang kuang dari PT. Pelindo, masukan kepada PT. Pelindo untuk bulan berikutnya, evaluasi kinerja dan per tiga bulan itu juga ada namanya *Berthing Window* sama customer. Jadi di *Berthing Window* itulah kita menyusun kapal – kapal yang akan masuk di bulan berikutnya dengan memperkirakan arus laut, jam – jam yang rentan, terus juga tanggal – tanggal libur. Jadi untuk jadwal sandar kapal itu tidak sembarang mereka datang, semua itu sudah terjadwal di *Berthing Window* tersebut. Jadi kapal – kapal yang masuk sudah ada tanggal dan jam nya dan itu akan berubah apabila ada perubahan dari eksternal. Contohnya seperti pasang surut laut. Jika memang di prediksi pada tanggal segitu dia pasang ternyata sudah surut. Intinya komunikasi secara rutin perbulan namanya *Coffee Morning*, kalau per tiga bulan namanya *Berthing Window*.

**Mengetahui,**

**Arief Budiman**

**Customer Care BNCT**

**Lampiran III: Foto****Gambar 1.1**

Foto bersama Narasumber Bapak Arief Budiman (Customer Care BNCT)

Belawan, 3 Mei 2024

Nomor : DL.02/HGAD.01/V/04/BNCT-24  
Lampiran : 1  
Perihal : Penerimaan Mahasiswi Izin Penelitian

Kepada Yth. Dekan Universitas Sumatera Muhammadiyah Sumatera Utara  
Fakultas Hukum

Di

Medan

Menunjuk Surat dari Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Nomor : 555/II.3.AU/UMSU-06/F/2024, tanggal 2 Mei 2024 perihal Permohonan Ijin Penelitian.

Sehubungan hal tersebut diatas, disampaikan bahwa pada prinsipnya kami menyetujui permohonan untuk melaksanakan ijin penelitian saudara yang dilaksanakan pada tanggal 3 Mei 2024 s.d 3 Juni 2024 dalam rangka untuk menyelesaikan Skripsi/Tugas Akhir.

Nama : Putri Nurhasanah  
NIM : 2006200133  
Fakultas : Hukum  
Prodi/Bagian : Hukum Perdata

Selanjutnya untuk pelaksanaannya kepada mahasiswi agar memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Proses pengambilan data untuk penelitian dapat dilakukan pada Marketing & Customer Care;
2. Sebelum melaksanakan Penelitian wajib melapor kepada divisi Human Resources di PT Belawan New Container Belawan;
3. Mentaati semua peraturan yang berlaku di Perusahaan;
4. Perusahaan tidak bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan kerja selama pelaksanaan penelitian;
5. Melaporkan hasil Penelitian kepada divisi Human Resources PT Belawan New Container Terminal.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

HUMAN RESOURCES LEAD  
  
BELAWAN NEW CONTAINER TERMINAL

DINI AYU PRADITYA

Tembusan :

- Marketing & Customer Care Assistant Manager