

TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN PORT NUMBAY JAYAPURA

Maria Yetti Andrias¹, Najamuddin Gani², Andi Hendra Herpawansya³

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan Port Numbay Jayapura. Adapun tujuan pembahasan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui mengenai kegiatan bongkar muat barang di laut, untuk melihat lebih jauh bagaimana tanggungjawab perusahaan bongkar muat dengan pihak-pihak terkait dalam menunjang kegiatan bongkar muat barang melalui laut; dan untuk mengetahui peranan dan juga menguraikan batas-batas mengenai hak dan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat dalam pengangkutan barang di laut.

Dalam penulisan skripsi ini, Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Normatif Empiris. Penelitian Normatif Empiris yang dimaksud dalam penelitian ini adalah suatu pendekatan secara yuridis yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yakni dengan menguji peraturan perundang-undangan tentang perusahaan bongkar muat kemudian mengamati, meneliti dan menganalisa secara langsung di PT Pelindo VI (Persero) Cab. Jayapura sehingga diperoleh data mengenai pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat di Pelabuhan Port Numbay Jayapura.

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Perusahaan hanya membatasi keselamatan barang dalam proses bongkar muat yakni mulai dari kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery, apabila barang-barang tersebut telah diserahkan ke tempat penimbunan/gudang, maka bukan merupakan tanggung jawab dari Perusahaan Bongkar Muat lagi. Tanggung jawab Perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sudah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas semua kerugian pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan terjadi pada saat barang masih berada di atas kapal, maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian melainkan tanggungjawab kapal atau pihak pelayaran.

Kata kunci : Tanggung Jawab; Perusahaan Bongkar Muat; Pelabuhan Port Numbay

PENDAHULUAN

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan dimana luas lautannya lebih besar dibandingkan luas daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar peranannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air. Selaras dengan peranan pengangkutan sebagai alat transportasi yang mengangkut barang dari pulau satu ke pulau yang lain melalui laut, maka pelaksanaan pembangunan di

¹ Dosen Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

³ Mahasisiwa Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

sektor transportasi laut oleh MPR RI telah digariskan dalam Ketetapan MPR RI No.II/MPR/1993 tentang GBHN.

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.⁴ Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menjunjung kegiatan perdagangan dipelabuhan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, yaitu pengangkutan melalui laut.

Berdasarkan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang. Menurut Pasal 1 ayat 14 Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

Kegiatan bongkar muat ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, dimana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang maupun langsung ke alat angkutan berikutnya . Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap hadirnya perusahaan jasa bongkar muat barang melalui angkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan bongkar muat barang melalui penerbitan Inpres Nomor 3 Tahun 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

Dalam Inpres tersebut antara lain mengatur bahwa untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving* dan *delivery*, maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut yaitu Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Adapun kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan Port Numbay Jayapura yakni di bidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk tambat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, peralatan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa 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.

⁴ Baharudin Lopa, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung. 1984, Hlm.53

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 ketidak harmonisan antara berbagai pihak yang terkait di pelabuhan diantaranya yaitu Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI), Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), 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. 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.

PEMBAHASAN

A. Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat dan Pihak Terkait Yang Terlibat Dalam Kegiatan Bongkar Muat

Mengingat kegiatan bongkar muat barang merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sehingga dalam penyelenggaraannya tidak dapat dilepaskan dari PT Pelindo IV, EMKL, maupun Pengangkut. Oleh karenanya dalam menguraikan batas tanggung jawab PBM ini perlu diketahui mengenai batas tanggung jawab PT Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut.

1) Tanggung Jawab PT PELINDO

Perseroan Terbatas Pelabuhan Indonesia adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang untuk menyelenggarakan perusahaan pelabuhan – pelabuhan. Berdasarkan Keputusan Dirjen. Perla.No.AL.62/1/1-85, Pasal 11, dapat diketahui bahwa tugas Cabang PT Pelabuhan meliputi :

- a) Menyiapkan rencana bongkar muat dan pelayaran kapal.
- b) Menyelesaikan prosedur administrasi pemakaian fasilitas pelabuhan
- c) Mempersiapkan dan mengarahkan peralatan, tenaga kerja pelaksana serta melaksanakan pelayanan
- d) Untuk keselamatan barang, mengatur penggunaan dan ketertiban ruangan di tempat penumpukan barang yang ada di pelabuhan
- e) Meneliti kebenaran jumlah, ukuran dan jenis barang yang dibongkar/dimuat serta ketepatan waktu penggunaan fasilitas pelabuhan.
- f) Memungut dan menerima uang pemakaian jasa pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Dengan tugas tersebut diatas, maka batas tanggung jawab PT Pelabuhan Indonesia adalah sebagai berikut :

- a) Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
- b) Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan.

- c) Keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.
- 2) Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)
 Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.82/AL.305/Phb-85, Pasal 1 ayat 162. Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang tugasnya melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut menerima/menyerahkan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilih barang.
 Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka batas tanggung jawab EMKL meliputi :
- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
 - b. terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada PT Pelindo IV melalui PBM berdasarkan *Delivery Order* (DO) yang ada.
 - c. terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
 - d. terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.
- 3) Tanggung Jawab Pengangkut
 Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut. Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi :
- a. terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
 - b. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
 - c. terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
 - d. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan kepada pihak penerima.
- Adapun kaitannya dengan ketentuan yang diatur dalam *The Hamburg Rules* 1978, maka batas tanggung jawab pengangkut meliputi :
- a. terlaksananya pengangkutan barang melalui laut, sejak barang angkutan di bawah perusahaan pengangkut, yaitu sejak di pelabuhan pemberangkatan, selama dalam perjalanan (pelayaran), sampai tiba di pelabuhan tujuan (pembongkaran) barang tersebut.

b. terselesaikannya penyerahan barang angkutan kepada penerima.

4) Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Sebagaimana telah dirumuskan di dalam Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi berikut peraturan pelaksanaannya, maka tanggung jawab pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran barang angkutan dari dan ke kapal tidak lagi menjadi beban pihak perusahaan pelayaran (pengangkut), melainkan dilimpahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM).

Menurut Bp. Edi Hariyanto, SE. (Manager Divisi Pelayanan Barang Dan Aneka Usaha PT Pelindo IV Cab. Jayapura) dari wawancara pada tanggal 19 November 2018, bahwa dalam melaksanakan fungsi sebagai perusahaan bongkar muat ada beberapa tanggung jawab yang harus dilaksanakan, yaitu :

- 1) Menjamin kelancaran proses Bongkar Muat barang
- 2) Menjamin terhadap kerusakan barang saat proses Bongkar Muat barang
- 3) Membongkar sesuai dengan manifest yang telah diberikan oleh pihak Pelayaran
- 4) Melakukan *Tally* atau pencatatan terhadap barang-barang yang dibongkar atau dimuat
- 5) Mengawasi kegiatan bongkar muat termasuk cara kerja TKBM dan membuat *time sheet*.
- 6) Membuat Berita Acara penyelesaian bongkar muat, bahwa telah sesuai dengan *Manifest*.

Berdasarkan penjelasan di atas maka penulis menyimpulkan bahwa batas-batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi :

- a. Tercapainya kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat barang angkutan, berikut penyerahan barang dan penerimaan barang angkutan.
- b. Terjaminnya keselamatan kerja dari para tenaga kerja PBM selama melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan.
- c. Tersedianya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai.
- d. terselesaikannya kewajiban Perusahaan Bongkar Muat (PBM).
- e. Terjaminnya kebenaran dari isi laporan kegiatan bongkar muat barang angkutan.

B. Pelaksanaan Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Terhadap Kerusakan Barang dan Proses Pengajuan Klaim

1. Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Terhadap Kerusakan Barang

Kerusakan barang yang terjadi dalam hal ini merupakan akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan. Kerugian juga dapat terjadi karena berkurangnya barang muatan. Hal ini terjadi karena adanya kesalahan pencatatan dari *tally man*, yaitu pegawai yang bertugas mencatat barang-barang pada saat bongkar muat di dalam dokumen *tally sheet*. *Tally man* mencatatnya di dalam dokumen *tally sheet* kurang dari jumlah yang sebenarnya/tidak sesuai dengan jumlah sebenarnya.. Kerugian akibat hilangnya barang muatan juga sering terjadi, seperti barang muatan yang dicuri pada saat pelaksanaan pembongkaran/pemuatan barang di pelabuhan atau pada saat barang diangkut oleh truk menuju gudang.

Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan pada saat pelaksanaan

bongkar muat barang dari dan ke kapal yakni mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan dalam batas dan syarat-syarat tertentu dan tidak bertanggung jawab atas kerugian akibat hal-hal diluar batas tanggung jawabnya sebagai Perusahaan Bongkar Muat, yakni kerugian yang terjadi bukan dalam proses bongkar muat.

Adapun tanggung jawab yang dibebankan kepada Perusahaan bongkar muat sebagai Perusahaan Bongkar Muat adalah sebagai berikut :

- a) Perusahaan bongkar muat sebagai Perusahaan Bongkar Muat wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal. Untuk menjamin keselamatan barang yang dibongkar/muat maka harus diperhatikan tentang seluk beluk barang tersebut diantaranya mengenai jenis barang , berat satuan dan volume barang, pembungkus barang dan lain-lain.
- b) Perusahaan bongkar muat wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena rusak, berkurang dan hilangnya barang muatan kecuali Perusahaan bongkar muat dapat membuktikan bahwa hal tersebut terjadi pada saat barang masih di kapal atau diluar kegiatan bongkar muat.
- c) Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab atas perbuatan dari pegawainya atau TKBM dan alat-alat operasional yang dipergunakan dalam proses bongkar muat.

Melihat tanggung jawab yang disebabkan kepada Perusahaan Bongkar Muat cukup berat, maka diperlukan adanya pembatasan-pembatasan untuk pelaksanaan tanggung jawab tersebut, yaitu :

- a. Perusahaan hanya membatasi keselamatan barang dalam proses bongkar muat yakni mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Apabila barang-barang tersebut telah diserahkan ke tempat penimbunan/gudang, maka bukan merupakan tanggung jawab dari Perusahaan Bongkar Muat lagi.
- b. Apabila ada kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan, maka perusahaan bertanggung jawab mengganti kerugian yang besarnya ditentukan atas kesepakatan pihak perusahaan dengan pengguna jasa.

2. Proses Pengajuan Klaim

- a) Pertama-tama pemakai jasa menyurat kepada Perusahaan Bongkar Muat terkait barang yang diduga mengalami kerusakan saat kegiatan bongkar muat berupa Berita Acara kerusakan barang.
- b) Kemudian pihak PBM melakukan pengecekan di lapangan terhadap barang tersebut serta memeriksa dokumen-dokumen bongkar muat yang menjadi bukti otentik berupa *tally sheet*, *short and overlanded cargo list* (bukti kekurangan dan kelebihan barang), *damage cargo list* (untuk kerusakan barang) dan *statement of fact* serta potret kondisi barang sebelum dibongkar/muat. Kemudian dokumen-dokumen tersebut diperlihatkan dan diserahkan kepada pengaju klaim untuk membuktikan apakah kerugian yang timbul terjadi pada saat proses bongkar muat ataukah memang sudah rusak sebelum di bongkar/muat
- c) Apabila benar kesalahan ada pada pihak perusahaan, maka klaim akan ditangani oleh bagian bongkar muat.
- d) Sebelum dilakukan pembayaran klaim, diperiksa terlebih dahulu data data pendukung (dokumen-dokumen yang dipakai untuk mengajukan klaim kepada perusahaan)

- e) Besarnya ganti rugi ditetapkan atas kesepakatan bersama antara perusahaan sebagai penyedia jasa bongkar muat dengan pemilik/pengirim barang sebagai pengguna jasa.
- f) Apabila kerugian diakibatkan oleh kesalahan pegawai bongkar muat, missal tally man biasanya kerugian ditanggung oleh Divisi Bagian Bongkar Muat.

Dengan adanya perjanjian pengangkutan maka akan timbul hak dan kewajiban bagi pihak pengangkut maupun pihak penumpang dan/ atau pengirim barang. Sesuai dengan hukum perikatan maka masing-masing pihak yaitu pengangkut dan pengguna jasa angkutan mempunyai kewajiban untuk melakukan prestasi, dan para pihak mempunyai hak untuk saling melakukan penuntutan. Apabila salah satu pihak tidak melakukan prestasi sesuai dengan apa yang menjadi isi perjanjian, maka perjanjian itu dapat diancam dengan kebatalan. Tanggung jawab pada hakikatnya terdiri dari 2 (dua) aspek, yaitu tanggung jawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*), yaitu kewajiban untuk memberi ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.⁵ Di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 40 sampai dengan Pasal 43. Dalam Pasal 40 Ayat 1 menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Pasal 40 Ayat 2 menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/ atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Mengenai pertanggungjawaban pengangkut dapat ditemukan baik dalam KUHD maupun dalam konvensi internasional tentang pengangkutan.

- 1) Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD Pasal 468 KUHD menyatakan : persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut. Menurut ketentuan tersebut dapat dilihat periode tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai penyerahannya kepada si penerima. Di samping itu pengangkut juga mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut. Seperti diketahui dalam prakteknya, penerimaan barang dari pengirim kepada pengangkut dapat dilakukan diberbagai tempat seperti, di dermaga pelabuhan asal, di tongkang, di gudang lini I atau gudang lini II dan lain sebagainya. Demikian pula halnya dengan penerimaan barang di pelabuhan tujuan (pelabuhan bongkar), penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima dapat dilakukan di kapal, di dermaga pelabuhan tujuan, di gudang lini I atau penyerahan bongkar langsung dari kapal ke alat angkut truck (truck lossing) dan lain sebagainya. Selanjutnya dalam Pasal 468 Ayat 2 KUHD menyebutkan bahwa si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari pada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si

⁵ M. Husseyin Umar, *Aspek Hukum Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Laut, Makalah pada Seminar Nasional Hukum Pelayaran Tanggal 17-18 Januari 1994 di Jakarta, hlm. 11*

yang mengirimkannya. Selanjutnya Pasal 468 Ayat 3 KUHD menyatakan bahwa ia (pengangkut) bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam penyelenggaraan pengangkutan tersebut.

- 2) Tanggung jawab pengangkut menurut *The Hague Rules* yaitu, pertanggungjawaban pengangkut itu adalah sejak saat barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Sehingga dengan demikian pertanggungjawaban pengangkut itu berakhir pada saat barang dibongkar dari kapal. Selanjutnya dalam Pasal II *The Hague Rules* mengatakan bahwa pengangkut melaksanakan wajib sebelum dengan penuh dan pada permulaan kesungguhan perihal perjalanan pemeriksaan kebenaran (*due diligence*) hal-hal sebagai berikut :
 - a. Membuat kapal layak laut
 - b. Mengawaki, melengkapi dan membekali kapal sebagaimana seharusnya
 - c. Membuat ruangan-ruangan, kamar refgrasi dan kamar pendingin dan bagian-bagian lain kapal di mana barang dimuat, dalam keadaan baik dan aman untuk menerima dan menjaga keutuhan barang tersebut.
- 3) Tanggung Jawab Pengangkut Menurut The Hamburg Rules Menurut The Hamburg Rules mengenai pertanggungjawaban pengangkut dirumuskan lebih terperinci. Hal ini dapat dilihat dalam article 4, yaitu mengenai "*period of responsibility of the carrier*". Dengan melihat article 4 ayat 1 dari The Hamburg Rules tersebut, maka jelas bahwa pertanggungjawaban pengangkut itu adalah pada saat barang-barang ada di bawah pengawasannya, yaitu di pelabuhan pembongkaran. Atau dapat pula ditafsirkan bahwa pertanggungjawaban pengangkut itu adalah pada saat barang ada di bawah pengawasan pengangkut sampai pada saat barang-barang diserahkan kepada consignee. Menurut Pasal 4 ayat 2 The Hamburg Rules, maka barang dianggap berada di dalam penguasaan pengangkut adalah :
 - a. Sejak barang diterima/ diserahkan kepadanya oleh:
 1. Pengirim barang atau orang lain yang bertindak atas namanya, atau
 2. Suatu badan atau pihak ketiga kepada siapa, berdasarkan Undang-undang atau peraturan yang berlaku di pelabuhan muat, dimana barang tersebut diserahkan untuk dikapalkan.
 - b. Sampai barang tersebut diserahkan :
 1. Dengan jalan menyerahkan barang tersebut kepada penerima barang
 2. Dalam hal-hal dimana penerima tidak menerima barang tersebut, dengan jalan menempatkan barang tersebut dalam kekuasaan penerima barang, sesuai dengan perjanjian atau peraturan perundang-undangan atau sesuai dengan kebiasaan perdagangan tertentu yang berlaku di pelabuhan bongkar, atau
 3. Dengan jalan menyerahkan barang kepada suatu badan atau kepada pihak ketiga lainnya kepada siapa, menurut Undang-undang dan peraturan yang berlaku di pelabuhan bongkar, dimana barang tersebut harus diserahkan.

Dengan ketentuan sebagaimana di atas, jelaslah masa tanggung jawab pengangkut dalam *The Hamburg Rules* adalah lebih tegas / nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut. Pertanggungjawaban yang dipikul oleh pengangkut adalah suatu kenyataan, bahwa pengangkut dalam perjanjian pengangkutan itu merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk memberikan suatu

jasa, yaitu jasa pengangkutan terdapat 2 (dua) faktor tanggung jawab, yaitu tanggung jawab secara relatif maupun secara mutlak⁶ :

3. Tanggung jawab secara relatif,
4. Tanggung jawab secara mutlak

Dari wawancara dengan Bp.Edi manager Divisi Pelayanan Barang Dan Aneka Usaha PT PelindoIV Cab.Jayapura pada tanggal 19 November 2018. Setelah memuat ke kapal atau membongkar ke gudang pelabuhan, maka lepas sudah tanggung jawab dari APBMI. Apabila terjadi kerusakan atas peralatan bongkar muat dan bangunan kapal yang disebabkan kelalaian pihak pekerja, maka klaim yang dilengkapi berita acara kerusakan diajukan pihak kapal kepada TKBM melalui perusahaan bongkar muat. Kecuali telah diatur secara khusus dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak terkait.

Berdasarkan tanggung jawab pengangkut dari aspek Yuridis di atas dengan demikian maka jelas pula Tanggung jawab Perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sudah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas semua kerugian pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan terjadi pada saat barang masih berada di atas kapal, maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian melainkan tanggungjawab kapal atau pihak pelayaran.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian dan pembahasan mengenai Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Di Pelabuhan Port Numbay Jayapura, yang telah diuraikan pada bab-bab terdahulu maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan kesimpulan sebagai berikut :

1. Dalam melaksanakan fungsi sebagai Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan Port Numbay Jayapura, pelaksanaan kegiatan bongkar muat tidak hanya ditangani oleh satu pihak saja melainkan melibatkan beberapa pihak yang harus bersinergi dan memiliki batas tanggung jawab masing-masing. Pihak yang dimaksud ialah Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), Pelayaran/pengangkut dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) itu sendiri.
2. Tanggung jawab Perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sudah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas semua kerugian pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan terjadi pada saat barang masih berada di atas kapal, maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian melainkan tanggungjawab kapal atau pihak pelayaran.

⁶ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, 1995. Jakarta Hlm. 167

DAFTAR PUSTAKA

- Baharudin Lopa, 1984. *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung.
- Belthasar A Uniwaly, 2016. *Manajemen Operasional Terminal Petikemas*, Materi Diklat PBAU, Jayapura.
- M. Husseyin Umar, Makalah pada Seminar Nasional Hukum Pelayaran Tanggal 17-18 Januari 1994. *Aspek Hukum Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Laut*, Jakarta.
- Soegijatna, Tjakranegara, 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta.
- Kitab Undang – Undang Hukum Perdata mengenai Perjanjian*
- Kitab Undang – Undang Hukum Dagang*
- Undang – Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran diganti dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.*
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan.*
- Keputusan Menteri Perhubungan No.88/AL 305/Phb-85 tanggal 11 April 1985 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke kapal*