

**TUNTUTAN GANTI RUGI ATAS KEHILANGAN BARANGDIDALAM
CONTAINER OLEH PENGGUNA JASATERMINAL PETIKEMAS
BELAWANPT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA I**

**Suryono
Isnaini**

ABSTRAK

Terminal petikemas sebagai salah satu badan usaha yang terkait dalam penyelenggaraan angkutan petikemas melalui laut, didalam operasionalnya menangani bongkar muat petikemas dari dan ke kapal, selanjutnya melayani jasa penumpukan petikemas dilapangan penumpukan dan jasa-jasa lainnya, selalu dihadapkan pada masalah tuntutan ganti kerugian atas kerusakan, kekurangan atau kehilangan barang didalam petikemas selama berada diterminal petikemas. Sehubungan dengan pengangkutan dilaut maka tanggungjawab yang berkaitan dengan tuntutan ganti kerugian oleh pihak-pihak yang mengajukannya semakin dirasakan sebagai suatu hal yang penting demi kepentingan pemilik atas keselamatan barang yang diangkut dan merupakan suatu kebutuhan yang semakin diperlukan. Permasalahan tuntutan ganti kerugian atas kerusakan, kekurangan ataupun kehilangan didalam petikemas sering terjadi dan tidak jarang menimbulkan konflik di antara para pihak, apalagi didalam undang-undang tidak ada ketentuan yang mengatur khusus tentang perjanjian penanganan angkutan petikemas. Perjanjian ini biasanya hanya di dasarkan pada kesempatan para pihak dan mengacu pada kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan, sehingga menimbulkan persepsi yang berbeda-beda, dimana antara teori dan prakteknya tidaklah selalu berjalan karena adanya ketentuan-ketentuan yang dibuat sendiri oleh para pihak yang mengait mereka sebagai undang-undang. Tuntutan penggantian kerugian oleh pengguna jasa terminal petikemas baik dari pihak pengirim barang maupun penerima barang, biasanya terjadi pada saat barang diserahkan dari pengangkut kepada sipenerima setelah petikemas ditumpuk dilapangan penumpukan karena adanya kekurangan jumlah barang atau terjadi kerusakan pada barang ataupun petikemas.

Kata Kunci :Tuntutan ganti rugi, Kehilangan Barang dan jasa, Container, Pelabuhan pengusaha

I. Pendahuluan

Didalam dunia perdagangan melalui moda transportasi laut baik antar pulau (*interinsular trade*) maupun perdagangan antar negara (*international trade*), pada umumnya sebahagian besar diangkut dengan mempergunakan moda transportasi laut dengan menggunakan

kapal, yang sudah barang tentu harus didukung oleh sarana penunjang moda angkutan lainnya seperti moda transportasi darat dan jasa-jasa yang bergerak dalam lingkungan pelabuhan. Dilihat dari sudut tata perdagangan dan kepelabuhanan pada umumnya di Indonesia saat ini badan-badan usaha

yang terlibat dalam perdagangan yang mempergunakan sarana angkatan laut terdiri dari dua kelompok besar yaitu : Pihak pemilik barang (*cargo owner*) dan pihak pengangkut (*carrier*) termasuk didalamnya adalah : *Supplier / shipper (exported)*, *consignee / cargo receiver / indentor (importer)*, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), perusahaan pergudangan (*warehousing*), Perusahaan Bongkar Muat (*stevedoring company*) Keagenan Pelayanan (*ships agent*) dan Terminal Petikemas (*container terminal*) termasuk dalam kategori yang berhubungan dengan pihak pengangkut.

Permasalahanserta persoalan-persoalan atas risiko dan kerugian-kerugian yang timbul dan pertanggung jawaban yang akan di berikan kepada pihak-pihak yang melakukan penuntutan ganti kerugian, didalam konteks kalimat atas, jelaslah bahwa keberadaan suatu terminal petikemas tidak terlepas dari tuntutan ganti kerugian atas kehilangan / kerusakan petikemas beserta muatan yang berbeda didalamnya apabila selama petikemas berada di suatu terminal kemudian karena kealpaan atau kelalaian dapat menyebabkan kerusakan ataupun kehilangan barang. Sehubungan dengan pengangkutan dilaut maka pertanggung jawaban yang berkaitan dengan tuntutan ganti kerugian oleh pihak-pihak yang mengajukannya semakin dirasakan sebagai suatu hal yang penting demi kepentingan pemilik dan keselamatan barang-barangnya yang diangkut dan merupakan suatu kebutuhan yang semakin diperlukan.¹

Kerugian yang diterima oleh pemilik barang tersebut dapat diperingat bahkan dapat di tanggung oleh pihak lain apabila hal itu diperjanjikan sebelumnya. Dengan dilakukannya perjanjian sebelumnya itu maka terjadilah peralihan risiko yang ditimbulkan karena adanya kerusakan atau kehilangan barang selama proses pengangkutan sampai dengan barang diterima oleh pemiliknya. Pada umumnya tuntutan ganti rugi timbul akibat adanya:

1. Kekurangan dan / atau kerusakan terhadap muatan pada waktu muatan diserahkan kepada penerima barang,
2. Masalah lain di luar butir 1, seperti :
 - a. Keterlambatan penerimaan barang karena muatan terbongkar dipelabuhan lain sehingga nilai barang tersebut terpaksa berhenti berproduksi,
 - b. Keterlambatan karena muatan tidak termuat oleh kapal (*short shipped*) dipelabuhan muat, sehingga muatan menjadi rusak karena sifatnya yang mudah rusak (*perishable goods*).²

Terminal petikemas sebagai salah satu badan usaha yang terkait dalam penyelenggaraan angkutan petikemas melaluilaut, didalam operasionalnya menangani bongkar muat petikemas dari danke kapal, selanjutnya melayani jasa penumpukan petikemas dilapangan penumpukan (*container yard*) dan jasa-jasa lainnya, selalu dihadapkan pada masalah tuntutan ganti kerugian (*claim*) atas kerusakan, kekurangan atau kehilangan barang didalam petikemas selama berada di terminal petikemas. Penyebab dari timbulnya tuntutan ganti kerugian ini dapat di sebabkan oleh

¹ Dirdjosisworo, Soedjono, *Pengantar Hukum Dagang Internasional*, Bandung, Penerbit Refika Adhitama., 2006, hal. 34.

² Subandi, *Penuntun Klaim Angkutan Laut*, Jakarta, Penerbit Arcan, 1992, hal. 1.

beberapa factor teknis seperti kealpaan atau kelalaian pihak operator terminal petikemas dalam menangani petikemasitu sendiri. Kerusakan petikemas dan isinya dapat saja diakibatkan oleh penanganan yang keras (*damage by rough handling*), adanya tindakan pencurian, penumpukan dilapangan yang tidak benar, kesalahan pada waktu kegiatan *tally* pada saat penerimaan barang dari kapal ataupun dari liar pelabuhan dan penyebab-penyebab lainnya.³

Secara umum setiap orang atau sebagai badan hukum usaha yang menyelenggarakan atau melakukan kegiatan di terminal petikemas adalah operator terminal dalam pengertian luasnya. Ruang lingkup kegiatan bongkar muat petikemas terbatas dari dermaga tempat sandarnya kapal sampai di gudang *Lini I*, atau pun sampai kelapangan penumpukan terbuka (*open storage*), dengan demikian dapat juga dikatakan bahwa sebuah terminal petikemas sebagai *container handling operator* (operator bongkar muat petikemas). Terminal petikemas sebagai operator bongkar muat petikemas melakukan kegiatan *stevedoring* yang merupakan *custody* (perwakilan) untuk pengangkut yang diwakili oleh keagenan kapal (*ships agent*), kegiatan pekerjaan sementara dikawal harus tunduk perintah kapal (nahkoda),⁴ hal ini sesuai dengan

³Engkos Kosasih, dkk, *Manajemen Perusahaan Pelayaran Suatu Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran*, Jakarta, penerbit raja grafindo persada.2007, hal. 24.

⁴Zendrato, buala F, *Pengetahuan Claim, Diklat Basic Training Penanganan Bongkar Muat Barang Di Dermaga Conventional*, medan, balai pendidikan dan latihan PT (persero) pelabuhan Indonesia I.2001, Hal. 3.

Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata (selanjutnya disingkat KUH Perdata) dan Pasal 359, 360 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya disingkat KUHD), sedangkan istilah *cargodoring*, *receiving* dan *delivery* baik menggunakan *FIOST term* maupun *liner term* yang berkaitan dengan pemilik barang atau penerima barang sesuai dengan Pasal 1367 KUH Perdata. Penggunaan jasa terminal petikemas baik oleh *shipper* maupun *consignee* dapat mengajukan tuntutan ganti rugi atas beberapa peristiwa yang tidak di harapkan, antara lain seperti : (1) keterlambatan waktu bongkar muat petikemas, (2) kerusakan / kehilangan jumlah barang yang ada didalam petikemas disebut CCB (*Claim Contatering Bewijs*), tuntutan ganti rugi atas kerusakan / kehilangan ini dapat terjadi pada waktu petikemas berada di lapangan penumpukan terminal petikemas (3) factor kelalaian / kesalahan teknis oleh pelaksana, pemakaian peralatan yang tidak sesuai, (4) kekurangan jumlah *colly* barang didalam petikemas (*except bewijs*). Untuk ketentuan pertanggung jawaban akan risiko-risiko, ada suatu kontrak pengangkutan dan di dukung oleh dokumen-dokumen lainnya yang berhubungan dengan pengangkutan. Sebagai dokumen utama atau kontrak pengangkutan yang berisikan dasar-dasar dan syarat-syarat pengangkutan adalah *Bill of Lading (conosement)* sebagaimana tercantum dalam KUHD Pasal 506 berbunyi sebagai berikut :⁵

⁵ Purwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*, Jakarta, Penerbit Djambatan.1993, hal. 3.

“Konosemen adalah suatu surat yang di beri tanggal dan di tandatangi, dimana pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang tertentu dengan maksud untuk di angkut di tempat tujuan yang di tunjuk dan disana menyerahkannya kepada orang yang telah ditunjuk, juga dengan perjanjian bagaimana penyerahan akan di lakukan.”

Dengan demikian KUHD mengakui bahwa konosemen merupakan suatu perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dengan pemilik barang. Pada umumnya pelayaran samudera di Indonesia menetapkan “*Hague Rules*” sebagai *paramount clause* atau sebagai dasar (*basic of contract*) pada *Bill of Lading*, supaya ada kepastian hukum diutamakan bila terjadi perselisihan antara pihak yang bersangkutan, walaupun sebenarnya didalam “*Hague Rules 1924*” dapat disimpulkan pertanggung jawaban pengangkut di sebut “*From tackle to tackle*” namun sebagaimana disebut didalam KUHD, mewajibkan pengangkut bertanggung jawab saat barang di terima dari pemilik barang atau pengirim sampai di serahkannya barang itu kepada sipenerima atau disebut “*From warehouse to warehouse*”, maka pertanggung jawaban perusahaan-perusahaan jasa atas barang-barang selama dalam penanganan dan pengawasannya didalam pelabuhan menjadi (KUHD Pasal 468).

Menurut Radiks Purba bahwa didalam pengangkutan muatan laut, ada bahaya yang berasal atau peristiwa yang terjadi di laut yang tidak dapat diatasi oleh manusia sehingga menimbulkan kerugian yang berupa kehilangan atau

kerusakan atas kapal dan barang yang diangkut oleh kapal yang disebut dengan *Maritime Perils*, yang dibedakan menjadi :

1. Bahaya dari laut (*Perils of the sea*) yaitu berbahaya yang berhubungan dengan peristiwa yang kebetulan terjadi (*incidental cause*) atau peristiwa yang tidak tentu di laut yang sama sekali tidak mengandung pengertian kejadian biasa (normal), seperti peristiwa atau kejadian biasa yang diakibatkan oleh angin dan gelombang bukan merupakan bahaya dari laut karena kejadian tersebut pasti terjadidalam pelayaran dan dapat mengakibatkan kapal terdampar, kandas dan tenggelam.
2. Bahaya di laut (*Perils on the sea*), yaitu bahaya yang bukan diakibatkan langsung oleh kejadian biasa seperti angin topan dan gelombang di laut, tetapi bahaya yang disebabkan karena kebakaran, peperangan, penyitaan atau penahanan oleh pemerintah atau penduduk, pembuangan muatan di laut, pembajakan, perampokan, pencurian dan lain sebagainya.⁶

Kerugian terhadap sebahagian maupun keseluruhan dari barang muatan tersebut harus dapat di pertanggung jawabkan, tidak hanya karena bahaya-bahaya dilaut, akan tetapi juga kerugian yang terjadi mulai dari pemuatan, pengangkutan, pembongkaran dan penyerahannya. Hanya saja yang menjadi masalah adalah siapa yang akan menanggungnya, karena ada beberapa pihak yang terkait didalam perjanjian

⁶ Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut, Jilid 4*, Jakarta, Penerbit Bhatara Karya Aksara.1980, Hal. 71.

pengangkutan itu yaitu pengirim, penerima, pengangkut (termasuk penguasa dan nahkoda beserta awak kapalnya) dan *expeditur* sebagai perantara. Didalam konteks ini pihak operator bongkar muat yaitu terminal petikemas juga termasuk didalamnya. Permasalahan tuntutan ganti kerugian atas kerusakan, kekurangan ataupun kehilangan barang didalam *container* sering terjadi dan tidak ada ketentuan yang mengatur tentang perjanjian pengangkutan. Perjanjian ini biasanya hanya di dasarkan pada kesepakatan para pihak dan mengacu pada kebiasaan yang berlaku dalam pengangkutan, sehingga menimbulkan persepsi yang berbeda-beda, dimana antara teori dan prakteknya tidaklah selalu sejalan karena adanya ketentuan-ketentuan yang dibuat sendiri oleh para pihak yang mengikat mereka sebagai undang-undang.

II. Subjek Ganti Kerugian Pada Kasus Kehilangan atau Kerusakan Barang di Terminal Petikemas

Subjek ganti kerugian adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan ganti rugi yaitu pihak-pihak yang berkepentingan dalam tuntutan ganti kerugian. Mereka adalah pengangkut, pengirim, ekspeditur, pengusaha bongkar muat dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum ganti rugi dapat berstatus badan hukum dan juga perorangan. Mengenai subjek hukum ini Abdul Kadir membedakannya menjadi 2 kelompok, yaitu :⁷

1. Pihak-pihak yang secara langsung terkait memenuhi kewajiban dan memperoleh hak dalam perjanjian

yang dibuat yaitu pengirim, pengangkut dan penumpang.

2. Pihak-pihak yang secara tidak langsung terkait dalam perjanjian pengangkutan karena mereka bukan merupakan pihak tetapi bertindak atas nama dan kepentingan pihak lain yaitu ekspeditur, pengusaha bongkar muat dan pengusaha pergudangan.

a. Pengangkut (*carrier*)

Dalam Undang-undang Pengangkutan Tahun 1992 dan KUH Dagang tidak disebutkan definisi tentang pengangkut secara umum kecuali definisi dalam pengangkutan laut sebagaimana disebutkan dalam Pasal 466 KUH Dagang. Namun dilihat dari pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian pengangkutan dapat disimpulkan bahwa pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan.

Berdasarkan Undang-undang Pengangkutan Tahun 1992, pengangkutan baik melalui udara, perairan darat dan melalui darat dengan kendaraan bermotor, bahwa penyelenggaraan pengangkutan dapat berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) dan juga perseorangan kecuali untuk pengangkutan dengan kereta api ditentukan harus berbentuk BUMN dan pengangkutan melalui lautan harus berbentuk badan hukum. Pengangkutan akan melakukan penawaran kepada umum atau siapa saja yang ingin memakai jasanya dengan membayar

⁷ Abdul Kadir, *Hukum Perikatan*, Bandung, PT.Alumni, 1996, hal. 45.

ongkos angkut dengan persetujuan.⁸ Dengan demikian berarti pengangkut harus mengusahakan dan menjamin bahwa alat angkut yang dipergunakan dalam keadaan baik sehingga dapat mengangkut barang dan penumpang dengan selamat. Selama dalam perjalanan segala hal yang mengganggu keselamatan barang dan penumpang menjadi tanggung jawab pengangkut sehingga segala kerugian yang timbul juga akan menjadi tanggung jawab pengangkut.

b. Pengirim (*consignee, shipper*)

Sama halnya dengan definisi pengangkut, mengenai definisi tentang pengirim juga tidak ditemukan dalam ketentuan perundang-undangan, tetapi istilah pengirim dapat ditemukan dalam Undang-Undang Perkeretaapian dan Undang-Undang Angkutan Jalan. Dari ketentuan pasalundang-undang tersebut Abdul Kadir memberikan pengertian bahwa pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas barangnya yang telah diangkut oleh pengangkut. Dalam hal ini pengirim adalah pemilik barang atau penjual (*seller*) atau eksportir yang membutuhkan pengangkutan untuk mengangkut barangnya ketempat tujuan yang telah diperjanjikan, dan berhak untuk memperoleh jaminan keselamatan atas barang-barangnya agar dalam keadaan baik dan utuh pada saat diterima oleh penerima.

c. Ekspediter (*Cargo Forwarder*)

Ekspediter Digolongkan sebagai sunjek hukum dalam tuntutan ganti kerugian karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim, pengangkut dan penerima barang. Ekspediter merupakan perantara yang bertindak atas nama pengirim atau penerima untuk melakukan perjanjian dengan pengangkut. Dalam KUH Dagang tentang ekspediter diatur pada Buku ke I Bab V Bagian 2 Pasal 83 sampai dengan Pasal 90. Pengirim akan melakukan perjanjian ekspedisi atau pemberian kuasa dengan ekspediter dimana ekspediter mengikatkan diri untuk mencarikan pengangkutan bagi kepentingan pengirim atau penerima.⁹

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

⁸Zendrato, Buala F, 2001, *Pengetahuan Claim, Diklat Basic Training Penanganan Bongkar Muat Barang Di Dermaga Conventional*, Medan, Balai Pendidikan Dan Latihan Pt (Persero) Pelabuhan Indonesia I.

⁹Wiwoho Soedjono, *Hukum Pertanggungjawaban Laut*, Jakarta, Cetakan Kedua, Penerbit Rineka Cipta.1993, hal. 54.

sampai dengan pembayaran biaya-biaya yang berkenan dengan pengeluaran barang dari wilayah pabean untuk selanjutnya diserahkan kepada penerima. Untuk melaksanakan pekerjaannya perusahaan ekspedisi biasanya mempunyai truk-truk sendiri agar urusan pengangkutan barang dari dan ke gudang lebih mudah efisien.¹⁰

d. Penerima (*Consignee*)

Penerima adalah merupakan pihak yang di tunjuk atau yang berhak menerima barang yang dikirimkan kepadanya oleh pengirim. Dalam perjanjian pengangkutan penerima mungkin si pengirim itu sendiri atau juga pihak lain yang berkepentingan terhadap pengirim barang atau pembeli dan dapat berbentuk badan hukum dan juga perorangan. Penerima wajib membayar ongkos angkut atas barang yang diterimanya bila dalam perjanjian ditentukan syarat demikian, yang berarti biaya tidak dibedakan kepada pengirim.

III. Objek Ganti Kerugian Pada Kasus Kehilangan atau Kerusakan Barang di Terminal Petikemas.

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan. Jadi objek perjanjian pengangkutan adalah barang muatan, penumpang dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan pengangkutan yaitu terpenuhinya kewajibannya dan hak pihak-pihak secara adil dan bermanfaat.³⁵⁾ Objek yang diperjanjikan dalam pengangkutan baik barang ataupun penumpang harus dalam keadaan baik dan selamat dalam pengangkutan sampai ke tempat tujuan.

Khusus objek hukum pada masalah tuntutan ganti rugi atas keahlian atau kerusakan barang di terminal petikemas sepenuhnya adalah barang atau muatan (benda yang berwujud) yang ada didalam petikemas.¹¹

a. Barang Muatan.

Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan semua jenis komoditi termasuk hewan. Dalam perjanjian pengangkutan mengenai barangmuatan harus ditentukan dengan jelas dan lengkap, karena berkaitan dengan risiko dan kemungkinan kerugian yang timbul selama proses pengangkutan. Sehingga dengan demikian tanggungjawab para pihak juga dapat diketahui dengan jelas. Dilihat dari jenisnya, barang muatan yang diangkut dibedakan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu :

1. *General cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan atau pengepakan dalam bentuk unit-unit kecil, misalnya peti dan koli.
2. *Bulk Cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang di muat dengan cara mencurukannya ke dalam kapal atau tangki, misalnya minyak tanah, premium, solar dan lain-lain.
3. *Homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan atau pengepakan, misalnya semen, pupuk, beras, tepung dan lain-lain.
4. *Container*, yaitu media yang digunakan sebagai alat angkut untuk

¹¹ Subandi, *Penuntun Klaim Angkutan Laut*, cetakan kedua, Jakarta, Penerbit Arcan.1992, hal. 67.

¹⁰ *Ibid.*

memuat berbagai jenis barang, derancang dengan desain yang dapat digunakan berulang-ulang, dan memiliki ukuran sesuai dengan standar yang diterbitkan oleh badan standarisasi internasional, *International Standard Organization (ISO)*.

Pemuatan dan pembongkaran barang ke dalam alat angkut harus dilakukan dengan hati-hati dan teliti, sehingga tidak mengakibatkan kerusakan pada barang dan menimbulkan kerugian, terutama terhadap barang-barang yang sifatnya berbahaya dimana mengandung risiko yang cukup besar. Pengirim atau ekspediter harus memberikan keterangan yang lengkap mengenai sifat bahayanya kepada pengangkut agar pengangkut berupaya mungkin menghindari terjadinya peristiwa yang merugikan.¹²

Setiap barang yang akan di angkut atau dikirim baik melalui darat, laut dan udara memerlukan suatu pengemasan sebagai pelindung. Biasanya pengemasan barang muatan tersebut dilakukan dengan cara pembungkusan (*packing*) agar tidak rusak atau hilang dan harus dilakukan dengan baik dan memenuhi syarat yang telah ditentukan. Terhadap pembungkusan barang yang tidak memenuhi syarat, pengangkut dapat menolak barang untuk mengangkut. Secara umum jenis barang yang biasa dipergunakan untuk pembungkus barang atau muatan adalah :

1. Peti kayu (*box*), secara konvensional peti kayu merupakan pembungkus

yang paling sesuai untuk pengangkutan barang, peti kayu ini merupakan pembungkusan yang terbaik untuk barang muatan karena dinding-dindingnya cukup kuat menahan isi maupun tekanan dari luar, panas dan kelembaban.

2. Karung (*bags*), barang muatan yang dibungkus dengan karung harus berupa barang yang cukup kuat untuk menahan dari luar, bukan melindunginya dari tekanan dan kerusakan dari luar.
3. karton dan *fiber*, pembungkus yang dibuat dari karton maupun *fiber* dapat dipakai untuk membungkus barang muatan. Meskipun relative murah namun dapat pemahaman tekanan dan bantingan yang secara umum akan terjadi selama pengangkutan. Pembungkus berupa kotak karton sangat sesuai untuk membungkus barang yang akan ditetapkan didalam petikemas yang digunakan dalam pengangkutan dengan menggunakan kapel laut.

Mengenai objek tuntutan ganti kerugian ini, untuk meninjau dan pembahasan selanjutnya penulis akan memfokuskan pada pembahasan tentang tuntutan ganti kerugian atas kerusakan dan kehilangan barang didalam petikemas saja sesuai dengan judul yang di angkat oleh penulis.

IV. Proses Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi

Tuntutan ganti rugi (klaim) atas barang muatan dalam hal ini adalah petikemas beserta isi yang ada didalamnya, didalam penyelenggaraan angkutan laut melalui angkutan petikemas adalah suatu hal yang biasa terjadi, dan sudah merupakan risiko yang

¹² Abdul R Saliman. dkk, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan, Teori Dan Contoh Kasus*, Jakarta, Penerbit kencana.2007, hal. 45.

harus ditanggung oleh pengangkut (*carrier*), pengirim/penerima barang maupun oleh operator terminal petikemassendiri. Begitu kompleks kegiatan yang harus dilakukan sejak petikemas diterima dari pengirim barang maupun diterima dari pengangkutan (kapal), kegiatan bongkar muat barang serta pemindahan dari alat angkut ke alat angkat petikemas dengan mobilitas yang tinggi dapat mengakibatkan kerusakan petikemas berikut barang yang ada didalamnya, begitu pula terhadap risiko kehilangan yang diakibatkan oleh kemungkinan terjadinya tindak pidana pencurian selama petikemas berada di lapangan penumpukan (*container yard*) terminal petikemas Belawan. Dalam hal ini sudah barang tentu *shipper* ataupun *consignee* tidak mau menanggung sendiri semua kerugian atas barang miliknya demikian pula terhadap operator atau perusahaan pemilik petikemas. Mengenai ketentuan kewajiban mengganti kerugian tersebut dapat dilihat pada Undang-Undang Negara Republik Indonesia nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan dengan jelas batas-batas tanggung jawab ganti kerugian, baik yang dilakukan oleh orang perseorangan, badan usaha yang melakukan kegiatan di pelabuhan, pemilik atau operator kapal terhadap kerusakan fasilitas pelabuhan.

Untuk mendapat mengetahui apakah kerusakan atau kehilangan terjadi didalam terminal petikemas atau terjadi di luar area terminal petikemas Belawan, dapat diketahui melalui pemeriksaan fisik petikemas yang dilakukan pada 2

tempat yang terpisah sesuai dengan status dari petikemas, sebagai berikut :¹³

1. Untuk penanganan petikemas ekspor, pemeriksaan fisik petikemas dilakukan di *gate* in terminal petikemas, keberadaan segel (*seal*) petikemas dalam kondisi baik (*good condition*) menyatakan bahwa isi yang ada didalam petikemas sesuai dengan jumlah yang tertera pada *manifest* ekspor, demikian pula hasil pemeriksaan kondisi fisik petikemas dituangkan di *receiving card* pada *from Equipment Interchange Report (EIR)* yang di tandatangi oleh petugas *gate*.
2. Untuk penanganan petikemas impor, pemeriksaan fisik dan kondisi *seal* dilakukan di atas dermaga sesaat setelah petikemas diturunkan dari kapal dan di letakkan di atas *chasis*, petugas *tally* dermaga melakukan pencatatan kondisi seal pada format *tally sheet*, dan mencatat kondisi fisik petikemas pada *from Equipment Interchange Report (EIR)* dan di tandangi oleh petugas *tally* dermaga.

Pelaksanaan pembayaran tuntutan ganti kerugian atas kerusakan ataupun kehilangan barang oleh pengguna jasa terminal petikemas Belawan dilakukan dengan berdasarkan pada hasil survey yang dilakukan. Apabila terbukti bahwa kerusakan atau kehilangan terjadi selama petikemas beradadi wilayah terminal petikemasBelawan, maka pihak operator terminal petikemas Belawan akan membayar tuntutan ganti kerugian tersebut akan dip roses sesuai dengan ketentuan yang ada. Sebaliknya apabila kejadian tersebut di luar areal petikemas

¹³ PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I Terminal Petikemas Belawan, Prosedur Penanganan Keluhan Dan Klaim Pengguna Jasa.

Belawan, apakah kerusakan atau kehilangan terjadi pada saat pengangkutan dengan kapal, dan dari pembuktian dokumen hal itu benar adanya maka pihak terminal petikemas Belawan terbebas dari ketentuan memenuhi tuntutan ganti kerugian tersebut.

Tanggungjawab terminal petikemas Belawan sebagai operator terminal menyikapi tuntutan ganti rugi dari pengguna jasa terminal petikemas atas kerusakan ataupun kehilangan barang didalam petikemas, memiliki aturan tersendiri yang dituangkan dalam bentuk Surat Keputusan yang dikeluarkan oleh Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, nomor : US. 11/2/9/PI-02 tanggal 30 September 2002 tentang Tata Cara Pembayaran Ganti Rugi Atas Klaim Pengguna Jasa Dalam Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas di Terminal Petikemas Belawan. Didalam operasional Terminal Petikemas Belawan, proses penyelesaian tuntutan ganti rugi tersebut melalui suatu mekanisme yang disebut dengan Prosedur Penanganan Keluhan dan Klaim Pengguna Jasa. Ada beberapa tahapan yang harus dilalui sejak tuntutan ganti rugi diajukan oleh pengguna jasa sampai dengan proses pembayaran kepada pengguna jasa yang mengajukan.¹⁴

a. Pihak-Pihak Yang Berkepentingan Mengajukan Tuntutan Ganti Rugi

Bahwa pihak-pihak atau mitra usaha yang melakukan pekerjaannya di Terminal Petikemas Belawan terdiri dari multi perusahaan dari berbagai bidang

usaha yang berbeda, bahkan dari segmen usaha yang sama, jumlahnya sangat banyak. Perusahaan-perusahaan sebagai mitra usaha yang melakukan kegiatannya diwilayah kerja terminal petikemas Belawan yang sering mengajukan klaim atas kerusakan maupun kehilangan barang didalam petikemas, sebagai gambaran umum dari perusahaan tersebut tidak dapat ditampilkan secara detail, namun beberapa perusahaan tersebut dibawah ini dengan aktifitas usaha yang dilakukan di terminal petikemas Belawan, sebagai berikut :¹⁵

1. Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang bergerak dibidang usaha yang menangani kegiatan Keagenan Kapal umum, yang beroperasi di Terminal Petikemas Belawan seperti : PT. Djakarta Llyod (Persero), PT. Pelayaran Karana Line, PT. Samudera Indonesia (Tbk), PT. TEmpuran Mas (Tbk), PT. Pelayaran Tanto Intim Line, PT. Pelayaran Meratus, PT. Pelayaran Salam Pacific Indonesia Lines, dan lain sebagainya.
2. Perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang usaha yang menangani kegiatan Keagenan Kapal milik sendiri seperti : PT. Bintika Bangunusa (Tbk), PT. Andal Lautan Niaga, PT. Pilindo Megah Selatan.
3. Perusahaan pelayaran yang menjadi perwakilan keagenan asing di Indonesia, seperti PT. APL Indonesia hanya mengageni kapal-kapal yang dimiliki oleh Perusahaan Pelayaran Asing American President Line, PT.

¹⁴ PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I Terminal Petikemas Belawan, Procedure Pelayanan Bongkar Muat Petikemas

¹⁵ PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I Terminal Petikemas Belawan, Procedure Pelayanan Receiving Dan Delivery Petikemas.

- Maersk Indonesia yang menangani keagenan kapal asing milik sendiri.
4. Perusahaan yang bergerak dibidang usaha ekspedisi muatan kapal laut.
 5. Perusahaan yang bergerak dibidang depo petikemas.
 6. Perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang eksportir maupun importer barang (*Shipper dan consignee*).

Didalam pelaksanaan proses penyelesaian tuntutan ganti kerugian tidak selalu dapat diselesaikan dengan hasil yang diharapkan dan dapat memuaskan masing-masing pihak secara simultan, perbedaan penafsiran tentang besaran tuntutan ganti kerugian dan hal-hal yang berkaitan dengan itu sering terjadi dilapangan, mengingat tidak samanya acuan yang digunakan dalam penetapannya antara pihak Terminal Petikemas Belawan yang menjalankan prinsip indemnitas terbatas dengan pihak mitra usaha sebagai pengguna jasa terminal petikemas Belawan.

V. Penutup Kesimpulan

Proses penyelesaian tuntutan ganti rugi atas kehilangan dan atau kerusakan barang didalam petikemas dilakukan oleh pihak terminal petikemas Belawan dengan menggunakan ketentuan internal perusahaan, setelah terlebih dahulu bernegosiasi dengan pihak yang mengajukan tuntutan ganti rugi. Kewajiban operator terminal memenuhi tuntutan ganti rugi tidak tertuang dalam bentuk perjanjian dengan para mitra usaha, akan tetapi kewajiban memberikan ganti kerugian merupakan salah satu dari itikad baik perusahaan dalam menjalankan prinsip-prinsip *good corporate govermance* serta

melaksanakan amanah yang tertuang dalam Pasal 1233 KUH Perdata yang berbunyi :”Perikatan lahir karena suatu persetujuan atau karena undang-undang”, dan disebutkan secara jelas pada Undang-undang Negara Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pada pasal 100 ayat (1), (2) dan (3).

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

Saran

Perjanjian yang mengikatkan diri antara pihak pengelola Terminal Petikemas dengan para mitra usaha terkait belum diatur secara khusus, untuk itu perlu dibuat sutau peraturan yang lengkap dan jelas terutama tentang hak dan kewajiban para pihak yang berkaitan dengan tuntutan ganti rugi (klaim) serta berisi tentang ketentuan lain berkenaan dengan penanganan petikemas selama berada disebuah terminal petikemas. Hal

ini dimaksudkan agar apabila didalam pengoperasian terminal petikemas terjadi kehilangan dan atau kerusakan barang maupun fisik petikemas, masing-masing pihak dapat menggunakan acuan yang sama sebagai ketentuan atau peraturan yang wajib dilaksanakan guna menghindari perselisihan yang mungkin terjadi.

Mengenai tuntutan ganti rugi atas kehilangan dan atau kerusakan barang didalam petikemas, seyogyanya tetap merujuk pada ketentuan-ketentuan yang tertuang dalam KUH Dagang dan KUH Perdata, sehingga para pihak dapat bersikap lebih bias memahami dan secara adil mau memikul tanggungjawab akibat kesalahan atau kelalaian yang mereka lakukan sehingga tidak merugikan orang lain.

Untuk mengantisipasi tuntutan ganti rugi dari para mitra usaha akibat kesalahan maupun kelalaian yang dilakukan oleh pihak Terminal Petikemas Belawan, dimas yang akan datang diharapkan agar menjalin kerjasama usaha dengan pihak perusahaan asuransi yang bertujuan untuk mengalihkan risiko yang terjadi atas kehilangan dan atau kerusakan muatan petikemas dari pihak terminal petikemas kepada perusahaan asuransi, tentunya setelah melalui kesepakatan-kesepakatan sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Dirdjosisworo. Soedjono. 2006. *Pengantar Hukum Dagang Internasional*. Bandung. Penerbit Refika Adhitama.
- Kosasih. Engkos. Dkk. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran Suatu*

Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran. Jakarta: Penerbit Raja Grafindo Persada.

Purba. Radiks. 1980. *Angkutan Muatan Laut. Jilid 4*. Jakarta: Penerbit Bhatara Karya Aksara.

Purwosutjipto. H.M.N. 1993. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia. Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*. Jakarta: Penerbit Djambatan.

Saliman. Abdul R. dkk. 2007. *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan. Teori Dan Contoh Kasus*. Jakarta: Penerbit Kencana.

Soedjono. Wiwoho. 1993. *Hukum Pertanggungjawaban Laut*. Jakarta. Cetakan Kedua. Penerbit Rineka Cipta.

Subandi. 1992. *Penuntun Klaim Angkutan Laut*. Cetakan Kedua. Jakarta: Penerbit Arcan.

Zendrato. Buala F. 2001. *Pengetahuan Claim. Diklat Basic Training Penanganan Bongkar Muat Barang Di Dermaga Conventional*. Medan: Balai Pendidikan Dan Latihan Pt (Persero) Pelabuhan Indonesia I.

Peraturan Perundang-Undangan

- Republik Indonesia, kitab undang-undang hukum perdata
- Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Kepailitan
- Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I terminal petikemas belawan,

prosedur penanganan keluhan
dan klaim pengguna jasa.

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I
Terminal Petikemas Belawan,
Procedure Pelayanan Bongkar
Muat Petikemas

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I
Terminal Petikemas Belawan,
Procedure Pelayanan Receiving
Dan Delivery Petikemas.