

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENGELOLA TERMINAL PETI
KEMAST TERHADAP KERUSAKAN PETI KEMAS DALAM PELAYANAN
BONGKAR MUAT PETI KEMAS****Z. Intan B. Bulan, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty**

Universitas Kristen Indonesia, Jakarta

Email: intanbulan39@gmail.com**Abstrak**

Artikel ilmiah ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum terhadap pengelola terminal peti kemas terkait kerusakan peti kemas yang terjadi dalam proses bongkar muat di terminal peti kemas. Terminal peti kemas adalah komponen penting dalam rantai distribusi barang dan perdagangan internasional, dan kerusakan peti kemas dalam proses bongkar muat dapat mengakibatkan konsekuensi serius, seperti kerugian finansial dan penundaan pengiriman. Penelitian ini mendokumentasikan kerangka hukum yang mengatur kewajiban dan tanggung jawab pengelola terminal peti kemas dalam pelayanan bongkar muat. Artikel ini membahas aspek-aspek hukum yang mengatur tanggung jawab pengelola terminal terkait pengelolaan peti kemas, prosedur klaim kerusakan, dan mekanisme kompensasi kepada pemilik peti kemas. Selain itu, studi ini menganalisis isu-isu yang sering muncul dalam praktik bongkar muat peti kemas, termasuk ketidakjelasan dalam peraturan hukum, perbedaan interpretasi kontrak, serta tantangan dalam membuktikan kerusakan yang terjadi selama proses pengangkutan. Dalam analisis ini, akan dipertimbangkan dampak regulasi hukum terhadap tanggung jawab pengelola terminal peti kemas dan peran lembaga penyelesaian sengketa dalam menangani klaim kerusakan. Penelitian ini juga akan mengevaluasi cara-cara untuk meningkatkan perlindungan hukum terhadap pengelola terminal peti kemas dan pemilik peti kemas. Hasil penelitian menunjukkan perlunya perbaikan dalam implementasi dan pemahaman aspek hukum yang berkaitan dengan perlindungan hukum pengelola terminal peti kemas terhadap kerusakan peti kemas dalam pelayanan bongkar muat. Artikel ini memberikan kontribusi pada pemahaman lebih lanjut tentang kerangka hukum yang mengatur tanggung jawab dalam industri terminal peti kemas dan mendorong perbaikan dalam regulasi serta praktik industri yang lebih adil dan transparan.

Kata kunci: perlindungan hukum, pengelola terminal peti kemas, kerusakan peti kemas, bongkar muat, perdagangan internasional.

Abstract

This academic article aims to analyze the legal protection for container terminal operators regarding container damage that occurs during the loading and unloading processes at container terminals. Container terminals are crucial components in the logistics and international trade supply chain, and container damage during the loading and unloading processes can lead to serious consequences, including financial losses and

How to cite:	Z. Intan B. Bulan, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty (2023), Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas, (5) 12, https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2655
E-ISSN:	2684-883X
Published by:	Ridwan Institute

shipment delays. This research documents the legal framework governing the obligations and responsibilities of container terminal operators in the loading and unloading services. The article discusses the legal aspects that regulate the responsibilities of terminal operators related to container management, procedures for damage claims, and compensation mechanisms for container owners. Additionally, the study analyzes common issues that arise in container loading and unloading practices, including regulatory ambiguities, differences in contract interpretation, and challenges in proving damage occurring during transportation. In this analysis, the impact of legal regulations on the responsibilities of container terminal operators and the role of dispute resolution institutions in handling damage claims will be considered. The research also evaluates ways to enhance legal protection for container terminal operators and container owners. The research findings highlight the need for improvements in the implementation and understanding of legal aspects related to legal protection for container terminal operators against container damage in loading and unloading services. This article contributes to a deeper understanding of the legal framework governing responsibilities in the container terminal industry and promotes improvements in regulations and industry practices that are fair and transparent.

Keywords: *Legal Protection, Container Terminal Operators, Container Damage, Loading and Unloading, International Trade.*

PENDAHULUAN

Pulau-pulau di Indonesia hanya bisa tersambung melalui laut-laut di antara pulau-pulainya. Laut bukan pemisah, tetapi pemersatu berbagai pulau, daerah dan Kawasan Indonesia. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan Indonesia dapat terwujud. Pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau, adalah urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan Negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya atau Majapahit menjadi bukti nyata bahwa kejayaan suatu Negara di nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan Laut. Karenanya, pembangunan industri pelayaran nasional sebagai sektor strategis, perlu diprioritaskan agar dapat meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global.

Seluruh komoditi untuk perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi laut dan menyeimbangkan pembangunan kawasan (antara kawasan timur indonesia dan barat) demi kesatuan Indonesia (BIMA, 2020). Karena daerah terpencil dan kurang berkembang (yang mayoritas berada dikawasan indonesia timur yang kaya sumber daya alam) membutuhkan akses ke pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi Laut. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperaian, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya (RIZKI, 2019), (Minangkabau, 2021), (Ramadhani & Alfarizi, 2016).

Secara garis besar pelayaran dibagi menjadi dua yaitu pelayaran niaga (yang terkait dengan kegiatan komersial) dan pelayaran Non Niaga (yang terkait dengan kegiatan non komersil seperti pemerintahan dan bela Negara), (Pujiastuti & Samekto, 2019), (Bulan, 2023). Adapun pengertian Kapal menurut Nur Rohmah adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mesin, tenaga angin

atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan yang berada dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah (Nur Rohmah, 2015).

Kapal juga berfungsi sebagai alat untuk mengangkut penumpang, barang disungai, laut dan sebagainya (Hanafi & Indriyati, 2020), (MUHAMMAD, 2017). Oleh karena itu kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan suatu barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana transportasi, salah satunya adalah kapal. Sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut.

Kapal dipilih sebagai sarana angkutan laut yang utama karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan laut yang lain. Pada dasarnya sarana transportasi laut lebih cenderung mengutamakan penanganan muatan yang lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut diatas dapat dilaksanakan dengan baik, dibutuhkan para tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal serta para buruh atau orang darat lainnya dalam melaksanakan tugasnya selama diatas kapal.

Penggunaan peti kemas dalam transportasi muatan umum makin lama semakin meningkat dengan pesat dan dalam waktu dekat ini dunia pelayaran telah terjadi kemajuan yang cukup pesat dalam sistem pengamanan peti kemas yang bertujuan muatan dapat sampai di pelabuhan tiba dengan aman cepat dan biaya terjangkau oleh para pengguna jasa angkutan laut (FRANICO, 2019), (WAHYU, 2020). Dalam lancarnya sarana transportasi laut ini kesenjangan harga barang satu dengan pulau lainnya dapat distabilisasikan terutama pada pulau penghasil (produsen) dan konsumen.

Subandi memberikan penjelasan pelabuhan Muat: Istilah "*Container Freight Station*" berarti tempat yang ditunjuk oleh pengangkut dan/atau Pejabat Pemerintah untuk penerimaan oleh pengangkut atau Agennya barang-barang yang dimasukkan kedalam container. Pelabuhan Bongkar: Istilah "*Container Freight Station*" berarti tempat yang ditunjuk oleh pengangkut atau agennya untuk menyerahkan barang-barang yang telah dimasukkan ke dalam container (Subandi, 2013).

Kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan yaitu di dalam bidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk tertambat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang 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. Untuk menunjang proses bongkar muat diperlukan alat-alat khusus yang digunakan dalam mengangkut, memindahkan, dan menyusun peti kemas adalah *gantry crane*, *container hook sling*, *container spreader*. Alat-alat tersebut salah satu penunjang produktivitas bongkar muat peti kemas.

Produktivitas bongkar muat sangat penting untuk pendistribusian barang agar efektif, efisien, dan tidak ada keterlambatan yang dapat menyebabkan penumpukan peti

Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas

kemas di terminal peti kemas serta denda. Keterlambatan tersebut dapat dipicu oleh berbagai faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat dikapal.

Dalam Pelabuhan merupakan pintu gerbang utama bagi suatu negara dengan negara lain. Pelabuhan tidak hanya menjadi sarana pelayanan penumpang dari dan keluar suatu negara, tapi juga sarana keluar masuknya barang dari dan keluar negara. Pelabuhan menjadi bagian dari rantai perdagangan lewat laut (*sea-borne trade*) Pelabuhan juga merupakan urat nadi perekonomian yang terus mengembangkan diri dan meningkatkan perannya agar mampu menjawab tantangan yang semakin hari semakin berat. Kinerja dan produktivitas pelabuhan harus terus dioptimalkan guna mempercepat dan meningkatkan perdagangan dalam maupun luar negeri.

Dalam hal ini, pelabuhan sebagai mata rantai transportasi dan hakekatnya diperankan oleh terminal yang merupakan unsur utama maupun sebagai fasilitas tempat sandar kapal dan kegiatan bongkar muat. Salah satu perusahaan yang melayani aktivitas bongkar muat peti kemas di Indonesia adalah PT Jakarta International Container Terminal (PT. JICT). Perusahaan ini merupakan afiliasi perseroan yang didirikan pada tahun 1999. Sahamnya mayoritas dimiliki Hutchison Port Holding Group (HPH Group) sebesar 51% (Lima puluh satu persen). Sisanya 48,9% (empat puluh delapan koma Sembilan persen) dimiliki perseroan dan 0,1% (nol koma satu persen) dimiliki koperasi pegawai maritim, PT JICT memiliki lokasi strategis di jantung wilayah pulau Jawa bagian Barat, dengan bidang usaha pelayanan bongkar muat peti kemas, baik ekspor maupun impor di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Pada awal berdirinya, PT JICT mampu menangani 1,8 juta TEUs dan meningkat hingga 2,4 juta TEUs pada akhir 2022.

Dengan lingkup operasional dan kapasitas yang ada, PT. JICT merupakan terminal petik kemas terbesar dan tersibuk di Indonesia. Untuk mengoptimalkan pelayanan dan dukungan pada pertumbuhan ekonomi nasional, PT JICT telah memulai sejumlah proyek perluasan sejak tahun 2008, termasuk penambahan dermaga dan lapangan penumpukkan, penggunaan sistem operasi terminal yang canggih dan sistem gerbang otomatis pertama di Indonesia. Saat ini PT. JICT memiliki panjang dermaga 1.610m dengan fasilitas pelayanan lapangan peti kemas seluas 46.615 m² dan mampu melayani arus peti kemas melalui Pelabuhan Tanjung Priok hingga 3.000.000 (tiga juta) TEUs per tahun.

PT JICT telah terakreditasi standar ISO 9002 dan bertujuan untuk menyediakan layanan terbaik melalui dedikasi tenaga kerja yang berpengalaman dan penerapan teknologi di era terbaru. Selain menjadi pelopor 100% (seratus persen) terminal steril yang memberikan keamanan, keselamatan dan kebersihan di setiap lini di lingkungannya, PT JICT menyediakan layanan berkualitas kepada lebih dari 20 (dua puluh) perusahaan pelayaran dengan rute langsung ke lebih dari 25 (dua puluh lima) negara dan berkomitmen untuk menyediakan pelayanan yang cepat, efisien dan layanan yang handal 24 (dua puluh empat) jam sehari, sepanjang tahun.

Terdapat 4 (empat) kegiatan utama dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat di PT. JICT yaitu *Stevedoring, Cargodoring, receiving dan delivery*. Salah satu kegiatan tersebut adalah proses bongkar muat (*ship operation*) yang lazim dikenal dengan

kegiatan *stevedoring* yang meliputi kegiatan membongkar dan memuat peti kemas dari dan ke kapal (kegiatan disisi kapal atau di dermaga). Kegiatan ini dilaksanakan dengan menggunakan *Quay Container Crane* (QCC).

Dalam menghadapi tuntutan pelanggan dan pasar Terminal Peti Kemas dan tingginya arus bongkar muat juga berpengaruh pada tingginya risiko kerusakan Petikemas saat kegiatan bongkar muat pada area kerja PT. JICT. Produktivitas atau kecepatan pelayanan bongkar muat menjadi satu faktor penting dalam pelayanan bisnis PT. JICT, dalam hal ini produktivitas sangat didukung oleh kecepatan pengoperasian operator QCC. Saat ini PT. JICT memiliki 17 (tujuh belas) buah QCC, dan dalam pelaksanaannya operator QCC dibantu oleh *berth assisten* dan *ship assisten*. Tujuan diposisikannya assisten di atas kapal dan di dermaga adalah untuk memastikan dan melakukan pengecekan yang terperinci terhadap kondisi peti kemas yang akan di bongkar dari kapal maupun yang akan naik keatas kapal.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan ketika penyusunan tesis ialah penelitian yuridis normatif (metode penelitian hukum normatif). Penelitian hukum normatif ialah sebuah proses guna mencari sebuah peraturan, prinsip, ataupun doktrin hukum guna menyelesaikan masalah. Pelaksanaan penelitian hukum normatif guna menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam penyelesaian permasalahan (Peter Mahmud Marzuki, 2005).

Penelitian hukum normatif atau disebut juga penelitian hukum kepustakaan, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Penelitian ini mengkaji dan menganalisis bahan-bahan pustaka berupa peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas. Metode pendekatan masalah berbeda dengan metode atau tipe penelitian dalam upaya memecahkan permasalahan yang diambil.

Pendekatan penelitian

Dengan menggunakan metode yuridis normatif, artinya penekanan pada ilmu hukum normatif, maka metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*statute approach*).

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, sebagaimana dalam Spesifikasi penelitian memakai deskriptif-analisis, ialah dengan mendeskripsikan peraturan UU yang ada dikaitkan dengan teori dan praktek berlangsungnya hukum positif yang berhubungan dengan persoalan (Peter Mahmud Marzuki, 2005).

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yaitu jenis data hasil penelaahan kepustakaan dan terdiri dari buku-buku, jurnal-jurnal, maupun hasil penelitian lainnya.

Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas

Sumber bahan hukum yang dipergunakan selama penelitian tesis ini adalah bahan hukum yang berdasarkan pada bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu:

a. Bahan hukum Primer:

Bahan-bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum.

b. Bahan hukum sekunder:

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya.

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan tambahan atau dukungan data yang telah ada pada bahan hukum primer dan bahan sekunder. Bahan hukum tersier yang digunakan adalah penelusuran-penelusuran di internet

Obyek Penelitian

Objek penelitian Perlindungan Hukum kepada pengelola Terminal Peti Kemas terhadap kerusakan petikemas dalam pelayanan bongkar muat petikemas di PT. Jakarta International Container Terminal "PT.JICT."

Teknik pengumpulan data

Adapun teknik pengumpulan data yang diharapkan penulis ialah melalui studi kepustakaan (*library research*). Yang dimaksud studi kepustakaan meliputi bahan kepustakaan berupa bahan atau data sekunder. Studi kepustakaan dilakukan yaitu dengan mempelajari buku-buku yang terkait, yaitu berupa peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen dan hasil penelitian yang ada relevansi kuat dengan masalah yang diteliti serta juga informasi yang berasal dari media online maupun internet.

Adapun juga melakukan Pengumpulan data dari PT. Jakarta International Container Terminal "PT. JICT" terkait penelitian tesis yang akan membantu menyangkut masalah yang diteliti.

Teknik Analisa data

Analisis Bahan Hukum merupakan kegiatan menguraikan, membahas, menafsirkan temuan-temuan penelitian dengan perspektif atau sudut pandang tertentu baik yang disajikan dalam bentuk narasi untuk data bahan hukum. Kegiatan analisis ini merupakan proses untuk merumuskan kesimpulan atau generalisasi dari pertanyaan penelitian yang diajukan terkait Perlindungan Hukum kepada pengelola Terminal Peti Kemas terhadap kerusakan petikemas dalam pelayanan bongkar muat petikemas (Studi kasus: PT. Jakarta International Container Terminal "PT.JICT).” kemudian disusun secara sistematis dan terarah dengan menggunakan metode preskriptif yaitu setiap analisa akan dikembalikan pada norma hukum karena alat ujinya adalah norma hukum yang bersaranakan logika deduksi.

Dari hasil analisis tersebut, kemudian ditarik suatu kesimpulan yang merupakan jawaban atas isu hukum yang diajukan dalam penulisan tesis ini. Oleh karena itu yang diharapkan dari penelitian ini walaupun tidak menghasilkan asas hukum yang baru atau teori hukum yang baru, namun setidaknya menghasilkan argumentasi baru untuk memberikan preskripsi terhadap isu hukum yang diajukan serta ditariknya kesimpulan-kesimpulan maupun saran-saran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk-bentuk sengketa yang terjadi

Sengketa dapat terjadi pada siapa saja dan di mana saja. Ini dapat terjadi antara individu, kelompok, perusahaan, atau negara (Tjoneng, 2017). Dengan kata lain, sengketa dapat bersifat publik atau perdataan, dan dapat terjadi baik di tingkat lokal, nasional, maupun internasional.

Sebuah sengketa terjadi ketika satu pihak merasa dirugikan oleh pihak lain dan menyampaikan ketidakpuasan ini kepada pihak kedua (Palasari et al., 2022). Dalam kasus di mana ada perbedaan pendapat antara pihak, terjadi apa yang disebut sebagai sengketa dalam hukum kontrak. Sengketa adalah perselisihan yang terjadi karena para pihak melanggar kesepakatan yang ditetapkan dalam suatu kontrak, baik secara keseluruhan maupun sebagian (Pantow, 2020). Dengan kata lain, pihak-pihak atau salah satu dari mereka telah melakukan kesalahan.

Kesalahan manusia, atau kesalahan manusia, adalah penyebab utama masalah di atas kapal, terutama selama proses bongkar muat, di mana crew sering mengalami keterlambatan karena kurangnya pemahaman dan keterampilan yang diperlukan untuk menjalankan proses tersebut, yang mengakibatkan kerugian waktu dan materi. Ada beberapa permasalahan yang sering terjadi yang ada di perusahaan bongkar muat, terbagi sebagai berikut:

1. Keterlambatan waktu:
 - a. Lingkungan, terdiri dari:
 - 1) Cuaca buruk;
 - 2) Penerangan malam hari yang kurang memadai;
 - b. Maintance, terdiri dari:
 - 1) Kurangnya perawatan alat;
 - 2) Kondisi alat pembantu tidak memadai;
 - c. Sumber daya manusia, terdiri dari:
 - 1) Kurangnya disiplin saat bongkar muat;
 - 2) Keterlambatan pengangkut barang (Truck)
 - 3) Kurangnya Intelektual bongkar muat;
 - 4) Penurunan efektivitas kinerja;
2. Kerusakan barang;
3. Kehilangan barang.

Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas

Berdasarkan hasil data yang diterima dari pengelola PT. JICT, mulai dari tanggal September 2022 sampai pada bulan April 2023 ada sebanyak 25 kasus diakibatkan kerusakan barang. Kerusakan kontainer adalah ketika kontainer mengalami kerusakan pada struktur dan komponen yang melindungi dinding dan pintu kontainer. Jika tidak diperbaiki, ini dapat membahayakan orang dan barang kapal, termasuk sling yang rusak di udara.

Menurut Sudarsono, ada dua jenis kerusakan kontainer: kerusakan besar (kerusakan besar) dan kerusakan kecil (kerusakan kecil). Kerusakan besar adalah kerusakan yang harus diperbaiki. Contoh kerusakan besar adalah berik Karatan yang terjadi karena sentuhan cairan kimia; kerusakan pada lantai dan bagian dalam botol; dan kunci pintu yang rusak sehingga tidak dapat dikunci.

Kerusakan sebagai keadaan yang sudah tidak dapat diambil manfaatnya. Kerusakan muatan dingin dan beku yang terjadi setelah muatan terakhir di atas kapal dapat mengakibatkan kerusakan muatan pada muatan lain. Kerusakan muatan harus dihindari dengan sangat hati-hati saat stuffing karena kerusakan muatan sangat kecil. Karena kerusakan muatan pada tingkatan turunnya kualitas muatan dapat menyebabkan harga jual muatan turun, kerusakan muatan sekecil apapun harus dihindari..

Maka dari itu, penulis memberikan 2 (dua) contoh kelalaian yang di lakukan PT. JICT atas jasa bongkar muat:

Kronologis Kerusakan petikemas WHSU 2506632

- 1) Petikemas WHSU 2506632 di bongkar_ dari kapal CMA CGM Tarpon/0QY8UN pada tanggal 24 Desember 2022 dalam keadaan baik (tidak ada CDR yang dibuat).
- 2) Petikemas WHSU 2506632 keluar dari wilayah JICT pada tanggal 26 Desember 2022 ke depo PT. Lautan Tirta Transportama dan pada saat keluar melalui gate JICT tidak tampak kerusakan pada CCTV.
- 3) Petikemas diketahui mengalami kerusakan saat akan diturunkan dari Truck pengangkut petikemas dari JICT (B 9894 UE1) di lapangan DEPO milik PT. Lautan Tirta Transportama
- 4) Bahwa pada tanggal 06 Februari 2022 (diterima legal tgl. 21-02-23) pihak PT. Pelayaran Tresnamuda Sejati mengajukan klaim sebesar IDR. 579.300,- untuk perbaikan petikemas BEAU 4818203. Krn menurut PT. Pelayaran Tresnamuda Sejati kerusakan petikemas terjadi aat petikemas distack di JICT.
- 5) Pada tanggal 14 Januari 2023 jam 17.12 petikemas RLTU 3003244 dibongkar dari kapal CSCL Lima V. 149N, tdk ada catatan kerusakan saat petikemas dibongkar dari kapal.
- 6) Pada tanggal 21 Januari 2023 diketahui petikemas dalam keadaan rusak di lapangan JCT lalu dibuatkan CDR tanpa diketabui apa penyebab kerusakan.

- 7) Pada tanggal 21 Januari 2023 jam 02.08 petikemas RLTU 3003244 di Tarik keluar oleh pihak consignee dalam kondisi rusak pada bagian dinding iso tank tersebut.
- 8) Bahwa pada tanggal 07 Maret 2023 pihak PT. Cosco Shipping Lines Indonesia sebagai Vessel operator mengajukan klaim sebesar IDR. 15.600.000,- Untuk biaya perbaikan petikemas Iso Tank RLTU 3003244 yang mengalami kerusakan di wilayah JICT.

Dengan demikian, kerugian dapat didefinisikan sebagai situasi di mana harta kekayaan salah satu pihak dikurangi sebagai akibat dari pelanggaran oleh pihak lain, baik melalui undang-undang maupun melalui perjanjian. Dalam kasus ini, pihak lain merasa dirugikan dan harus mengganti kerugian yang diderita oleh pihak lain.

B. Tanggungjawab pengelola bongkar muat

Tanggung jawab berdasarkan unsur kelasalahan (*liability based on fault*) atau tanggung jawab berdasarkan kelasalahan adalah prinsip yang paling umum digunakan dalam praktik hukum. Prinsip-prinsip ini termasuk:

1. Kesalahan;
2. Praduga selalu bertanggungjawab (*Presumption of always being liable*)
3. Praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of not being liable*);
4. Tanggung jawab mutlak (*strict liability*); dan

5. Pembatasan tanggung jawab (Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2014). Prinsip ini ditetapkan secara tegas dalam Pasal Hukum Perdata, terutama dalam Pasal 1365, 1366, dan 1367. Menurut prinsip ini, seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum jika dia melakukan kesalahan yang memiliki unsur-unsurnya.

Dalam pasal 1365 KUHPerdata, yang biasanya disebut sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, empat unsur utama harus terpenuhi:

1. Adanya perbuatan.
2. Adanya elemen kesalahan.
3. Adanya elemen kesalahan.
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian (Lumentut, 2013).

Kesalahan adalah komponen yang bertentangan dengan undang-undang. Menurut pengertian saya, "hukum" tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga bertentangan dengan moralitas sosial dan kepatutan.

Salah satu prinsip yang ada dalam perjanjian selalu ditanggung oleh prinsip praduga. Menurut prinsip tanggung jawab, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab sampai dia dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah. Konsep praduga bahwa tanggung jawab tidak selalu diperlukan Prinsip ini bertentangan dengan prinsip kedua.

Prinsip praduga tidak selalu bertanggung jawab, atau prinsip asumsi ketidaktanggung jawaban, hanya berlaku untuk transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan seperti itu biasanya dapat diterima dengan akal sehat.

Hukum pengangkutan adalah contoh penerapan prinsip ini. Jika muatan yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang atau konsumen hilang atau rusak, penumpang bertanggung jawab. Pengangkut atau pelaku usaha tidak dapat dipersalahkan dalam hal ini. Perusahaan pengiriman barang dari dan ke kapal melakukan bongkar muat barang, yang pada dasarnya mengandung resiko yang cukup tinggi, termasuk kerusakan, kekurangan, dan kehilangan barang muatan. Dalam hal ini, PT. JICT harus membayar ganti rugi atas klaim yang diajukan oleh pihak pengguna jasa, karena kerusakan barang dapat terjadi karena kelalaian atau kesalahan *stevedore*.

Dalam hal seperti ini, teori keadilan dapat memeriksa apakah masyarakat memiliki hak dan kewajiban yang diterima berdasarkan prinsip keadilan formal untuk menghilangkan elemen kesewenangan dan diskriminasi yang tidak berdasar pada perbedaan. Keadilan berfungsi untuk melindungi kebaikan dasar dan menciptakan lingkungan nilai yang lebih tinggi. Oleh karena itu, tujuan utama keadilan bukanlah pembalasan atas jasa, tetapi pencegahan kebodohan dan, lebih penting lagi, penghapusan kekuatan yang tidak adil.

Keseimbangan antara hak dan kewajiban para pihak dalam suatu perjanjian kerjasama merupakan pertimbangan utama saat membentuk perjanjian kerjasama. Semua hak dan kewajiban harus dilaksanakan secara seimbang sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan. Artinya, para pihak tidak boleh melanjutkan untuk menuntut hak mereka tanpa memenuhi kewajiban mereka (Purba, 2006).

Menurut Pasal 1313 KUHPerdara, perjanjian adalah setiap perbuatan yang akibat hukumnya ditimbulkan oleh kehendak dua subjek hukum, dua pihak atau lebih. Perjanjian menciptakan perikatan atau hubungan hukum dengan hak dan kewajiban bagi para pihak yang membuatnya. Setiap hubungan hukum memberikan hak dan kewajiban yang diatur oleh undang-undang, sehingga jika hak-hak ini dilanggar, orang yang melanggarnya dapat dituntut di pengadilan. Dengan kata lain, para pihak terikat untuk mematuhi perjanjian, selain memiliki hak dan kewajiban yang timbul dari perjanjian tersebut.

Prinsip perlindungan pihak yang dirugikan dari pelanggaran pihak lain dalam kontrak merupakan salah satu prinsip yang sangat penting dalam ilmu hukum kontrak. Prinsip perlindungan ini berkaitan dengan asas keadilan bahwa pihak yang dirugikan dapat menuntut keadilan sesuai dengan apa yang tercantum dalam kontrak, akan tetapi pihak pelaku usaha bongkar muat juga memiliki kedudukan yang sama dikarenakan terlebih dahulu mengetahui dan memahami unsur-unsur kesalahan yang ditimbulkan dan melihat kewajaran yang ditimbulkan akibat lalai (Fuady, 2014).

Dalam hukum perdata, ganti rugi dapat berasal dari wanprestasi atau ketidakmampuan untuk memenuhi janji atau dari perbuatan yang melanggar hukum. Jika salah satu pihak dalam perjanjian tidak memenuhi kewajibannya yang ditetapkan dalam perjanjian, pihak lain dalam perjanjian dapat dimintai ganti rugi karenanya.

Selain kerugian yang disebabkan oleh pelanggaran, perbuatan melawan hukum juga dapat menyebabkan kerugian. Perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 dan 1366 KUHPerdara, dan Pasal 1365 KUHPerdara menetapkan ketentuan tentang perbuatan melawan hukum dengan “Tiap perbuatan melawan hukum, yang mendatangkan kerugian pada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”. Ketentuan lainnya tertera pada Pasal 1366 KUH Perdata adalah “Setiap orang bertanggung jawab, tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaiannya atau kurang hati hatinya”.

C. Penyelesaian sengketa

Ketika satu pihak merasa dirugikan oleh pihak lain, terjadilah perselisihan atau sengketa. Ini terjadi ketika pihak yang dirugikan menyampaikan ketidakpuasannya dan pihak kedua menunjukkan perbedaan pendapat. Ada dua pilihan untuk penyelesaian sengketa: formal, yang mencakup proses melalui pengadilan dan arbitrase, atau informal, yang didasarkan pada kesepakatan antara pihak yang bersengketa. Dalam dunia bisnis, penyelesaian sengketa biasanya dilakukan melalui proses litigasi. Proses ini menempatkan para pihak saling berlawanan satu sama lain dan merupakan opsi terakhir apabila metode lain untuk menyelesaikan sengketa tidak berhasil.

Ketika terjadi laporan kejadian, kerusakan barang yang terjadi selama proses bongkar muat dapat diketahui. Sebelum adanya laporan tersebut, orang-orang yang terlibat dalam pembongkaran atau pemuatan barang mengecek barang tersebut untuk memastikan apakah rusak saat dibongkar atau dimuat atau saat dalam perjalanan. Jika terbukti rusak saat proses pembongkaran atau pemuatan, pemilik barang dapat mengajukan klaim ganti rugi kepada PT. JICT.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, pasal 19 menyatakan bahwa: "Untuk mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, pelaksana kegiatan bongkar muat wajib mengasuransikan tanggung jawabnya." Selanjutnya, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan usaha jasa terkait dengan angkutan di Perairan berbunyi “Untuk mengurangi risiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, pelaksana kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) wajib mengasuransikan tanggung jawabnya. “

Oleh karena itu, pihak asuransi akan menetapkan jumlah ganti rugi yang diperlukan. Adapun proses pengajuan klaim ganti rugi adalah sebagai berikut:

1. Surat pengajuan ganti rugi
2. Berita acara kejadian
3. Melengkapi dokumen pendukung yang meliputi: Surat tuntutan klaim beserta estimasi kerugian, Berita acara kerugian/kronologis kejadian, Dokumentasi,

Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas

Laporan kepolisian apabila kerugian disebabkan oleh tindakan kriminal, dan 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. Pengguna jasa atau pihak yang dirugikan bertanggung jawab atas semua biaya yang terkait dengan menyediakan bukti dan dokumen yang diperlukan untuk mengajukan klaim ganti rugi.

Dalam pengajuan klaim ganti rugi, ada beberapa tahap yang harus dilewati. Ini termasuk tahap persiapan, di mana pemilik barang menyiapkan semua bukti atau dokumen yang diperlukan untuk mendukung tuntutan. Tahap kedua adalah tahap tuntutan, di mana pemilik barang mengajukan tuntutannya kepada PT. JICT dengan melampirkan dokumen yang telah disiapkan. Tahap ketiga adalah tahap penyelesaian.

Proses pengajuan klaim terhadap PT. JICT mengalami hambatan. Salah satu masalah yang sering terjadi adalah perusahaan pemilik barang tidak melengkapi dokumen pendukung yang diperlukan untuk mengajukan klaim ganti rugi, dan nilai ganti rugi yang ditetapkan oleh pihak asuransi tidak sebanding dengan total kerugian yang dialami oleh pihak pemilik barang sebagai pengguna jasa.

Setiap masalah yang muncul dalam proses bongkar muat atau klaim ganti rugi melibatkan ketidaksepakatan antara para pihak. Dua cara penyelesaian sengketa atau perselisihan dalam hukum perdata adalah sebagai berikut:

1. Litigasi

Litigasi adalah gugatan atas konflik yang diciptakan untuk menggantikan konflik asli ketika kedua pihak memiliki dua pilihan yang berbeda untuk dipilih.

Pengadilan melakukan penyelesaian ini menggunakan hukum acara. Hukum acara mengatur persyaratan yang harus dipenuhi sebelum sengketa dapat diajukan dan upaya hukum dapat diajukan.

Pengadilan negeri dan/atau pengadilan niaga memiliki otoritas untuk menyelesaikan proses penyelesaian ini.

2. Non litigasi

Proses penyelesaian ini dilakukan di luar pengadilan. Proses ini memungkinkan para pihak untuk menyelesaikan sengketanya secara bebas, bukan dengan memaksa. Proses penyelesaian sengketa ini juga dikenal sebagai

ADR (*Alternative Dispute Resolution*), atau Alternatif Penyelesaian Sengketa dalam bahasa Indonesia. Dalam jalur non-litigasi, ada beberapa metode penyelesaian, yaitu:

a. Arbitrase

Arbitrase adalah metode penyelesaian sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat oleh pihak yang bersengketa. Kelemahan dan keuntungan dari proses penyelesaian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Keunggulan: Sengketa dapat diselesaikan melalui arbitrase relatif lebih cepat karena tidak ada upaya banding, kasasi, atau peninjauan kembali yang dikenal.
- 2) Proses ini aman. Apabila para pihak menginginkannya, persidangan arbitrase dapat dilakukan secara rahasia.
- 3) Jika salah satu pihak menentang, tidak setuju, atau tidak melaksanakan keputusan arbitrase, pengadilan negeri dapat membatalkan kelemahan keputusan tersebut.

b. Mediasi

Mediasi adalah metode penyelesaian sengketa yang melibatkan perundingan untuk mencapai kesepakatan antara para pihak dengan bantuan pihak mediator. Selama proses mediasi, para pihak harus memilih mediator, yang bertugas menjaga komunikasi yang lancar antara para pihak.

c. Negosiasi

Negosiasi adalah proses dua arah di mana dua pihak berusaha mencapai kesepakatan meskipun mereka memiliki kepentingan yang berbeda. Selain itu, negosiasi juga merupakan proses tawar-menawar dengan pihak lain melalui proses komunikasi yang dinamis dan interaksi dengan tujuan untuk mencapai penyelesaian atau solusi masalah yang dihadapi oleh kedua belah pihak.

Untuk mencapai kesepakatan antar pihak, PT. JICT biasanya menyelesaikan masalahnya dengan musyawarah. Ini memastikan bahwa masalah klaim tersebut tidak lagi berada di pengadilan.

Sebagai akibat dari negosiasi yang dilakukan oleh PT. JICT dengan Perusahaan pemilik barang setuju untuk membayar selisih kerugian yang ditetapkan oleh asurani, sehingga tidak ada sengketa dalam masalah klaim tersebut.

Berita acara kesepakatan akan menguraikan kesepakatan yang dicapai oleh kedua belah pihak. Jika kedua belah pihak tidak dapat mencapai kesepakatan, pihak pemilik barang, selaku kuasa pemilik barang, memiliki hak untuk mengajukan litigasi untuk menyelesaikannya.

Para pihak dapat memahami masalah-masalah yang terjadi, Para pihak saling menyampaikan tawarannya untuk mencapai kesepakatan yang diinginkan sehingga kesepakatan tersebut dapat menguntungkan kedua belah pihak, Para pihak

Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas

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 sampai kepada tingkat kasasi.

KESIMPULAN

Pengelola terminal peti kemas harus memenuhi semua persyaratan yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan untuk memaksimalkan perlindungan hukum. Mereka juga harus menerapkan praktik bisnis yang baik dan bertanggung jawab. Untuk menghindari risiko hukum, pengelola terminal peti kemas dapat mempelajari peraturan perundang-undangan yang berlaku, melakukan bongkar muat secara aman dan selamat, menjaga barang yang dibongkar muat aman, dan memiliki asuransi. Dengan perlindungan hukum yang memadai, pengelola terminal peti kemas dapat menjalankan bisnisnya dengan lebih aman dan nyaman.

Pengelola terminal peti kemas bertanggung jawab atas kerusakan peti kemas yang terjadi dalam pelayanan bongkar muat peti kemas, jika kerusakan tersebut disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan pengelola terminal peti kemas, Kelalaian atau kesalahan pengelola terminal peti kemas dapat berupa kesalahan dalam melakukan kegiatan bongkar muat peti kemas atau kesalahan dalam menjaga keamanan dan keselamatan peti kemas, Jika pihak yang dirugikan dapat membuktikan hal-hal tersebut, maka pengelola terminal peti kemas wajib mengganti kerugian yang timbul akibat kerusakan peti kemas.

BIBLIOGRAFI

- Bima, P. (2020). Peranan Marine Inspector Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Banten Terhadap Kelaiklautan Kapal. *Karya Tulis*.
- Bulan, Z. I. B. (2023). *Perlindungan Hukum Kepada Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas di PT. Jakarta International Container Terminal "PT. JICT" (Doctoral dissertation, Universitas Kristen Indonesia)*.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti. (2014). *Hukum Perlindungan Konsumen*. Sinar Grafika.

- FRANICO, Y. A. (2019). *Peningkatan Keselamatan Muatan Dengan Mengoptimalkan Pengawasan Pelashingan Kontainer Di Mv. Armada Purnama (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang)*.
- Fuady, M. (2014). *Konsep Hukum Perdata*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Hanafi, A. H., & Indriyati, R. (2020). Pelayanan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal Penumpang Pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni. *Prosiding Seminar Nasional*, 2(1), 8–15.
- Lumentut, Y. (2013). Tanggung Jawab Pelaku Usaha Memberikan Ganti Rugi Atas Kerusakan Barang Yang Merugikan Konsumen. *Lex Privatum*, 1(3).
- Minangkabau, A. F. (2021). *Tinjauan Yuridis Mutu Keselamatan Speedboat Sebagai Moda Transportasi Laut Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia)*.
- Muhammad, F. F. (2017). *Peranan Lasing Muatan Petikemas Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Mv. Hanjin Long Beach (Doctoral Dissertation, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta)*.
- Nur Rohmah. (2015). *Pengusahaan Pelabuhan*. Unnes Press.
- Palasari, C., Yuliantini, N. P. R., & Mangku, D. G. S. (2022). Penyelesaian Sengketa Secara Damai Dalam Perspektif Hukum Internasional. *Jurnal Komunikasi Hukum (Jkh)*, 8(2), 688–697.
- Pantow, C. S. (2020). Hubungan Hukum Para Pihak Dalam Perjanjian Kerjasama Dagang Antar Perusahaan Menurut Hukum Perdata. *Lex Privatum*, 8(2).
- Peter Mahmud Marzuki. (2005). *Penelitian Hukum*. Kencana.
- Pujiastuti, R. R., & Samekto, P. M. A. (2019). Pemanfaatan transportasi laut untuk meningkatkan pertumbuhan sektor pariwisata. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 19(2), 151–164.
- Purba, H. (2006). Suatu Pedoman Memahami Ilmu Hukum. *Cahaya Ilmu, Medan*.
- Ramadhani, R., & Alfarizi, A. M. (2016). Tinjauan Terhadap Tarif Angkutan Kapal Cepat KM. Expres Bahari Lintas Palembang-Muntok di Pelabuhan Boom Baru Palembang. *Bearing: Jurnal Penelitian Dan Kajian Teknik Sipil*, 4(4), 147–153.
- Rizki, A. L. K. (2019). Tugas Pokok Dan Fungsi Marine Inspector Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang Terhadap Keselamatan Kapal. *Karya Tulis*.
- Subandi. (2013). *Manajemen Peti Kemas*. Arcan.

Perlindungan Hukum terhadap Pengelola Terminal Peti Kemas Terhadap Kerusakan
Peti Kemas dalam Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas

Tjoneng, A. (2017). Gugatan Sederhana sebagai Terobosan Mahkamah Agung dalam Menyelesaikan Penumpukan Perkara di Pengadilan dan Permasalahannya. *Dialogia Iuridica*, 8(2), 93–106.

Wahyu, D. (2020). *Analisa Faktor-Faktor Yang Menghambat Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas Di Mv. Sinar Sabang (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang)*.

Copyright Holder:

Z. Intan B. Bulan, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty (2023)

First publication right:

Syntax Idea

This article is licensed under:

