

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan sebagai alat transportasi merupakan bidang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat penting karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Selain itu pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.

Kebutuhan bagi masyarakat yang meningkat akan pentingnya pengangkutan atau transportasi tidak luput dari berbagai faktor penunjang, yaitu baik dari faktor geografis maupun kebutuhan yang tidak dapat dihindari dalam rangka pelaksanaan pembangunan ekonomi, ilmu pengetahuan, dan teknologi.¹ Selain itu bidang pengangkutan dapat menunjang sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, disamping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri.

¹ Abdulkadir Muhammad, **Hukum Pengangkutan Niaga**, cetakan keempat, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm 33.

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba di tempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan.

Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.² Pengertian pengangkut dalam pasal 466 dan 521 KUHD dicantumkan berturut-turut VA dan VB ialah dia yang mengikat dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang (penumpang) berdasarkan perjanjian pemuatan menurut waktu atau menurut perjalanan atau berdasarkan perjanjian lain.

Semakin maju dan lancarnya pengangkutan dalam sistem transportasi, akan menunjang pelaksanaan pembangunan yaitu berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misal sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan. Dengan pesatnya kemajuannya tehnik dipermudah dan

² Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, hlm 45

karenanya juga diperluaslah pengangkutan benda-benda dan orang-orang itu, tidak saja di darat, melainkan juga menyebrang samudra dan di udara.³

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (commodity of goods) dan penumpang dari satu tempat (origin atau port of call) ke tempat lain atau part of destination, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan. Transportasi adalah bagian hubungan hukum lalu lintas (communication atau verker) dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain.

Kegiatan pengiriman barang dapat dilakukan melalui:⁴

1. Angkutan dengan kereta api yang dapat mengirimkan barang dengan :
 - a. Barang potongan
 - b. Muatan baggage
 - c. Wagong lading (muatan gerbong)
2. Angkutan dengan kendaraan bermotor yaitu dengan cara :
 - a. Angkutan dengan persetujuan truck lading
 - b. Barang hantaran dengan koli
 - c. Angkutan secara khusus dengan ekspedisi muatan
 - d. Muatan baggage atau barang kiriman

³ R. Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, jilid II, Cetakan ketiga, CV Rajawali, Jakarta, 1996, hlm.2.

⁴ Soegijatna Tjakranegara, **Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang**, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm 3.

3. Angkutan udara : cara pengiriman barang dengan system baggage atau barang kiriman hand bage.
4. Angkutan laut pengiriman barang melalui shipping company dengan menggunakan :
 - a. Linner service baik non conferens dan confrens liner
 - b. Tramper liner baik dengan system time charter, voyage charter maupun dengan system bareboat charter.

Tranportasi melalui air dapat di klasifikasikan pada dua golongan besar, yaitu transportasi air di pedalaman (*inland water transportation*) dan tranportasi Laut (*ocean transport*). Dalam transportasi air pedalaman itu adalah semua perairan di daerah daratan seperti sungai, danau, dan kanal yang terdapat di dalam batas wilayah Negara yang bersangkutan. Sedangkan transportasi laut meliputi transportasi pelayaran pantai dan pelayaran samudera, berarti meliputi transpor antar Negara yang melewati batas Negara yang bersangkutan.⁵

Perkembangan transportasi yang berkembang dengan sangat pesat seiring dengan kemajuan teknologi dibidang kemaritiman, fungsi dan peranan angkutan laut sebagai salah satu sistem transportasi yang dapat diandalkan sangat diperlukan, maka dengan perkembangan lalu lintas arus barang dan muatan melalui laut yang semakin banyak dan kegiatan angkutan laut untuk memindahkan barang atau muatan dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan yang lain dalam proses melakukan kegiatan bongkar

⁵ H.M.N. Purwostujipto, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia**, Jilid III, Cetakan ketujuh Djambatan, 2008, hlm 105.

muat dari dan ke atas kapal, gudang/lapangan penumpukkan yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan yang berada di pelabuhan.

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa yang dimaksud dengan Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat petikemas, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan juga harus mengikuti aturan Internasional seperti ISPS CODE (International Ship and Post Security Code), dimana pelabuhan harus memenuhi standart minimum yang ditentukan/diisyaratkan oleh peraturan tersebut, persyaratan minimum/konsep manajemen resiko untuk pengamanan/keamanan pada fasilitas pelabuhan PFSP (Port Facility Security Plans), petugas pengamanan/keamanan fasilitas pelabuhan PFSO (Port Facility Security Officers), perlengkapannya pengamanan/keamanan yang dibutuhkan CSE (Certain Security Equipment).

Pesatnya kegiatan transportasi bongkar muat yang melalui pelabuhan menimbulkan semakin banyaknya perusahaan yang bergerak dibidang penyediaan jasa angkutan seperti penyediaan fasilitas petikemas, peralatan bongkar muat, dan terminal petikemas. Penggunaan petikemas sangat mempermudah pengiriman barang yang berada di pelabuhan karena petikemas merupakan suatu wadah kotak

besi yang dapat memuat barang-barang yang akan dikirim serta menjaga kualitasnya agar tetap baik, aman, dan pada saat diangkut lebih efektif. Penyediaan petikemas merupakan salah satu fasilitas yang diberikan oleh agen perusahaan pelayaran dimana perusahaan pelayaran memberikan peminjaman fasilitas petikemas kepada pengirim barang atau EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) yang tidak mempunyai petikemas sendiri.

Sehubungan dengan itu, penggunaan petikemas harus dilakukan terlebih dahulu dengan proses bongkar muat petikemas. Maka dari itu untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas, perusahaan pengangkutan harus melakukan tugasnya dengan maksimal untuk menunjang proses bongkar muat petikemas berjalan lancar dan menjaga keutuhan petikemas.

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang penyediaan fasilitas terminal petikemas untuk perdagangan domestik maupun Internasional bagi pelaku usaha di wilayah Indonesia Timur. Dimana didalam aktivitasnya sehari-hari PT.Terminal Petikemas Surabaya merupakan suatu perusahaan yang menangani kegiatan bongkar muat ,penumpukan petikemas baik jalur domestik maupun ocean going (luar negeri).

Seperti badan usaha lain pada umumnya, PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) juga memiliki tujuan dalam melakukan kegiatan jasa produksi yaitu profit oriented (keuntungan). Dalam pelaksanaan bongkar muat petikemas apabila tidak dilakukan dengan sangat baik akan menimbulkan penurunan keuntungan perihal pembongkaran dan pemuatan barang pengiriman/penerimaan barang Loss Load dan

Load Loand Delivery yang terlalu lama dan dapat mengalami kerusakan pada petikemas bahkan barang muatan karena alat-alat bongkar muat yang sebagian besar sudah tua.⁶

Adanya kerusakan petikemas yang terjadi pada saat pemuatan ataupun pembongkaran petikemas dapat menimbulkan adanya kerugian. Dengan adanya kerugian tersebut berpotensi menimbulkan adanya klaim. Namun, dalam kerugian yang muncul tersebut tidak semuanya merupakan potensi klaim. Berdasarkan data yang diperoleh, dalam 10 bulan terakhir mulai dari bulan Januari-Oktober 2012 terdapat 54 klaim yang ditindak lanjuti oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya.

Terjadinya kerusakan petikemas pada saat bongkar muat menimbulkan pertanggung jawaban PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) selaku perusahaan yang menyediakan jasa angkutan bongkar muat untuk menanggung resiko.

Terkait terhadap tanggung jawab tersebut PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) diwajibkan untuk mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak atau hilangnya petikemas baik seluruh atau sebagian, pada saat penerimaan maupun penumpukan di lapangan terminal petikemas. Namun PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) dapat melepaskan diri dari kewajiban tersebut asalkan dapat membuktikan bahwa peristiwa tersebut adalah sesuatu yang tidak dapat dihindari atau dicegah seperti ketentuan pasal 468 dan 477 Kitab Undang-undang Hukum Dagang atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*) atau kerusakan disebabkan karena sifat, keadaan cacat dari barang itu sendiri atau juga kesalahan oleh pemilik

⁶ Soegijatna Tjakranegara, *op. cit*, hlm 25

petikemas yang terdapat dalam Pasal 91 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang berbunyi :

Pasal 468 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang yang berbunyi :

- (1) Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.
- (2) 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 cacad daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan daripada si yang mengirimkannya.
- (3) Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut.

Pasal 477 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

“Si pengangkut adalah bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkan barang yang diangkutnya, kecuali apabila dibuktikannya, bahwa kelambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka, yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya”.

Pasal 91 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

“Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang–barang dagangan dan lainnya setelah barang itu telah mereka terima untuk diangkut, kerusakan–kerusakan yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang–barang itu sendiri, karena keadaan barang yang memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter”.

Contoh kasus yang pernah terjadi pada saat proses Bongkar Muat Petikemas dan mengakibatkan terjadinya kerusakan petikemas :

1) Telah terjadi kecelakaan kerja di lapangan penumpukan domestik slot 068/06/01 yaitu pada saat *Operator Side Loader* (Operator SL) nomer 86 yang dioperatori oleh **Sdr. Pardji** melakukan proses muat petikemas nomer TTNU 9147428/40` (Empty) di Blok T Slot 068/06/01 ke atas Chassis Volvo ternyata saat Operator SL membongkar petikemas nomer TTNU 9147428/40` (empty) corner post petikemas 40` nomer TSLU 4502937/40` (empty) yang berada di slot 068/05/02 tersangkut pada petikemas yang dibongkar sehingga mengakibatkan petikemas 40` nomer TSLU 4502937/40` (empty) di slot 068/05/02 terjatuh. Akibat dari kejadian tersebut petikemas TSLU 4502937/40` (empty) mengalami kerusakan pada body sisi kiri bengkok serta engsel pintu sebelah kiri atas patah.

Adapun informasi yang diperoleh sehubungan dengan kecelakaan tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Sdr. Pardji, menjelaskan bahwa saat akan mengambil petikemas 40` (empty) yang berada di slot 068/06/01 posisi corner post petikemas 40` yang berada di slot 068/05/02 tersangkut pada petikemas 40` yang akan dibongkar sehingga mengakibatkan petikemas yang berada di slot 068/05/02 terjatuh dan mengalami kerusakan pada body kiri pesok serta engsel pintu bagian atas patah.
- b. Sdr. Andhi Iman, menjelaskan bahwa pada saat Operator SL 86 mengambil petikemas 40` di Blok T Slot 068/06/01 petikemas yang berada pada posisi Slot 068/05/02 menumpang pada petikemas yang

berada pada slot 068/06/01 setelah di angkat pelan-pelan petikemas dengan nomer TSLU 4502937/40' Empty yang berada di slot 068/05/02 terjatuh di posisi slot 068/04/01 dari kejadian tersebut petikemas mengalami kerusakan pada body kiri bengkok dan engsel pintu bagian kiri atas patah Adapun setelah kejadian petikemas TSLU 4502937/40` (empty) tidak jadi di muat dan ditempat kan di Blok S Slot 012/05/01 guna menunggu penanganan lebih lanjut.

- 2) Telah terjadi kecelakaan kerja di dermaga international kade 70 yaitu saat volvo 164 dengan chassis dolly yang di operator oleh Sdr Hadi Supriyanto sedang membawa muatan petikemas Open Top 4x20' namun setelah petikemas 2x20' di chasis depan sudah dimuat keatas kapal MV Kota Rancak kemudian petikemas Open Top 2x20' yang di chassis belakang akan dimuat, posisi chassis belakang miring dari antrian (kurang lurus) sehingga volvo 164 bermaksud manuver untuk membenarkan posisi antrian namun saat bermanuver di depan rumah pompa dermaga kade meter 70 chassis belakang terguling sehingga petikemas Open Top 2x20' tersebut juga ikut terguling.

Adapun informasi yang diperoleh sehubungan dengan temuan tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Sdr. Hadi Supriyanto, menjelaskan bahwa saat volvo 164 dengan chassis dolly membawa petikemas Open Top 4x20' untuk dimuat diatas kapal MV Kota Rancak namun setelah petikemas OH 2x20' yang di chassis

depan sudah dimuat diatas kapal kemudian muatan chassis belakang tidak tepat pada jalur antrian volvo sehingga volvo 164 di suruh spv dermaga putar balik untuk membenarkan posisi jalur antrian namun saat putar balik tersebut chassis belakang terguling sehingga petikemas Open Top 2x20' tersebut juga ikut terguling.

- b. Sdr. Rudi Sugeng, menjelaskan bahwa saat volvo 164 melayani muat kapal MV Kota Rancak, posisi muatan petikemas Open Top yang berada di chassis belakang kurang lurus dari antrian volvo kemudian volvo 164 bermaksud untuk putar balik tiba-tiba terdengar suara chassis volvo 164 tersebut tersguling. Selanjutnya petikemas Open Top 2x20' tersebut batal untuk di muat di atas kapal MV Kota Rancak dan curah pecahan kaca tersebut di bersihkan oleh petugas cleaning.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik mengambil judul **“IMPLEMENTASI TANGGUNG JAWAB PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA TERHADAP KLAIM BONGKAR MUAT PETIKEMAS”** yang bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab PT. TPS sebagai perusahaan pengangkutan terhadap klaim yang diajukan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan menyangkut implementasi tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) terhadap klaim bongkar muat petikemas, antara lain :

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) dalam penanganan klaim pada bongkar muat petikemas?
2. Apa saja hambatan dalam pelaksanaan tanggung jawab yang dilakukan PT. Terminal Petikemas Surabaya terhadap penanganan klaim pada bongkar muat petikemas?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengidentifikasi, mendiskripsikan dan menganalisis implementasi tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) dalam penanganan klaim pada bongkar muat petikemas.
2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis tentang hambatan implementasi tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) penanganan klaim pada bongkar muat petikemas.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dalam penelitian ini adalah untuk pengembangan ilmu hukum pengangkutan khususnya yang mempelajari tentang IMPLEMENTASI TANGGUNG JAWAB PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA (PT.TPS) TERHADAP KLAIM BONGKAR MUAT PETIKEMAS sehingga tidak hanya membaca teori-teori yang sudah terdapat dalam buku tetapi juga dalam pelaksanaannya yaitu pada dunia nyata sehingga kita dapat menganalisis

2. Manfaat Praktis

2.1 Bagi PT. Terminal Petikemas Surabaya :

- a. Hasil penelitian ini nantinya diharapkan dapat menjadi bahan perbandingan atas langkah-langkah yang telah atau sedang diambil oleh instansi terkait dalam mencapai tujuannya.
- b. Selain itu diharapkan pula dapat menjadi masukan yang objektif atau sumbangan pemikiran bagi instansi terkait untuk membantu peningkatan kinerja di masa yang akan datang.

2.2 Bagi Mahasiswa

- a. Memberikan gambaran dan pemahaman yang lebih mendalam tentang aplikasi teori, konsep dan proses manajemen dalam praktek dan sebagai bahan evaluasi tentang pengetahuan yang telah diserap dalam perkuliahan oleh mahasiswa dengan realitas kondisi serta situasi yang ada dilapangan.
- b. Dapat digunakan bagi mahasiswa untuk bisa menganalisa lebih mendalam mengenai implementasi tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) terhadap klaim bongkar muat petikemas.
- c. Sebagai sarana memperluas pengetahuan dan pengalaman sebelum terjun ke dunia kerja yang sesungguhnya.

2.3 Bagi Fakultas/Perguruan Tinggi

- a. Memperluas jaringan kerjasama dengan perusahaan dan lembaga lain yang terkait.
- b. Sebagai bahan tambahan alternatif materi kuliah dan penyempurnaan kurikulum agar lebih efektif dan efisien.
- c. Sebagai upaya memperkenalkan mahasiswa dengan almamater perguruan tinggi pada dunia kerja.
- d. Meningkatkan relevansi kurikulum sebagai program pendidikan yang terdapat di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

2.4 Manfaat Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang luas bagi masyarakat tentang implementasi tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT.TPS) terhadap klaim bongkar muat petikemas.

3. Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini terdiri atas latar belakang penulis meneliti mengenai implementasi pelaksanaan tanggung jawab perusahaan terhadap kalim dalam jasa pengangkutan (bongkar muat petikemas) di PT. Terminal Petikemas Surabaya.

BAB II : PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi mengenai landasan teori dan kerangka teori yang dipakai oleh Penulis untuk menjelaskan mengenai definisi-definisi yang ada berhubungan dengan masalah penelitian. Dan akan dijadikan pedoman pemecahan permasalahan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi mengenai metode penelitian meliputi jenis penelitian, lokasi penelitian yang dilakukan oleh penulis untuk mendapatkan data, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, teknis analisis data dan definisi operasional.

BAB IV : HASIL PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi mengenai pembahasan dari rumusan masalah penelitian. Dimana masalah penelitian ini dianalisis lebih lanjut dalam pembahasan ini.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini berisi mengenai kesimpulan-kesimpulan dan saran dari pembahasan mengenai masalah penelitian yang dikaji.