

mempunyai kekhususan, yaitu hanya menangani bongkar muat kapal yang bermuatan penuh peti kemas. UTPK adalah Dermaga container dibawah Perumtel.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 200 OT.001/Phb-83 tetntang Organisasi dan Tata Kerja Perumtel III, dalam pasal 23 disebutkan bahwa fungsi UTPK adalah sebagai berikut :

- a. Pelaksana pengusaha kegiatan bongkar muat peti kemas
- b. Pelaksana kegiatan penumpukan dan pengangkutan peti kemas dilapangan.
- c. Pelaksana pengisian dan pengosongan peti kemas serta penumpukan barang digudang peti kemas
- d. Pelaksana pemeliharaan bongkar muat p.eti kemas
- e. Pelaksana penyusunan rencana dan pengendalian operasional kegiatan usaha terminal peti kemas.

Keputusan Direksi Perumtel III Nomor DIR.III4/- KPTS. - OT.09/84 tentang Fungsi dan Uraian Jabatan Perusahaan Umum Pelabuhan III Tingkat Cabang kelas I, disebutkan bahwa tugas, wewenang, dan tanggung jawab UTPK antara lain:

1. Menyiapkan perencanaan dan melaksanakan kegiatan bongkar muat peti kemas dari terminal peti kemas

of Credit), lalu shipper menunjuk salah satu perusahaan EMKL untuk mengurus segala urusan pengiriman barang dengan menggunakan peti kemas.

Perjanjian kerjasama antara shipper dan pihak EMKL ini sebelumnya dirundingkan terlebih dahulu, apakah isi perjanjian ini berstatus pemberian kuasa atau komisi, hal ini untuk lebih mempermudah dan memperjelas tanggung jawab dari kedua belah pihak apabila adanya klaim di kemudian hari.

Apabila EMKL bertindak sebagai komisioner, maka ia sebagai perantara bertindak atas namanya sendiri sehingga ia bertanggungjawab sepenuhnya untuk terselenggaranya pengangkutan barang-barang tersebut dengan aman dan utuh sampai ditempat tujuan.

EMKL dengan keahlian yang dimilikinya berkewajiban untuk :

- a. Memberikan saran-saran atau penjelasan kepada shipper sehubungan dengan pengurusan barang dan dokumen-dokumen muatan yang diperlukan. Adapun dokumen-dokumen itu adalah FEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) atau PIUD (Pemberitahuan Impor untuk dipakai), Invoice (faktur

penjualan barang), Packing list, Asuransi Dalam Negeri (ini kalau diminta dalam L/C dan konosemen (B/L)+ LPS.

- b. Menguruskan dokumen ekspor maupun impor dikantor bea dan cukai sampai selesai, terutama biaya-biaya yang harus dikeluarkan. Dalam perdagangan ekspor untuk kepentingan shipper, EMKL mengurus keresmian urusan (formalitas) bea cukai, biasanya sekaligus bersamaan waktu dengan pengiriman barang. Dalam perdagangan impor jasa-jasa EMKL, sebagai ahli/spesialis pabean, juga sangat diperlukan. Ia mempunyai keahlian istimewa tentang tarif, bea cukai dan lain sebagainya agar dapat membereskan perizinan barang yang datang dengan cepat dan tepat. EMKL sebagai Custom Broker (perantara Bea Cukai) juga mampu memberi nasehat sebelumnya kepada langganan mengenai urusan-urusan perizinan pabean atas impor-impor yang diusulkan.
- c. Memilih alat angkut yang sesuai dengan barang yang akan dikirim, termasuk dalam hal pemilihan jenis peti kemas yang cocok dengan kondisi barang yang akan dikirim.

Apabila semua dokumen yang diperlukan sudah beres, EMKL atas nama pemilik barang mengadakan booking of cargo dengan perusahaan pelayaran, dengan maksud untuk memesan

pertama kali harus melalui pintu masuk Unit Terminal Peti Kemas. Setelah segala persyaratan dokumennya dipenuhi, peti kemas baru boleh masuk ke dalam wilayah terminal.

Sebelum dimuat diatas kapal, peti kemas harus ditumpuk dilapangan penumpukan (Container Yard) paling lambat 24 jam sebelum kapal yang mengangkutnya tiba. Peti kemas yang datang setelah batas waktu penumpukan tidak akan dilayani. Container Yard (CY) adalah lapangan penumpukan container dimana tidak diadakan pengisian barang. Di CY akan ditumpuk FCL dan FCL/LCL.

Selama masa waktu sebelum demuatan peti kemas ke kapal, perusahaan pelayaran melengkapi surat-surat dan dokumen peti kemas. Dokumen seperti PES, Ijin Bea Cukai harus dipenuhi paling lambat 12 jam sebelum kapal tiba. Apabila sampai batas waktu tersebut (closing PES) perusahaan pelayaran tidak dapat memenuhi persyaratan dokumen peti kemas, maka peti kemas tidak dapat diangkut ke kapal yang telah direncanakan. Hal ini semua dibutuhkan ketangkasan dan keuletan dari pihak EMKL. Sebagai akibat ini semua maka perusahaan

Pelayaran harus menjadwalkan ulang kapal dan waktu pengiriman yang baru, dengan terlebih dahulu memberitahukan hal ini kepada pemilik barang atau kuasanya. Untuk pengiriman barang dengan menggunakan sistem LCL, maka peti kemas kosong dari Depot Container dikirim ke CY untuk selanjutnya dikirimkan ke Container Freight Station (CFS), yaitu tempat pemuatan barang kiriman ke dalam container tersebut sekaligus dengan pemeriksaannya oleh petugas yang berwenang. Berbeda halnya untuk peti kemas yang memuat barang dengan sistem FCL maka pemeriksaan dilakukan oleh petugas di tempat pengirim barang, sehingga tidak diperlukan lagi pemeriksaan oleh petugas ketika sampai di CFS.

Satu hari sebelum kapal tiba, UTPK mengadakan pertemuan dengan perusahaan Pelayaran mengenai pengiriman peti kemas. Pada saat itu perusahaan Pelayaran menyerahkan daftar peti kemas yang akan dikirimkan yang berisi nomor peti kemas, jenis, jenis komoditi yang dikirim.

Dalam hal pengiriman barang ekspor ini, tugas dan kewajiban EMKL sudah selesai kalau barang-barang sudah dimuat ke atas kapal dan B/L sudah diambil

hari keberangkatan kapal, dimaksudkan agar pelabuhan yang dituju dapat memperkirakan kapal akan tiba sehingga segala sesuatu yang berkaitan dengan bongkar muat kapal dapat dipersiapkan terlebih dahulu. Setelah kapal sampai di pelabuhan tujuan, pihak kapal dalam hal ini Muallim akan menyerahkan dokumen yang diperlukan kepada pihak penguasa pelabuhan untuk mendapatkan jadwal pelayanan bongkar muat. (Wawancara dengan Bapak Fajar S. tgl: 6 Januari 1995).

C. TANGGUNG JAWAB EMKL TERHADAP BARANG YANG HILANG ATAU RUSAK.

Seperti yang telah diuraikan pada BAB sebelumnya, kedudukan EMKL dengan pengirim barang dalam perjanjian ekspedisi adalah sama tinggi, yaitu dalam kedudukan yang koordinatif, sehingga atas jasa yang telah diberikan maka penerima barang wajib memberikan provisi. Didalam perjanjian ekspedisi biasanya memuat klausula bahwa jika kemudian apa yang dimuat didalam dokumen-dokumen tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya, maka yang bertanggungjawab adalah pemberi kuasa.

Ekspedisi Muatan Kapal Laut sebagai perantara dalam perjanjian pengangkutan dalam tindakannya bertindak atas

bahaya-bahaya tertentu seperti yang disebutkan dalam pasal 468 ayat 2 KUHD. Dengan terjadinya bahaya tertentu seperti yang disebutkan dalam pasal 468 ayat 2 KUHD tersebut tidaklah secara otomatis pengangkut bebas dari kewajiban membayar ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan oleh bahaya tersebut, tetapi penangkut tetap dibebani pembuktian. Selain itu pengangkut tetap juga harus bertanggungjawab atas terjadinya kerugian pada barang yang diangkutnya yang terjadi sebelum atau sesudah terjadinya bahaya yang dikecualikan seperti tersebut dalam pasal 468 ayat 2 KUHD.

Bahaya-bahaya tertentu yang disebutkan dalam pasal 468 ayat 2 KUHD, yaitu :

- Terjadinya kerugian karena kesalahan pengirim EMKL. Kerugian ini terjadi karena tidak dilaksanakannya kewajiban pengirim/EMKL, salah satunya adalah mempersiapkan barang agar dalam keadaan siap angkut.
- Barang cacat sendiri. Adalah kerugian yang timbul dari sifat alamiah barang itu sendiri, bukan karena pengaruh barang lain atau situasi yang lain.
- Overmacht. Menurut Sukardono, tidak setiap terjadinya overmacht dan pengangkut dapat membuktikan kerugian tersebut diakibatkan dari bahaya overmacht.

Apabila suatu bahaya tertentu tidak dapat dicegah akan terjadinya pada barang. Sedangkan secara subjektif, pengangkut harus berdaya upaya dalam hal terjadinya *overmacht* untuk mencegah, mengurangi atau memperkecil terjadinya kerugian. Apabila pengangkut tidak berdaya upaya maka walaupun pengangkut dapat membuktikan terjadinya *overmacht*, pengangkut tetap wajib bertanggungjawab atas terjadinya kerugian, atau memperkecil terjadinya resiko, tetapi kerugian tetap terjadi, maka sudah selayaknya pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk membayar ganti rugi.

Untuk menentukan apakah pengangkut bertanggung jawab atas kerugian baik karena kehilangan atau kerusakan, maka perlu diketahui secara tegas kapan dan dimana berakhirnya pertanggungjawaban pengangkut. Apabila ternyata kerusakan atau kerugian barang terjadi dalam masa pertanggungjawaban pengangkut maka pengangkut bertanggungjawab atas kerusakan atau kehilangan barang tersebut.

Selain itu untuk menentukan apakah pengangkut bertanggungjawab atas kerusakan atau kehilangan barang, maka hal tersebut tergantung pula pada macam sistem pemuatan barang ke dalam Peti kemas. Seperti kita ketahui, pemuatan dan pembongkaran barang dari atau ke peti

kemas berbeda-beda, yaitu dengan sistim Full Container Load dan sistim Less Than Container Load.

Pada sistim FCL, stuffing barang kedalam peti kemas dilakukan oleh pengirim digudangnya sendiri, sehingga keadaan barang dan isi peti kemas menjadi tanggung jawab pengirim. Setelah stuffing barang, peti kemas disegel dan kemudian diangkut ke Container Yard dipelabuhan muatan. Pengangkutan dari gudang ke pelabuhan muatan diusahakan oleh pengirim sehingga bila terjadi kecelakaan maka yang bertanggungjawab adalah pengirim. Pengangkut baru bertanggungjawab atas keadaan luar peti kemas sejak dari CY di pelabuhan muatan sampai peti kemas diserahkan pada penerima di pelabuhan pembongkaran. Sepanjang keadaan luar peti kemas dan segel peti kemas tidak rusak, maka pengangkut tidak bertanggung jawab atas isi peti kemas.

Pada sistim LCL, stuffing barang ke dalam peti kemas menjadi tanggung jawab pengangkut sehingga apabila ada kerusakan atau kehilangan atas barang ketika dibongkar dari peti kemas di pelabuhan tujuan, maka hal tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut. Apabila ada kerusakan atau kehilangan barang yang disebabkan kesalahan atau kealpaan dari pihak lain maka pengangkutlah yang

barang atau EMKL apabila dalam pemeriksaan tersebut dijumpai adanya kelainan, maka kelainan tersebut harus ditulis pada lembaran delivery order. Jika dalam pemeriksaan tersebut tidak dijumpai adanya kelainan maka penerima barang atau EMKL dapat menandatangani delivery order dan berita acara penyerahan barang (Wawancara dengan Bapak Sulimin ,tgl 27 Februari 1995).

Ganti rugi pada dasarnya adalah biaya penggantian yang harus dibayar kepada pihak yang merasa dirugikan. Tuntutan ganti rugi timbul apabila pada pelaksanaan angkutan melalui laut penyerahan barangnya tidak sesuai dengan kelaziman yaitu, bahwa barang harus diserahkan dengan aman, cepat, dan utuh. Adapun yang dimaksud dengan tuntutan ganti rugi adalah tuntutan yang diajukan oleh pengirim barang atau wakilnya kepada pengangkut, berhubungan dengan kekurangan atau kerusakan pada barang muatan yang telah terjadi sebagai akibat dari macam-macam resiko selama pengangkutan muatan itu dari pelabuhan pemuatannya sampai ke pelabuhan tujuan. (Sudjatmiko, 133)

Pada defenisi tersebut yang perlu diperhatikan adalah adanya kerusakan atau kehilangan barang, yaitu pengangkut tidak dapat menyerahkan barang secara utuh.

Ada dua jenis surat keterangan untuk pengajuan

tuntutan ganti rugi (claim) yang dapat diajukan oleh penerima barang atau EMKL, yaitu claim atas kehilangan barang (Except Bewijs = EB) dan claim atas rusaknya barang (Claim Constatering Bewijs = CCB). Claim dapat diajukan melalui dua tahap, yaitu tahap pernyataan akan menuntut claim (notice of claim) dan tahap tuntutan yang sebenarnya. Notice of claim harus diberikan sebelum atau pada waktu dilakukan penyerahan muatan dari tangan pengangkut ke tangan penerima barang. Kalau pada waktu penyerahan barang diketahui bahwa barang mengalami kerusakan, maka pada saat itu juga penerima barang harus memberitahukan kepada pengangkut apakah akan mengajukan claim atau tidak. Kalau pemberitahuan tidak dilakukan maka hak claim dinyatakan gugur dan barang-barang dianggap telah diterima tanpa claim. Pemberitahuan akan menuntut claim itu tidak perlu dilakukan secara tertulis dengan sebuah surat khusus, tetapi cukup dengan meminta untuk dibuatkan CCB saja. Hal tersebut diatas dapat dilakukan untuk kerusakan yang dapat dilihat dengan mata. Untuk kerusakan yang tersembunyi, maka jangka waktu pemberitahuan ini diperpanjang tiga hari, yang dihitung sejak saat penyerahan muatan. Dasar pertimbangan perpanjangan waktu mengajukan Notice of claim menjadi tiga hari adalah bahwa dalam jangka tiga hari itu dianggap kerusakan pada muatan akan sudah diketahui, karena sipenerima diberi waktu dua

kali dua puluh empat jam untuk menuntut pemeriksaan ekspertise (pemeriksaan oleh para ahli)(Pasal 93 ayat 2).

Setelah EB atau CCB ditandatangani maka penerima barang atau EMKL dan pengangkut dapat menunjuk Independent Surveyor yang dipercayai untuk memeriksa dan meneliti keadaan barang. pemeriksaan yang dilakukan oleh Independent surveyor meliputi pemeriksaan fisik yang ada pada peti kemas dan barangnya, yaitu apa saja yang rusak atau berapa yang hilang. Independent Sorveyor juga menghitung besarnya kerugian yang diderita oleh penerima barang yang didasarkan pada harga barang. Harga barang dapat dilihat pada faktur penjualan (invoice) yang merupakan lampiran dari B/L. Untuk peti kemasnya akan dikeluarkan laporan pemeriksaan peti kemas oleh Independeat Surveyor. Setelah pengangkut menerima pengajuan claim, maka pengangkut akan melihat dimana terjadinya peristiwa yang menyebabkan kerusakan atau kehilangan pada barang dan siapa yang harus bertanggungjawab. Setelah ditemukan dimana tempat terjadinya kerugian dan siapa yang harus bertanggung jawab, maka pengangkut pengangkut akan membayar ganti rugi terlebih dahulu, dan selanjutnya pengangkut akan mengajukan claim kepada pihak yang harus bertanggung jawab. (Wawancara, tgl 28 Febr 1995).

Dalam melakukan claim baik atas kerusakan maupun kehilangan, maka dokumen-dokumen yang harus disertakan adalah :

- Claim Note atau perhitungan claim yang dibuat oleh pihak yang mengajukan claim.
- Survey Report yaitu bukti bahwa barang yang diserahkan terdapat kekurangan atau kerusakan. Survey Report ini dibuat oleh Independent Surveyor.
- EB untuk kehilangan barang dan CCB untuk kerusakan barang .
- Copy B/L sebagai bukti adanya perjanjian penqangkutan anantara pemilik barang atau kuasanya dengan pengangkut.
- Faktur Penjualan untuk meneliti apakah jumlah tuntutan pihak pemilik atau penerima barang sesuai dengan harga barang.
- Packing List untuk mengetahui berat dan jenis barang.
- Polis Asuransi dan Subrogasi Form, jika claim diajukan pada pihak asuransi. (Sukardono,1982 : 116).

Dengan dibayarnya ganti rugi oleh pengangkut, maka berakhir pula tanggung jawab pengangkut sebagai penye-
lenggara pengangkutan.