

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi. Untuk memperlancar arus barang dan jasa demi menunjang kegiatan perdagangan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai baik pengangkutan melalui udara, laut, maupun darat. Pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkat atau membawa, memuat dan mengirim.

Pelabuhan merupakan jembatan transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain dan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara, tak terkecuali pelaksanaan bongkar muat kapal di pelabuhan. Bongkar muat adalah Jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truck atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truck ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.¹

Adanya peningkatan arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan melalui laut tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan dengan kegiatan pengangkutan melalui laut, seperti Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) memiliki peranan yang sangat besar.

¹ Herry Gianto, Arso Martopo, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Balai Pendidikan dan Latihan Pelayaran, Semarang, 2004, hlm. 30.

Aktivitas bongkar muat ini meliputi bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan, sebelum kontainer ditumpuk di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya atau dimuat ke atas kapal, container terlebih dahulu di tempatkan di depo yang terletak di Jl. Johor, Perak Timur Surabaya atau tempat pengisian dan disegel sesuai dengan tujuan, setelah itu dilakukan penyimpanan di lapangan penumpukan atau bisa juga dilakukan penyimpanan di gudang Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sampai menunggu kapal datang, dan juga pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di sisi lambung kapal (*setevedoring*). Kegiatan pemindahan barang dari dermaga di sisi lambung kapal ke gudang atau lapangan penumpukan (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan penumpukan dibawa ke atas truk (*receiving* dan *delivery*).

Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

Hak dan kewajiban perusahaan bongkar muat di PT. Pelita Dharma Samudra dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat yaitu bertanggung jawab terhadap fasilitas dan peralatan bongkar muat yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat barang. Tidak hanya itu, perusahaan PT. Pelita Dharma Samudra juga bertanggung jawab atas keselamatan barang yang dimuatnya sampai dengan penyerahan kepada penerima, terjaminnya

keselamatan dari tenaga kerja bongkar muat selama pelaksanaan kegiatan, menyediakan peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang yang memadai.² Dalam proses pelaksanaan bongkar muat barang perlu adanya keterampilan dan pengalaman para pelaksana, tenaga kerja bongkar muat yang baik agar dalam pelaksanaan pembongkaran dan pemuatan barang berjalan lancar sehingga dapat menjaga keselamatan serta keutuhan barang muatan, kapal, anak buah kapal maupun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang melaksanakan kegiatan bongkar muat.

Berdasarkan pantauan hasil di lapangan, terdapat permasalahan antara berbagai pihak yang terkait di pelabuhan mengenai kegiatan bongkar muat barang yang diselenggarakan oleh PT. Pelita Dharma Samudra. Bentuk dari permasalahan yang sering terjadi diantaranya terkait dengan tanggung jawab bongkar muat barang, claim-claim dari pemilik barang berupa kerusakan barang hingga kehilangan barang yang mana pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung banyak dari tenaga kerja kontrak/buruh yang membantu selama proses kegiatan bongkar muat di PT. Pelita Dharma Samudra melakukan tindakan pengambilan barang, sehingga pada saat sampai ke tujuan pengiriman banyak yang melaporkan kurangnya barang yang dimuat tidak sesuai dengan awal pertama barang diserahkan ke PT. Pelita Dharma Samudra.

² Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 119-120.

No	Tahun	Jumlah Kasus	Kasus	
			Kerusakan	Kehilangan
1	2019	23	15	8
2	2020	27	18	9
3	2021	4	4	0

Tabel 1.
Jumlah Kasus Permasalahan Bongkar Muat Barang PT. Pelita Dharma Samudra

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut mengenai bongkar muat barang merupakan hal penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Hal ini harus diperhatikan karena apapun kesalahan atau kelalaian serta bentuk wanprestasi lainnya dapat diselesaikan dengan berdasarkan aturan-aturan yang ada.

Dari pemaparan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk mengangkat judul yaitu **“Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh Perusahaan Bongkar Muat PT. Pelita Dharma Samudra di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya”**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat PT. Pelita Dharma Samudra di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?
2. Bagaimana tanggung gugat perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat PT. Pelita Dharma Samudra di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
2. Untuk mengetahui bagaimana tanggung gugat perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan, dan dapat dijadikan referensi dalam perkembangan ilmu hukum di Indonesia yang ada kaitanya dengan pelaksanaan bongkar muat.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak yang terkait dalam kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal dan pelabuhan serta dapat memecahkan masalah yang kemungkinan sedang di alami oleh pembaca terkait masalah bongkar muat.

1.5 . Tinjauan Pustaka

1.5.1. Tinjauan Umum Tentang Pelaksanaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

1.5.1.1. Pengertian Bongkar Muat

Bongkar Muat adalah suatu kegiatan pelayaran memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truck ke dalam palka atau geladak, dengan menggunakan derek

dan katrol kapal maupun darat atau dengan alat bongkar lain, dimana barang yang dipindahkan dari dan ke atas kapal. Menurut Istopo, bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal atau sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke pelabuhan tujuan.³ Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman) barang. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan satu tempat ke tempat lain dan bias juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru di angkut ke kapal yang dimaksud kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal, sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal, lalu menimbun di dalam gudang di pelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal, kegiatan bongkar muat adalah suatu kegiatan memindah barang dari dan atau ke kapal, meliputi

³ Istopo, *Kapal dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta, 1999, hlm. 170.

pekerjaan bongkar muat dari dan atau ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat mempunyai 3 tahapan, yaitu: ⁴

a. *Stevedoring*

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau tongkang atau truk atau memuat dari dermaga atau tongkang atau truk ke dalam kapal dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

b. *Cardoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

c. *Receiving* atau *Delivery*

Adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dipintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

d. Muatan curah kering

Merupakan muatan curah padat dalam bentuk biji-bijian, serbuk, bubuk, dan butiran. Misalnya klinker.

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan pihak pengangkut dan pihak penumpang atau

⁴ Banu Santoso, *Port Terminal Operation*, Akademi Maritim Indonesia, Semarang, 1994, hlm. 143.

pengirim. Kesepakatan tersebut pada dasarnya berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang atau barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat. Sebagai imbalan, pengangkut berhak memperoleh sejumlah uang jasa atau sewa yang disebut biaya pengangkutan. Kewajiban penumpang atau pengirim adalah membayar sejumlah uang sebagai biaya pengangkutan dan memperoleh hak atas pengangkutan sampai di tempat tujuan dengan selamat.⁵

1.5.1.2. Dasar Hukum Pengaturan Kegiatan Bongkar Muat

Dasar hukum dari pengangkutan laut yang diatur dalam :

1. Undang–Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana yang sudah diganti dengan Undang–Undang No. 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dilengkapi dengan Peraturan pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan dan juga Peraturan Pemerintah No. 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian
2. KUHD Buku II Bab V tentang Pejanjian Charter Kapal
3. KUHD Buku II Bab V A tentang Pengangkutan Barang-Barang

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hlm. 97.

4. KUHD Buku II Bab V B tentang Pengangkutan Orang
5. Peraturan khusus lainnya yaitu : Stb. 1939-700 bsd. 1948-224 Stb. 1936-703 bsd, 1937-445, 609, Stb. 1960-62, Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 1985, Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Dalam sistem hukum pengangkutan Indonesia perusahaan bongkar muat pertama kali dikenal dan diangkat keberadaannya dalam peraturan perundang-undangan sejak tahun 1957. Saat itu dikenal dengan Perusahaan Muatan Kapal Laur (PMKL). Ruang lingkup kegiatan PMKL waktu itu meliputi bongkar muat dari/ ke kapal, cargodoring, penyimpanan barang di gudang lini I dan penyerahan/penerimaan barang (*receiving/delivery*). Selanjutnya dengan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964, PMKL ditiadakan sebagai perusahaan yang berdiri sendiri. Kegiatan bongkar muat dan kegiatan keagenan diintegrasikan pada perusahaan pelayaran. Sedangkan kegiatan veem dan ekspedisi diatur dalam perusahaan yang berdiri sendiri, yaitu dalam Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, pelayaran dan bongkar muat serta keagenan menjadi satu

dengan perusahaan pelayaran, sedangkan veem dan ekspedisi tetap pada suatu usaha yang berdiri sendiri. Dalam peraturan ini disebutkan bahwa per veem-an adalah usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukkan barang-barang (*warehousing*) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, dimana dikerjakan dan diusahakan/disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayan untuk dikapalan, yang meliputi antara lain :

1. Eksedisi muatan
2. Pengepakan-pengepakan kembali
3. Sortasi
4. Penyimpanan
5. Pengukuran
6. Penandaan
7. Dan lain-lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomis yang diperlukan perdagangan dan pelayaran

Dalam Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 1985 sebagai peraturan pelaksana dari Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 prinsip pengaturan perusahaan bongkar muat yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 dirubah menjadi :

1. Gudang laut berfungsi sebagai gudang transit lalu lintas barang di pelabuhan untuk mempercepat keberangkatan kapal.
2. Penyediaan dan pengusahaan gudang laut dan tempat penimbunan barang di pelabuhan dilaksanakan oleh badan yang ditunjuk oleh Menteri untuk kegiatan tersebut.
3. Pekerjaan bongkar muat barang (*cargo handling*) merupakan kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk tujuan tersebut.

Pada point IV Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 tentang Tata Laksana Bongkar Muat Barang (*cargo handling*) dijelaskan bahwa untuk mengurangi biaya muat barang yang meliputi *stevedoring*, *corgodoring*, *receiving* dan *delivery* diambil langkah-langkah sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut
2. Dalam masa satu tahun setelah berlakunya INPRES ini, bongkar muat barang tidak dilakukan lagi oleh perusahaan pelayaran
3. Peaksanaan kegiatan bongkar muat barang dilakukan dalam tiga shift

Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan dan juga Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dapat dijadikan sebagai dasar hukum kegiatan bongkar muat barang. Terdapat pula Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal. Pada Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan pengganti Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran mengatakan bahwa untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan, yang salah satunya adalah perusahaan bongkar muat barang.⁶

Pasal 32 ayat 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa usaha bongkar mat barang dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu.⁷ Kegiatan bongkar muat dapat dilakukan oleh peusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikan.⁸

⁶ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran* Pasal 31 ayat .

⁷ *Ibid*, Pasal 32 ayat 1.

⁸ *Ibid*, Pasal 31 ayat 2.

1.5.1.3. Mekanisme Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat adalah pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal. Dalam pelaksanaannya kegiatan bongkar muat dilakukan oleh perusahaan bongkar muat atau dengan derek kapal apabila kapal tersebut memiliki derek sendiri. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.⁹ Perusahaan bongkar muat dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal baik untuk kapal nasional maupun kapal asing yang diageni oleh perusahaan angkutan laut nasional. 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. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

⁹ Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2002 tentang *Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal*, Pasal 1 angka 14.

- a. Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkutan
- b. Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan
- c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.¹⁰

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat diwajibkan kepada perusahaan bongkar muat untuk menyediakan tenaga supervisi dan peralatan bongkar muat sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan yang berlaku. Salah satu kewajiban dari usaha bongkar muat adalah wajib memiliki izin usaha. Untuk memperoleh izin usaha sebagaimana dimaksud, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :¹¹

1. Memiliki akte pendirian perusahaan
2. Memiliki Nomor Pajak Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan
3. Memiliki modal usaha
4. Memiliki peralatan bongkar muat
5. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan
6. Memiliki tenaga ahli di bidang bongkar muat

Perusahaan angkutan laut berhak menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM), selain oleh perusahaan bongkar muat barang tertentu dapat dilaksanakan oleh perusahaan angkutan

¹⁰ Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya Di Indonesia Edisi Revisi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hm 70.

¹¹ Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2002, *Op.Cit*, Pasal 6 ayat 2.

laut hanya untuk bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya. Dalam waktu paling lama 1 x 24 jam sebelum kapal tiba. Pelaksana bongkar muat yang telah ditunjuk harus menyampaikan Rencana Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat (RPKBM) kepada Otoritas Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan. Badan Usaha Pelabuhan menyiapkan fasilitas bongkar muat barang dengan memperhatikan hasil verifikasi dari otoritas pelabuhan atas persyaratan teknis dan administratif yang harus dipenuhi oleh pelaksana bongkar muat dan pihak terkait. Pelaksana bongkar muat, dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat berpedoman kepada target produktivitas bongkar muat, ship output, dan alokasi waktu sandar kapal di dermaga.

1.5.2. Tinjauan Umum Tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

1.5.2.1. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.¹² Perusahaan bongkar muat satu-satunya perusahaan yang diberi wewenang oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang yang dilakukan di pelabuhan.

¹² Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2002, *Op.Cit.* Pasal 1 angka 14.

Perusahaan bongkar muat dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal baik untuk kapal nasional maupun kapal asing yang diageni oleh perusahaan angkutan laut nasional. Dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan, menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat. Perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) semakin banyak bermunculan.

Guna mengatur pertumbuhan perusahaan-perusahaan tersebut, Pemerintah telah menerbitkan Instruksi Presiden No.3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. Namun pada prinsipnya beberapa ketentuan khususnya ketentuan pelaksanaan Inpres No.4 Tahun 1985 yang masih sesuai dengan perkembangan yang ada masih tetap berlaku. Mengenai Perusahaan Bongkar Muat Barang telah dirumuskan di dalam Inpres No. 4 Tahun 1985 yaitu “perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal baik dari dan ke gudang maupun langsung ke alat angkutan.” Kegiatan perusahaan jasa ini

pada prinsipnya merupakan bagian dari kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut. Dalam hal mana, setiap barang angkutan yang akan diangkat ke atas kapal memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke dalam gudang Lini I di pelabuhan maupun langsung ke alat angkutan barang berikutnya.

1.5.2.2. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan

Dalam kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan di atur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan :

1. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.
2. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Dari penjelasan di atas, perusahaan pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, tidak boleh melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, tetapi pelaksanaannya diserahkan kepada pihak lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu

Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), sehingga fungsinya berbeda dengan pengangkut.

Fungsi Perusahaan Bongkar Muat dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sebagaimana ketentuan pasal 3 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal. Dalam melakukan fungsinya tersebut, dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*. Dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan, Perusahaan Bongkar Muat dapat melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari gudang Lini I yang berada di pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung dari dan ke alat angkutan darat.

1.5.2.3. Kewajiban Perusahaan Bongkar Muat

kewajiban PBM selama melakukan usahanya memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban tersebut sebagai berikut:

- a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usaha, dalam keputusan ini, dan kebijakan umum pemerintah dibidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.
- b. Memenuhi batas maksimal kecepatan bongkar muat yang telah ditetapkan oleh setiap pelabuhan.
- c. Mengenakan atau memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan.
- d. Meningkatkan keterampilan kerja.
- e. Bertanggung jawab terhadap barang selama berada dibawah pengawasannya.
- f. Bertanggung jawab kepada peralatan bongkar muat barang (*gear*) kapal yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian orang-orang yang bekerja dibawah pengawasannya.
- g. Menyampaikan laporan kegiatan usahanya secara berkala kepada Adpel (Administrasi Pelabuhan) setempat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan serta Direktorat Perhubungan Laut, dalam hal ini adalah Kepala Direktorat Perhubungan Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kanwilhubla (Kantor Wilayah

Hubungan Kelautan) setempat berupa laporan bulanan dan tahunan.

- h. Menaati segala peraturan perundang-undangan yang berlaku.

1.5.3. Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Telah dijelaskan bahwa fungsi dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan. Kegiatan pemindahan barang tersebut terdiri dari kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi :

1. *Stevedoring*, kegiatan jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari atau ke dermaga. Tongkang, truk ke dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.
2. *Cargodoring*, kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. *Receiving/Delivery*, kegiatan jasa pelayanan berupa pekerjaan mengambil dari timbunan barang/tempat penumpukan barang

di gudang lini I atau lapangan penumpukan barang dan menyerahkan barang sampai tersusun di atas kendaraan/alat angkut secara rapat di pintu darat lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

Ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan terdiri dari 3 bentuk kegiatan pemindahan barang dari dan ke kapal. Mengingat dari ketiga kegiatan pemindahan barang di pelabuhan tersebut tidak memungkinkan untuk dilakukan secara bersamaan, maka lebih lanjut lampiran Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, telah mengatur jadwal kegiatan bongkar muat barang sebagai berikut :¹³

- 1) Giliran Kerja I : Pukul 08.00 – 16.00
- 2) Giliran Kerja II : Pukul 17.00 – 00.00
- 3) Giliran Kerja III : Pukul 01.00 – 05.00

Dengan adanya pembagian giliran kerja dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan menunjukkan upaya pemerintah (Departemen Perhubungan) dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan bongkar muat barang di pelabuhan serta meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang. Dengan begitu dimungkinkan mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan keamanan lalu lintas di pelabuhan. Hal ini

¹³ Wawancara dengan Bapak Sugianto, sebagai head operational, di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tanggal 18 Desember 2020, pada pukul 10.30.

selaras dengan sasaran yang digariskan Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85.

Dengan adanya pembagian kegiatan bidang usaha bongkar muat barang angkutan di pelabuhan tersebut, merupakan peluang bagi berkembangnya kesempatan berusaha bagi para investor yang berminat untuk menanamkan modal usahanya di sektor kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Disisi lain, spesialisasi penanganan bidang kegiatan bongkar muat barang tersebut juga memberikan peluang kesempatan yang lebih luas. Bagi Perusahaan Bongka Muat yang memiliki kemampuan permodalan yang cukup memadai, tidak menutup kemungkinan untuk menangani semua jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

1.5.4. Tinjauan Umum Tentang Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan

1.5.4.1. Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat

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

(PBM). Dengan demikian batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi:

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

1.5.4.2. Batas Tanggung Jawab Perum Pelabuhan

Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang untuk menyelenggarakan perusahaan pelabuhan-pelabuhan. Berdasarkan Keputusan Dirjen Perla.No.AL.62/1/1-85, Pasal 11, dapat diketahuibahwa tugas Cabang Perum Pelabuhan meliputi :

- 1) Menyiapkan rencana bongkar muat dan pelayaran kapal.
- 2) Untuk keselamatan barang, mengatur penggunaan dan ketertiban ruangan di tempat penumpukan barang yang ada di pelabuhan.
- 3) Meneliti kebenaran jumlah, ukuran dan jenis barang yang dibongkar/dimuat serta ketepatan waktu penggunaan fasilitas pelabuhan.
- 4) Memungut dan menerima uang pemakaian jasa pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

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

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

1.5.4.3. Batas Tanggung Jawab EMKL

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang tugasnya melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut menerima/menyerahkan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilih barang. (Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.82/AL.305/Phb-85, Pasal 1:162) Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka batasan tanggung jawab EMKL meliputi :

- 1) terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkatan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
- 2) terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada Perum Pelabuhan melalui PBM berdasarkan Delivery Order(DO) yang ada.
- 3) terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
- 4) terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.

1.5.4.4. Batas Tanggung Jawab Pengangkut

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut. Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi :

- 1) Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
- 2) terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
- 3) Terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan.

- 4) berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
- 5) terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima.

Sementara itu batas tanggung jawab pengangkut yang diatur di dalam The Hague Rules 1924, antara lain meliputi :

- a. Tersedianya kapal yang layak laut , anak buah kapal (ABK) yang cukup memenuhi syarat, serta perlengkapan dan perbekalan kapal yang memadai.
- b. Tersedianya ruangan kapal, tempat pemuatan barang-barang angkutan di dalam ruangan kapal.
- c. Terjaminnya keamanan barang angkutan selama kegiatan pelayaran, pemuatan dalam palka kapal dan waktu pembongkaran (pada saat terkait Derek).

Adapun kaitannya dengan ketentuan yang diatur dalam The Hamburg Rules 1978, maka batas tanggung jawab pengangkut meliputi :

- a. Terlaksananya pengangkutan barang melalui laut, sejak barang angkutan di bawah perusahaan pengangkut, yaitu sejak di pelabuhan

pemberangkatan, selama dalam perjalanan (pelayaran), sampai tiba di pelabuhan tujuan (pembongkaran) barang tersebut.

- b. terselesaikannya penyerahan barang angkutan kepada penerima.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah penelitian Empiris. Penelitian Empiris yaitu data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jejak pendapat dari individu atau kelompok (orang).¹⁴ Penggunaan metode empiris dalam penelitian skripsi ini, yaitu hasil dari pengumpulan dan penemuan data serta informasi melalui studi lapangan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang merupakan sasaran dan objek penelitian yang dipergunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini, serta dari sumber buku untuk melengkapi data-data yang diperlukan dalam penelitian ini.

1.6.2. Sumber Data

Secara umum dalam penelitian dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dan dari bahan pustaka. Data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dinamakan data primer, sedangkan data yang diperoleh dari bahan – bahan kepustakaan ialah

¹⁴ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 2002, hlm. 15

data sekunder.¹⁵ Data yang akan digunakan sebagai dasar untuk menunjang penelitian ini adalah data yang dikumpulkan berasal dari data primer dan data sekunder.

Data Primer adalah Data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas melalui wawancara kepada konsumen yang menggunakan jasa bongkar muat di perusahaan bongkar muat Pelita Dharma Samudra dan di jadikan laporan dalam bentuk dokumen yang kemudian diolah. Data sekunder dimaksud antara lain meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier berupa Norma Dasar, perundang – undangan, hasil penelitian ilmiah, buku-buku dan lain sebagainya.

1.6.2.1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif berupa peraturan perundang-undangan.¹⁶ Peraturan perundang-undangan yang digunakan adalah peraturan perundang-undangan yang memiliki kaitan dengan penelitian yang dilakukan. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu diantara lain :

- a. Kitap Undang-Undang Hukum Dagang
- b. Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2010, hlm. 51

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2017, hlm. 141

- c. Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 tentang Tata Laksana Bongkar Muat Barang
- d. Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan
- e. Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- f. Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal
- g. Pasal 32 ayat 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1.6.2.2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri dari buku atau jurnal hukum yang berisi mengenai prinsip-prinsip dasar (asas hukum), pandangan para ahli hukum (doktrin), hasil penelitian hukum, kamus hukum, dan ensiklopedia hukum.

1.6.2.3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang memberikan informasi, penjelasan, terhadap bahan hukum primer dan

sekunder yaitu kamus, surat kabar atau jurnal, internet dan informasi lainnya yang mendukung penelitian.¹⁷

1.6.3. Metode Pengumpulan Data Dan Pengolahan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian skripsi ini diperoleh dengan cara:

1. Observasi Di Lapangan

Suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang diteliti di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Observasi yang dilakukan dengan cara pengamatan dan pencatatan mengenai pelaksanaan yang ada dilapangan secara langsung.

2. Wawancara

Terhadap data lapangan, dikumpulkan dengan teknik wawancara tidak terarah (*non-directive interview*) atau tidak terstruktur (*free flowing interview*) yaitu dengan mengadakan komunikasi langsung kepada informan dengan menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*) guna mencari informasi yang akurat dari informan yang terkait secara langsung.¹⁸

3. Studi Pustaka/Dokumen

Studi dokumen merupakan langkah awal dari setiap penelitian hukum, studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kharisma Putra Utama, Jakarta, 2010, hlm. 182

¹⁸ Amiruddin Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali, Jakarta, 2010, hlm. 45

studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.¹⁹ Data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian keperpustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian.²⁰

1.6.4. Metode Analisis Data

Penulis dalam penelitian ini menggunakan metode analisis data berupa metode analisis data kualitatif, yaitu penelitian yang menekankan kepada data-data yang diperoleh penulis dari buku-buku, artikel, jurnal ilmiah dan perundang-undangan. Studi dokumen merupakan langkah awal dari setiap penelitian hukum (baik normatif maupun yang sosiologis). Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Sumber bahan hukum yang telah dikumpulkan, di klasifikasi berdasarkan permasalahan yang ada. Sumber bahan hukum yang berkaitan dengan permasalahan dirumuskan secara sistematis dalam bab dan sub bab untuk menjawab permasalahan hukum dalam penelitian ini.

1.6.5. Lokasi Penelitian

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan proposal skripsi ini, penulis melakukan penelitian di PT. Pelita Dharma Samudra yang terletak di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya,

¹⁹ *Ibid*, hlm. 68

²⁰ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm.107

Jawa Timur. Peneliti memilih perusahaan ini karena PT. Pelita Dharma Samudra sudah cukup lama berdiri dan merupakan salah satu perusahaan yang sering digunakan sebagai perantara bongkar muat.

1.6.6. Waktu Penelitian

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Waktu penelitian ini adalah 4 (Tiga) bulan, dimulai dari bulan Oktober 2020 sampai bulan Januari 2021. Penelitian ini mulai dilaksanakan pada bulan Oktober pada tanggal 01 di minggu pertama, yang meliputi tahap persiapan penelitian yakni pengajuan judul (pra proposal), acc judul, pencarian data, bimbingan penelitian, penulisan penelitian.

1.7. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah proposal skripsi ini, maka kerangka dibagi menjadi beberapa bab yang terdiri dari beberapa sub bab, proposal ini dengan judul **PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG OLEH PERUSAHAAN BONGKAR MUAT PT. PELITA DHARMA SAMUDRA DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**. Yang dalam pembahasannya dibagi menjadi 4 (Empat) bab. Sebagaimana diuraikan secara menyeluruh tentang produk permasalahan yang akan dibahas dalam proposal skripsi ini.

Bab Pertama, memberikan gambaran secara umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang dibahas dalam penulisan tentang

Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Bab pertama terdiri dari beberapa sub bab yaitu latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian, kajian pustaka, metode penelitian yang digunakan adalah Empiris.

Bab kedua, membahas mengenai Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Yang Dilakukan Oleh Perusahaan Bongkar Muat Pelita Dharma Samudra di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang dibagi menjadi dua sub bab. Sub bab pertama mengenai Proses Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh Perusahaan Bongkar Muat Pelita Dharma Samudra di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Sub bab kedua mengenai Analisa Pelaksanaan Bongkar Muat Oleh PT. Pelita Dharma Samudra di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Menurut SK Menhub No. PM 60/2014 Tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.

Bab ketiga, membahas mengenai Tanggung Gugat Perusahaan Bongkar Muat Terhadap Kerugian Yang Ditimbulkan Dalam Proses Bongkar Muat yang dibagi menjadi dua sub bab. Sub bab pertama mengenai Bentuk-Bentuk Pelanggaran Yang Dilakukan Selama Proses Bongkar Muat Dilaksanakan. Sub bab kedua mengenai Tanggung Gugat Perusahaan Jika Timbul Kerugian Selama Proses Bongkar Muat Dilaksanakan.

Bab Keempat, merupakan bab penutup terdiri atas kesimpulan dan saran atas pokok permasalahan. Pada bab terakhir dari penulisan skripsi ini akan diuraikan mengenai kesimpulan bab-bab yang sebelumnya, dan kemudian

diberikan saran yang tepat, yang sesuai dengan permasalahan yang ada, yang dapat memberikan manfaat terhadap permasalahan tersebut.