



**PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG OLEH PT. DHARMA  
LAUTAN NUSANTARA DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG  
TINJAUAN ASPEK YURIDIS**

**RANCANGAN SKRIPSI**

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum  
Pada Universitas Negeri Semarang

Oleh  
**IKA MURYANINGSIH**  
**NIM. 3450402012**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL  
JURUSAN HUKUM DAN KEWARGANEGARAAN  
2006**

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke sidang panitia ujian skripsi pada :

Hari :

Tanggal : Agustus 2006

Pembimbing I,

Pembimbing II

Drs. Rustopo, S.H, M.Hum  
NIP. 130515746

Pujiono, S.H  
NIP. 132207403

Mengetahui,  
Ketua Jurusan Hukum dan Kewarganegaraan

Drs. Eko Handoyo, M.Si  
NIP. 13176048

## PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan didepan panitia ujian skripsi Fakultas Ilmu Sosial,  
Universitas Negeri Semarang pada :

Hari :

Tanggal :

Penguji Skripsi

Drs. Sugito, S.H  
NIP. 130529532

Anggota I

Anggota II

Drs.Rustopo, S.H, M.Hum  
NIP. 130515746

Pujiono, S.H  
NIP. 132207403

Mengetahui

Dekan Fakultas Ilmu Sosial

Drs.H. Sunardi, M.M  
NIP. 130367998

## **PERNYATAAN**

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, Agustus 2006

Ika Muryaningsih  
NIM. 3450402012

## HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“ Dan bersegeralah kamu kepada ampunan dari Tuhanmu dan kepada surga yang luasnya seluas langit dan bumi yang disediakan untuk orang-orang bertakwa, yaitu orang-orang yang menafkahkan (hartanya) baik diwaktu lapang maupun sempit dan orang-orang yang menahan amarahnya dan memaafkan (kesalahan) orang.

Allah menyukai orang-orang yang berbuat kebajikan’.

( Q.S. Ali Imran : 133-134 )]

“ Pohon terkuat dihutan bukanlah yang terlindung dari badai dan tersembunyi dari matahari, pohon terkuat adalah yang berdiri di tempat terbuka dan mengharuskan ia berjuang hidup melawan angin dan hujan dan terik matahari”

( Penulis : Agustus 2006 )

Skripsiku ini kupersembahkan untuk :

1. Bapak dan Ibu ( Alm ) yang telah membimbing dan menuntun aku dengan doa dan kasih sayang.
2. Adikku Agung dan Mas Hasim yang selalu memberi dorongan material dan spiritual kepada penulis
3. Sahabatku Nurma, Hanik, Niken, Desi, Sari yang selalu menemaniku baik suka maupun duka.
4. Anak Hukum Angkatan 2002 dan Almamaterku UNNES

## **PRAKATA**

Syukur Alhamdulillah segala puji hanya bagi Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyanyang yang telah memberikan rahmat, karunia dan hidayah-Nya pada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul :

### **PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG OLEH PT. DHARMA LAUTAN NUSANTARA DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG TINJAUAN ASPEK YURIDIS.**

Skripsi ini disusun untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan Program Studi Strata I Ilmu Hukum di Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.

Menyadari bahwa dalam menyusun skripsi ini tidak lepas dari bantuan dan dorongan maupun bimbingan dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini dengan segala kerendahan hati dan dsengan rasa ikhlas Penulis mengucapkan penghargaan dan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada :

1. Prof. DR. H. AT. Soegito, SH. MM, Rektor Universitas Negeri Semarang
2. Drs.H.Sunardi, MM Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang
3. Drs. Eko Handoyo, M.Si, Ketua Jurusan Hukum dan Kewarganegaraan Universitas Negeri Semarang
4. Dra. Martitah, M.Hum, selaku Kaprodi Ilmu Hukum Jurusan Hukum dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang
5. Bapak Drs. Rustopo S.H, M.Hum dan Bapak Pujiono S.H selaku Dosen Pembimbing I dan Dosen Pembimbing II , yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini.
6. Bapak Drs. Rustopo S.H, M.Hum selaku Dosen Wali penulis yang telah memberikan bimbingan selama penulis menempuh pendidikan di Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
7. Bapak M.Aslianto, S.E selaku Kepala Cabang PT. Dharma Lautan Nusantara yang telah membantu penulis dalam memperoleh data-data yang diperlukan dalam menyusun skripsi ini.

8. Bapak Danang Selaku Bag Personalia dan Umum yang telah menjadi narasumber dalam penulisan skripsi ini.
9. Bapak Basirun selaku Kepala Bagian Usaha PT. Dharma Lautan Nusantara yang telah membantu penulis dalam memperoleh data-data penelitian.
10. Bapak Soewarso selaku Ka. Sub Peralatan dan Angkutan yang telah berkenan memberikan informasinya.
11. Seluruh Staff dan karyawan PT. Dharma Lautan Nusantara.
12. Bapak dan Ibu ( Alm ) yang telah mendidiku menjadi anak yang mandiri dan bertanggung jawab.
13. Ibu Johana S. Soeharto selaku Pimpinan LippoBank Semarang yang telah memperbolehkan penulis untuk bekerja dan sambil kuliah.
15. Ibu Eling Listiany, Mbak Inge, Pak Subur, Pak Nardi yang memberikan dukungan penuh kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
16. Adikku Agung dan Mas Hasim yang telah memberikan doa, kasih sayang dan cintanya kepada penulis.
17. Teman-teman angkatan 2002 khususnya Nurma, Hanik, Niken, Desi, Sari yang telah memberikan dukungan dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.

Semoga segala bantuan dan kebaikannya yang telah diberikan kepada Penulis akan mendapat balasan yang berlipat ganda dari Allah SWT.

Semarang, Agustus 2006

Penulis

Ika Muryaningsih

## SARI

**Ika Muryaningsih.** 2006. *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Ditinjau dari Aspek Juridis : Studi Di PT Dharma Lautan Nusantara Cab. Semarang.* Jurusan Ilmu Hukum. Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang. 2002. 93 halaman

### **Kata Kunci: Tanggung Jawab, Perusahaan Bongkar Muat, Proses Bongkar Muat**

Pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi senantiasa ditumbuh kembangkan peranannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, salah satunya yaitu melalui laut.

Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah: (1) Bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?, (2) Bagaimana Tanggung jawab PT. Dharma Lautan Nusantara terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat

Perusahaan Bongkar Muat bertanggung jawab atas kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat, baik terhadap kerusakan barang, kekurangan barang serta hilangnya barang muatan. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal, Pasal 13 ayat (2).

“ Perusahaan Bongkar Muat bertanggung jawab terhadap kerugian jiwa atau cedera, dan kerugian dari akibat hilang atau kerusakan harta benda milik pihak ke-3 karena kesalahan dan kelalaian dalam melaksanakan kegiatannya.”

Metode Pendekatan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Pendekatan yuridis yaitu penelitian hukum yang mempergunakan data sekunder. Subjek penelitian adalah pihak-pihak yang terkait dengan pelaksanaan tanggung jawab PT. Dharma Lautan Nusantara terhadap kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat. Data primer dan sekunder diperoleh melalui studi pustaka dan observasi langsung dengan alat pengumpul data studi dokumen dan wawancara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan bongkar muat barang pada PT. Dharma Lautan Nusantara menggunakan peralatan mekanis dan non mekanis, didalam menentukan tarif bongkar muat pada prinsipnya telah diatur oleh Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat. Pelaksanaan Bongkar muat Barang di pelabuhan meliputi *stevedoring, cargodoring, and receiving/delivery.*

Berdasarkan analisa kualitatif diketahui bahwa tanggung jawab PT. Dharma Lautan Nusantara terhadap kerugian yang timbul atas barang dalam

proses bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul pada saat proses bongkar muat dan tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul diluar proses bongkar muat. Apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, maka dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian.

Hambatan-hambatan yang dihadapi di dalam melaksanakan proses bongkar muat dapat berupa hambatan dari faktor alam, Sumber Daya Manusia (SDM), angkutan, kondisi barang dan keamanan di pelabuhan, dan untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut maka PT. Dharma Lautan Nusantara harus memiliki tenaga kerja yang terampil dan menyediakan peralatan yang memadai sehingga dapat memperlancar kegiatan bongkar muat.

Berdasarkan hasil penelitian diatas, dapat disimpulkan bahwa PT. Dharma Lautan Nusantara dalam melaksanakan bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah selaku pihak yang melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal pengangkut, tanggung jawab terhadap barang angkutan dalam bongkar muat barang pada dasarnya meliputi perlindungan yang bersifat administratif dan perlindungan yang sifatnya fisik.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi peneliti, masyarakat serta perguruan tinggi. Bagi peneliti, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah mengenai pelaksanaan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Bagi masyarakat hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan bagi masyarakat khususnya para pemakai jasa perkerjaan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Demikian juga bagi perguruan tinggi penelitian ini dapat digunakan sebagai penambah khasanah literatur pada Jurusan Hukum dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang, khususnya dalam hubungannya dengan Hukum Dagang Internasional.

## DAFTAR ISI

|  |      |
|--|------|
| HALAMAN JUDUL.....                                       | i    |
| PERSETUJUAN PEMBIMBING.....                              | ii   |
| PENGESAHAN KELULUSAN.....                                | iii  |
| PERNYATAAN.....  | iv   |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....                               | v    |
| PRAKATA.....   | vii  |
| SARI.....  | x    |
| DAFTAR ISI.....  | xi   |
| DAFTAR SINGKATAN.....                                    | xiii |
| DAFTAR ISTILAH.....                                      | xiv  |
| <b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....                          | 1    |
| A Latar Belakang.....                                    | 1    |
| B Identifikasi dan Pembatasan Masalah.....               | 5    |
| C Perumusan Masalah.....                                 | 6    |
| D Tujuan dan Manfaat Penelitian.....                     | 6    |
| E Sistematika Penulisan.....                             | 8    |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....                     | 10   |
| A. Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Melalui Laut..... | 10   |
| 1. Pengertian Pengangkutan.....                          | 10   |
| 2. Pengertian pengangkutan laut .....                    | 11   |
| 3. Tujuan dan Fungsi Pengangkutan Laut.....              | 12   |
| 4. Tentang Pengangkutan Barang.....                      | 13   |
| 5. Asas Perjanjian Pengangkutan.....                     | 15   |
| 6. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan.....        | 17   |
| 7. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.....      | 19   |
| 8. Dasar Hukum Pengangkutan Laut.....                    | 26   |
| B. Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan..... | 27   |
| 1. Pengertian Bongkar Muat Barang.....                   | 27   |

|                 |  |           |
|-----------------|--|-----------|
| 2.              | Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM).....  | 28        |
| C.              | Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan.....   | 29        |
| D.              | Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan....  | 31        |
| E.              | Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di<br>Pelabuhan.....                                | 34        |
| 1.              | Batas Tanggung Jawab Perum Pelabuhan.....  | 34        |
| 2.              | Batas Tanggung Jawab EMKL.....   | 35        |
| 3.              | Batas Tanggung Jawab Pengangkut.....   | 35        |
| 4.              | Batas Tanggung Jawab PBM.....  | 37        |
| <b>BAB III.</b> | <b>METODE PENELITIAN.....</b>  | <b>39</b> |
| A.              | Metode Pendekatan.....   | 39        |
| B.              | Spesifikasi Penelitian.....  | 39        |
| C.              | Teknik Pengumpulan Data.....   | 40        |
| D.              | Metode Penyajian Data.....   | 43        |
| E.              | Obyektifitas dan Keabsahan Data.....   | 43        |
| F.              | Metode Analisa Data.....   | 44        |
| <b>BAB IV.</b>  | <b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>  | <b>46</b> |
| A.              | Hasil Penelitian.....  | 46        |
| 1.              | Gambaran Umum PT. Dharma Lautan Nusantara.....   | 46        |
| 2.              | Peralatan Bongkar Muat.....  | 53        |
| 3.              | Pelaksanaan Bongkar Muat.....  | 57        |
| 4.              | Tarif Bongkar Muat.....  | 58        |
| 5.              | Hambatan yang dihadapi dalam proses bongkar muat.....  | 60        |
| B.              | Pembahasan.....  | 61        |
| 1.              | Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang dilakukan oleh PT.<br>Dharma Lautan Nusantara.....                | 61        |
| 2.              | Tarif Bongkar Muat.....  | 74        |
| 3.              | Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat terhadap<br>kerugian yang timbul dalam proses bongkar muat..... | 79        |
| a.              | Tanggung jawab PBM terhadap Kerugian yang timbul<br>dalam proses bongkar muat.....                     | 79        |

|  |           |
|--|-----------|
| b. Proses pengajuan dan penyelesaian klaim pada PBM.....   | 83        |
| 4. Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam Proses Bongkar Muat serta Usaha-usaha untuk Mengatasinya..... | 88        |
| a. Hambatan –hambatan yang dihadapi dalam proses bongkar muat.....                                     | 88        |
| b. Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasinya.....  | 89        |
| <b>BAB V. PENUTUP.....</b>   | <b>91</b> |
| A. Kesimpulan .....  | 91        |
| B. Saran.....  | 92        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>   | <b>94</b> |
| <b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>   |           |

## DAFTAR SINGKATAN

|      |                               |
|------|-------------------------------|
| CY   | : Container Yard              |
| CFS  | : Container Freight Station   |
| EMKL | : Ekspedisi Muatan Kapal Laut |
| FIOS | : Free In Out Ship            |
| FCL  | : Full Container Load         |
| LCL  | : Less Than Container Load    |
| PBM  | : Perusahaan Bongkar Muat     |
| TKBM | : Tenaga Kerja Bongkar Muat   |

## DAFTAR ISTILAH

- Container Yard : Tempat penumpukan / kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan dimuat/ bongkar dari kapal.
- Container Frieght Storage: Tempat penumpukan / kawasan yang digunakan untuk menimbunan petikemas LCL.
- Despatch : Kecepatan bongkar muat muatan dimana waktunya lebih cepat dari waktu yang ditentukan dalam charter party, sehingga pemilik barang / muatan mendapat premi sesuai perjanjian yang telah disetujui dalam charter party.
- Demmorage : Denda yang harus dibayar oleh pemilik barang karena pemakaian petikemas yang melebihi free time, yaitu waktu yang diberikan oleh pelayaran untuk mengosongkan, mengembalikan petikemas setelah dibongkar.
- Free in out ship : Biaya yang diberlakukan apabila kapal disewa dan semua biaya bongkar muat barang dibebankan/dibayar oleh penyewa kapal/pemilik barang.
- Full Container Load : Petikemas yang berisi muatan penuh yang dimiliki oleh satu orang pemilik barang saja atau ditujukan

untuk satu orang pemilik barang saja sehingga kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang dilakukan di gudang pemilik barang.

Less Than Container Load: Satu container/petikemas yang berisi bermacam-macam barang yang dimiliki oleh lebih dari satu pemilik atau penerima barang.

Liner Term : Biaya yang semuanya ditanggung / dibebankan kepada perusahaan pelayaran atau yang punya kapal.

Stevedore : Pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat.

Surveyor : Petugas yang memeriksa kapal/muatannya untuk kemudian mengeluarkan pendapatnya dari hasil yang diperiksa.

Foreman : Pelaksana pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang/sebaliknya dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.

Watchman : Pelaksana keamanan barang pada kegiatan stevedoring, cargodoring, receiving/delivery.

Pre Arrival Meeting : Rapat intern yang dilakukan dalam rangka mempersiapkan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan peranannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara.

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan dimana luas lautannya lebih besar dibandingkan luas daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar peranannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air. Selaras dengan peranan pengangkutan sebagai alat transportasi yang mengangkut barang dari pulau satu ke pulau yang lain melalui laut, maka pelaksanaan pembangunan di sektor transportasi laut oleh MPR RI telah digariskan sebagai berikut :

“Transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia Timur, dengan mengutamakan keteraturan kunjungan kapal yang dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan dan kegiatan pembangunan umumnya. Laut

nusantara sebagai lahan usaha kelautan mengharuskan pengutamaan pelayaran nusantara nasional yang mampu menjamin tersedianya pelayanan transportasi laut yang layak dan aman sekaligus menciptakan lapangan kerja.” (Ketetapan MPR RI No.II/MPR/1993 tentang GBHN,1993)

Sesuai dengan amanat GBHN diatas, menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan di sektor transportasi laut antara lain diarahkan untuk meningkatkan kegiatan perdagangan antar pulau ( *inter insuler* ), disamping perdagangan antar Negara ( impor-ekspor ). Adanya peningkatan arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan melalui laut tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan, kaitannya dengan kegiatan pengangkutan melalui laut, seperti Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut ( EMKL ) maupun Perusahaan Bongkar Muat ( PBM ) memiliki peranan yang sangat besar.

Dengan semakin tumbuhnya perusahaan bongkar muat barang dan jasa melalui laut serta sejalan dengan berkembangnya kegiatan pengangkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan perusahaan pengangkutan laut melalui penerbitan Inpres No. 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi yang kemudian diperbaharui dengan Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. Dalam Inpres tersebut antara lain mengatur bahwa untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving* dan *delivery*, maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut,

yaitu Perusahaan Bongkar Muat ( PBM ). (Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi). Adapun mengenai pengertian PBM yang dimaksud lebih lanjut diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal, pasal 1 ayat (e) yaitu “perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan”.

Mengingat kegiatan usaha PBM meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan PBM ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Dimana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang Lini I maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya .

Usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring, cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub nomor KM 13 tahun 1989 tanggal 22 Februari 1989.

Perusahaan bongkar muat untuk menjalankan usahanya wajib mempunyai ijin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Ijin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri.

Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ijin ketentuan yang ditetapkan dalam ijin usaha perusahaan bongkar muat. Untuk menjalankan usahanya perusahaan bongkar muat wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Memiliki modal dasar dan modal kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya.
3. Memiliki atau menguasai peralatan bongkar muat.
4. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
5. Memiliki tenaga ahli.

Peranan pengusaha bongkar muat barang yang rangkaian kegiatannya meliputi pekerjaan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/ delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan.

Keadaan sekarang ini banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim

oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat barang, kejelasan resiko terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa.

Berdasarkan alasan-alasan sebagaimana diuraikan diatas, serta penulis ingin mengetahui Tanggung jawab PT Dharma Lautan Nusantara Cab Semarang terhadap kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, maka dalam penyusunan skripsi ini penulis memilih judul “ Pelaksanaan Bongkar Muat Barang oleh PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tinjauan Aspek Yuridis”.

## **B. Identifikasi dan Pembatasan Masalah**

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang, perusahaan bongkar muat bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat, baik terhadap kerusakan barang, kekurangan barang serta hilangnya barang mulai dari kegiatan *stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery*. Disamping itu perusahaan bongkar muat juga menemui hambatan-hambatan baik yang bersifat teknis maupun non teknis didalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai perusahaan bongkar muat.

Mengingat luasnya permasalahan yang perlu diteliti serta terbatasnya waktu, biaya dan kesempatan dalam melakukan penelitian, maka penulis hanya membatasi pada kerugian materiil yang ditimbulkan pada pelaksanaan

bongkar muat barang yang dilakukan PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan alasan pemilihan judul dan pembatasan masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ?
2. Bagaimana tanggung jawab PT.Dharma Lautan Nusantara terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat ?
3. Hambatan-hambatan apa yang dihadapi PT. Dharma Lautan Nusantara dalam pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan bagaimana cara untuk mengatasinya?

### **D. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

1. Tujuan Penelitian
  - a. Untuk mengetahui pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
  - b. Untuk mengetahui tanggung jawab PT.Dharma Lautan Nusantara Cab. Semarang sebagai perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul dalam proses bongkar muat barang.
  - c. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi PT Dharma Lautan Nusantara dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan cara mengatasinya

## 2. Manfaat Penelitian

Nilai yang terkandung dari suatu penelitian tidak terlepas dari besarnya manfaat yang akan diperoleh dari penelitian itu. Dengan adanya penelitian ini manfaat yang akan penulis rumuskan adalah sebagai berikut:

### a. Secara Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan penulis, terutama mengenai ilmu pengetahuan hukum perdata dagang khususnya yang berkaitan dengan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan dan permasalahannya.

### b. Secara Praktis

Digunakan sebagai landasan / dasar bagi pihak-pihak yang bersangkutan untuk mendapatkan manfaat bagi masing-masing pihak, yaitu sebagai berikut :

#### 1) Fakultas/Universitas

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu bidang studi ilmu pengetahuan hukum, serta menambah bekal materi hukum perdata dagang khususnya mengenai kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan dagang khususnya mengenai kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan dan permasalahannya.

#### 2) Masyarakat

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan masukan bagi masyarakat khususnya para pemakai jasa pekerjaan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.

### 3) PT Dharma Lautan Nusantara ( Perusahaan Bongkar Muat )

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan masukan bagi perusahaan dalam meningkatkan pelayanannya bagi para pemakai jasa pekerjaan bongkar muat barang, serta mengatasi permasalahan yang dihadapinya.

## **E. SISTEMATIKA PENULISAN**

Dalam penulisan skripsi ini dibagi menjadi lima bab, dimana masing-masing bab mempunyai isi dan uraian yang berbeda, namun antara bab yang satu dengan bab yang lain masih ada hubungannya dan saling mendukung. Untuk memudahkan pemahaman terhadap skripsi ini, maka penulis menyusunnya dengan sistematika sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan bab ini dimaksudkan sebagai langkah awal untuk mengantarkan pengenalan kepada bab-bab berikutnya. Dalam bab ini mencakup lima sub bab terdiri dari latar belakang masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian.

Bab II Tinjauan Teori Atau Pustaka, dalam bab ini dimuat kerangka atau landasan teoritis dan yuridis yang akan digunakan oleh penulis sebagai bahan pijakan untuk diuji dan dikembangkan dalam bab IV, landasan teori yang digunakan adalah hasil studi kepustakaan yang meliputi pengertian pengangkutan laut, penyelenggara Bongkar Muat Barang di Pelabuhan, Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di

Pelabuhan, Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan, Batas Tanggung Jawab PBM di Pelabuhan.

Bab III Metode Penelitian, bab ketiga ini bertujuan untuk memahami objek yang menjadi sasaran penelitian dan mempermudah untuk mencari jalan keluarnya. Dalam bab ini akan menguraikan metodologi penelitian yang meliputi Metode Pendekatan, Spesifikasi Penelitian, Teknik Pengumpulan Data, Metode Penyajian Data, Metode Analisa Data. Metode penelitian ini merupakan cara – cara atau teknik penelitian yang berpedoman pada perumusan masalah.

Bab IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan, dalam hal ini akan membahas mengenai hasil penelitian yang dilakukan penulis berikut pembahasannya. Hasil penelitian ini berpedoman pada perumusan masalah yang selanjutnya dibahas dengan menggunakan tinjauan pustaka.

Bab V Penutup, bab kelima ini berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis serta saran – saran yang akan diberikan kepada perusahaan yang diharapkan dapat berguna bagi siapa saja terutama pihak – pihak yang terkait dengan kegiatan bongkar muat agar dapat mengetahui lebih jelas mengenai masalah Pelaksanaan Bongkar Muat Barang oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Melalui Laut**

##### **1. Pengertian Pengangkutan**

Pengertian pengangkutan laut secara umum dapat ditelaah dari kata dasarnya, yaitu “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan, sehingga mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan berarti pengangkatan dan pembawaan barang atau orang atau pemuatan dan pengiriman barang atau orang. Dengan demikian, pengangkutan mengandung suatu kegiatan memuat barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang tersebut. Berdasarkan pengertian pengangkutan secara umum tersebut, maka Abdul Kadir (1991:19) merumuskan definisi sebagai berikut :

“Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan”.

Sementara itu, definisi pengangkutan secara umum juga diberikan oleh H.M.N.Purwosutjipto (2003 : 22) yaitu :

“Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / orang dari suatu tempat ke tempat tujuan

tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.

Setelah menela'ah definisi pengangkutan oleh H.M.N. Purwosutjipto, dapat diketahui bahwa penyelenggaraan pengangkutan dilandasi oleh suatu bentuk perjanjian yang bersifat timbal balik. Dalam arti bahwa para pihak dalam perjanjian ini adalah Pengangkutan dan Pengirim / Penumpang, yang masing-masing memiliki kewajiban dan hak sendiri-sendiri. Kewajiban Pengangkut berupa menyelenggarakan jasa pengangkutan barang/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sehingga pengangkut berhak untuk menerima pembayaran uang pengangkutan dari Pengirim/Penumpang. Sedangkan pengirim/penumpang berkewajiban membayar uang pengangkutan kepada pengangkutan, sehingga pengirim/penumpang berhak untuk memperoleh pelayanan jasa pengangkutan secara aman dan selamat hingga tiba di tempat tujuan.

## **2. Pengertian pengangkutan laut**

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut dimana kegiatan usahanya sangat luas bidangnya serta memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam dan luar negeri termasuk didalam usahanya memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen.

Dalam pengertian perdagangan pengangkutan laut dapat dianggap sebagai suatu kegiatan dari kesibukan yang bertujuan mempertinggi arti

dan kegunaan suatu barang dengan jalan memindahkan barang tersebut dari suatu pulau (negara) ke pulau (negara) lain. ( Djatmiko, 1996 : 119)

Menurut Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1988 tentang Angkutan Perairan mendefinisikan pengertian angkutan laut adalah setiap angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.(PP No. 82 tahun 1999 bab I pasal 1 ayat 2 tentang Angkutan Perairan).

### **3. Tujuan dan Fungsi Pengangkutan Laut**

Tujuan pengangkutan laut adalah meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang yang diangkut dari satu pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan . Hal ini selaras dengan tujuan pengangkutan secara umum sebagaimana dirumuskan oleh Purwosutjipto (2003:1) yaitu “untuk meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang”.

Sementara itu, Abdul Kadir (1991:19) merumuskan tujuan pengangkutan berupa “sampai atau tiba di tempat tujuan pengangkutan berupa “sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat dan biaya pengangkutan lunas”.

Berdasarkan rumusan tujuan pengangkutan tersebut diatas, maka apabila kegiatan perpindahan barang atau orang (penumpang) tersebut tidak mampu meningkatkan daya guna dan nilainya, sehingga kegiatan tersebut tidak perlu dilakukan mengingat hanya merupakan kegiatan yang

merugikan terutama bagi para pedagang maupun penumpang selaku pekerja.

Fungsi pengangkutan secara umum adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

Meningkatnya kegunaan dan nilai barang maupun penumpang tersebut dimungkinkan dengan adanya kegiatan pemindahan barang dan penumpang dengan alat pengangkutan dari suatu tempat dimana kegunaan dan nilai barang dan penumpang tersebut terlalu rendah, menuju ke tempat lain yang kegunaan dan nilainya relatif lebih tinggi. Begitupun dengan penyelenggaraan pengangkutan laut, dalam hal mana fungsinya juga dimaksudkan untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang maupun penumpang yang diangkut dari satu pelabuhan menuju pelabuhan tujuan pengangkutan.

#### **4. Tentang Pengangkutan Barang**

##### **a. Pengertian barang**

KUHD tidak memberi penjelasan mengenai definisi/pengertian barang. Sedangkan The Hague Rules 1924 pasala 1 c memberi definisi/pengertian barang sebagai berikut :

“ Segala macam barang dan barang-barang dagangan, terkecuali hewan hidup serta muatan yang menurut perjanjian pengangkutan harus diangkut di dek dan memang dimuat di dek”.

Selanjutnya The Hamburg Rules 1978 pasal 1 ayat (5) memberi pengertian barang (goods) dengan tambahan yang lebih terperinci, yaitu :

“ termasuk binatang hidup, barang-barang yang dimasukkan dalam tempat barang (container) atau pembungkus (packed), barang-barang yang dimasukkan dalam tempat pengangkutan atau pembungkusan penambahan oleh pengirim barang”. ( Siti Utari, 1994 : 38 )

b. Keadaan barang yang diangkut

Tidaklah mudah menetapkan bagaimana keadaan barang-barang pada waktu sampai di pelabuhan alamat, yaitu apakah barang-barang itu rusak atau tidak, dan kalau rusak sampai di mana timbul adanya kerugian. Untuk menentukan itu perlu adanya orang-orang ahli, seperti yang diatur dalam pasal 483 dan pasal 484 KUHD yang menyatakan :

- 1) dimungkinkan bahwa atas permintaan si pengangkut atau si penerima oleh Pengadilan Negeri setempat diangkat beberapa orang ahli (pasal 483 KUHD).
- 2) apabila dilakukan pemeriksaan oleh orang-orang ahli ini dengan dihadiri oleh para pihak atau mereka dipanggil sepantasnya untuk menghadiri itu, maka hasil pemeriksaan ini dimuka hakim hanya dapat dibantah dengan membuktikan kekeliruannya (pasal 484 KUHD).

Kemudian adakalanya keadaan barang pada waktu diterima oleh pemegang konosemen tidak cocok dengan penyebutan dalam surat konosemen. Jika di dalam surat konosemen disebut suatu klausul bahwa ujud, jumlah, atau ukuran barang yang diangkut itu tidak dikenal, maka si pengangkut tidak terikat pada penyebutan hal-hal itu dalam bagian lain dari surat konosemen, kecuali apabila si pengangkut tahu atau sepantasnya harus tahu ujud barang-barang itu (pasal 513 KUHD).

Kalau dalam surat konosemen sama sekali tidak disebut keadaan barang yang diangkut, maka si pengangkut hanya bertanggung jawab atas tetap terwujudnya barang seperti pada waktu dimasukkan dalam kapal, sepanjang dapat dilihat dari luar (pasal 514 KUHD)

## **5. Asas Perjanjian Pengangkutan**

Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, adalah sebagai berikut :

### **a. Asas konsensual**

asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis (lisan), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan

dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang.

b. Asas koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan “Pelayanan jasa”, asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuhan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian dalam perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara ternyata pihak pengangkutan bukan buruh pihak pengirim atau penumpang.

c. Asas campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian, ketentuan – ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka di antara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

d. Asas tidak ada hak retensi

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian ternyata penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

## 6. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan

Menurut Saefullah Wiradipradja dalam bukunya Abdul Kadir (1984:27) mengemukakan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu sebagai berikut :

### a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum.

### b. Prinsip Tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang

diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

c. Prinsip tanggung jawab mutlak ( *absolute liability* )

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan.

Apabila prinsip-prinsip ini dihubungkan dengan undang-undang yang mengatur pengangkutan darat, laut, dan udara di Indonesia, ternyata undang-undang pengangkutan yang mengatur ketiga jenis pengangkutan tersebut menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga. Hal ini terbukti dari antara lain ketentuan pasal-pasal yang diuraikan berikut ini :

Dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD ditentukan bahwa apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian, atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim. Tetapi pengangkut tidak bertanggung jawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusaknya barang itu karena suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari terjadinya.....dst

Dalam pasal 522 ayat 2 KUHD ditentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian yang disebabkan oleh luka yang dialami penumpang karena pengangkutan itu, kecuali jika ia dapat membuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari terjadinya, atau kesalahan penumpang sendiri.

## **7. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut**

### **a. Pengertian Perjanjian**

Perjanjian pengangkutan pada prinsipnya merupakan salah satu bentuk perjanjian pada umumnya. Pengertian perjanjian secara umum itu sendiri telah dirumuskan dalam Pasal 1313 KUH Perdata, yaitu “suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih”.

Berdasarkan pengertian perjanjian diatas , maka pengertian perjanjian pengangkutan menurut Subekti (1987:1) yaitu “suatu

peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal”.

Dengan menelaah pengertian perjanjian secara umum diatas, dapat diketahui bahwa sebagai akibat ditutupnya perjanjian tersebut maka timbullah suatu hubungan hukum antara pihak yang membuat perjanjian untuk saling mengikatkan diri satu sama lain.

Mengingat suatu perjanjian merupakan hubungan hukum, maka dalam penitipannya perlu syarat-syarat tertentu. Dalam kaitan ini, Pasal 1320 KUH Perdata telah merumuskan empat syarat yang harus dipenuhi untuk syahnya suatu perjanjian, yaitu:

- 1) Sepakat mereka yang mengikatkan diri
- 2) Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian
- 3) Suatu hal tertentu
- 4) Suatu sebab yang halal .

b. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut, pada dasarnya juga merupakan unsur dari kegiatan pengangkutan yang dalam pelaksanaannya didasarkan pada suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya, (Soekardono, 1986: 8) merumuskan sebagai berikut :

“Suatu perjanjian timbal balik, bilamana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima ; penumpang berkeharusan untuk manunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”.

Sementara itu, (Purwosutjipto, 1991:2) Juga merumuskan pengertian perjanjian pengangkutan yang sifatnya senada dengan rumusan diatas, yaitu :

Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan”.

c. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Laut

Sesuai dengan rumusan pengertian perjanjian pengangkutan secara umum diatas, maka dapat dirumuskan pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengirim (pemilik barang), dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut atau dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh), sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Mengingat perjanjian pengangkutan barang melalui laut bersifat timbal balik, maka kedudukan para pihak (pengangkut dan pengirim) sama tinggi, sehingga berbeda sifatnya dengan perjanjian perburuhan, dimana kedudukan majikan lebih tinggi dibandingkan dengan buruh. Dengan demikian, kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini adalah koordinasi (*gecoördineerd*).

Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini, hubungan kerja antara pengangkut dengan pengirim tidak secara terus menerus, melainkan hanya bersifat kadangkala ( berkala ), yaitu pada saat pengirim membutuhkan jasa pengangkutan untuk mengirimkan barangnya. Hal ini dimungkinkan mengingat sifat pelayanan jasa pengangkutan tersebut sifatnya tidak tetap, melainkan hanya kadangkala bilamana pengirim membutuhkan jasa pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan barang melalui laut yang sifatnya pelayanan berkala ini, pada prinsipnya telah disinggung dalam pasal 1601 KUH Perdata, yaitu :

“Selainnya persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa, yang diatur oleh ketentuan khusus untuk itu dan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan dan jika tidak ada ,oleh kebiasaan,maka adalah dua macam persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima upah; persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan”.

Dari rumusan pasal di atas, dapat diketahui bahwa mengenai perjanjian pelayanan berkala ini tidak diatur secara khusus lebih lanjut di dalam KUH Perdata, melainkan sifat perikatannya bagi para pihak ditentukan oleh syarat-syarat yang diperjanjikan atau ditentukan oleh suatu kebiasaan, yang dalam hal ini adalah kebiasaan yang timbul di dalam praktek penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Mengingat perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini bersifat pelayanan berkala, sehingga sifat perikatannya cenderung bergantung pada syarat-syarat yang diperjanjikan antara para pihak atau bergantung kepada kebiasaan yang berlaku. Untuk itu memungkinkan perjanjian pengangkutan ini memiliki sifat-sifat rangkap, yaitu dapat bersifat pemborongan maupun campuran, disamping sifatnya sebagai pelayanan berkala.

Sejalan dengan sifat-sifat hukum perjanjian pengangkutan ini, lebih lanjut ada beberapa pendapat, sebagai berikut :

- 1) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala, sebagaimana dikemukakan oleh Poerwosutjipto, Polak, Molengraaff, Volimar dan Soekardono.
- 2) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pemborongan.
- 3) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah campuran.

Disisi lain, sifat hukum perjanjian pengangkutan dapat pula bersifat “konsensual”, karena dalam praktek penyelenggaraannya tidak diisyaratkan harus berupa perjanjian tertulis, sehingga memungkinkan perjanjian tersebut cukup dilakukan secara lisan asalkan ada persetujuan kehendak dari para pihak (konsensus).

Disamping rumusan pengertian perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik, sebagaimana dikemukakan oleh Soekardono ( 1986: 8 ) dan Purwosutjipto ( 1991: 2 ) di atas ada pula beberapa sarjana yang merumuskan perjanjian pengangkutan yang

sifatnya sepihak. Hal ini dikemukakan oleh (Soerjatin,1979:205) bahwa pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu :  
“Suatu perjanjian untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui lautan, baik untuk seluruhnya maupun sebagian. Maka dengan demikian, dapat diartikan pula dengan kata perjanjian pengangkutan”.

Sementara itu, pengertian pengangkutan barang melalui laut yang senada juga dikemukakan oleh ( Tirtaamidjaja, 1980:183) yaitu  
“Persetujuan pengangkutan di laut dimaksudkan undang-undang adalah suatu persetujuan, dimana si pengangkut berjanji akan menyelenggarakan pengangkutan barang-barang buat semuanya atau sebagian melalui lautan “.

Dengan memahami pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut yang terakhir diatas, dapat disimpulkan bahwa kedua pengertian tersebut termasuk dalam kategori perjanjian sepihak. Sifat perjanjian yang sepihak tersebut terutama terlihat dari :

- 1) Keduanya tidak menyebutkan secara jelas baik secara eksplisit maupun implisit sifat timbal baliknya.
- 2) Keduanya hanya menekankan kepada kewajiban bagi pihak pengangkut saja, sedangkan unsur lain yang berupa kewajiban pihak pengirim (pemilik barang) tidak disebutkan

Kedua definisi perjanjian pengangkutan barang melalui laut tersebut, pada hakekatnya merupakan penafsiran dari ketentuan Pasal 466 dan Pasal 521 KUHD. yaitu :

1) Pasal 466 KUHD

“Pengangkut dalam arti bab ini ialah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu maupun carter menurut perjalanan, baik dalam suatu persetujuan lain, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

2) Pasal 521 KUHD

“Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan suatu carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dalam suatu persetujuan lain, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Dalam pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut, baik pengangkutan barang maupun penumpang, unsur kewajiban pemakai jasa pengangkutan yang berupa pembayaran biaya angkutan dirasa sangat penting untuk ditegaskan di dalam perjanjian tersebut. Hal ini menggambarkan adanya keseimbangan status antar pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan (pengirim/penumpang), mengingat pada prinsipnya hubungan antara para pihak di dalam perjanjian pengangkutan melalui laut ini bukan merupakan hubungan antara atasan dengan bawahannya (hubungan majikan dengan buruh), melainkan hubungan tersebut bersifat *gecoördineerd* (koordinasi).

Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut yang didasarkan pada suatu perjanjian pengangkutan barang, maka pihak pengangkut setelah menerima barang angkutan barang dari pihak pengirim (pemilik barang angkutan) segera menyerahkan bukti penerimaan barang angkutan yang berupa “*konosemen*” kepada pihak pengirim. Adapun pengertian konosemen sendiri telah diatur dalam Pasal 506 KUH, yaitu :

“Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang itu akan diserahkannya”.

Dari pengertian konosemen diatas, dapat diketahui bahwa bentuk konosemen berupa surat (surat muatan) yang di dalamnya berisi tentang tanggal diterimanya barang angkutan oleh pengangkut, tujuan pengangkutan, pihak yang berhak menerima barang angkutan di tempat tujuan pengangkutan, dan hal-hal lain yang erat kaitannya dengan barang angkutan yang bersangkutan.

## **8. Dasar Hukum Pengangkutan Laut**

Dasar hukum penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia pada dasarnya bersumber dari KUHD sebagai sumber utamanya, terutama ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang penyelenggaraan

pengangkutan melalui laut maupun penggunaan kapal-kapal laut, di samping peraturan pelaksanaan pengangkutan laut lain serta ketentuan mengenai perikatan secara umum yang diatur dalam KUH Perdata.

Ketentuan yang mengatur penyelenggaraan pengangkutan laut maupun penggunaan kapal laut di dalam KUHD meliputi :

- a. Buku II KUHD titel V, mengenai penyediaan dan penggunaan kapal, yang diatur melalui Pasal 435 sampai dengan Pasal 436 KUHD.
- b. Buku II KUHD titel V-A, mengenai pengangkutan barang, yang diatur melalui Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 KUHD.
- c. Buku II KUHD titel V-B, mengenai pengangkutan orang, yang diatur melalui Pasal 521-533 KUHD.

Sedangkan ketentuan lain di atas KUHD yang erat kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan laut, yaitu :

- a. Titel I tentang kapal-kapal laut dan muatannya.
- b. Titel II tentang penguasaan kapal dan pemilikan bersama kapal.
- c. Titel III tentang nakhoda, anak buah kapal dan penumpangnya.
- d. Titel IV tentang perjanjian kerja laut.

## **B. Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan**

### **1. Pengertian Bongkar Muat Barang**

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan

melalui laut. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut :

“Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menemukannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menemukannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan Derek kapal”.

Dari pengertian kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan diatas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas dek kapal pengangkut.

## **2. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM)**

Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Untuk itu, perkembangan perusahaan jasa pengangkutan melalui laut berikut perusahaan-perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga semakin banyak bermunculan.

Guna mengatur pertumbuhan perusahaan-perusahaan tersebut, maka Pemerintah telah menerbitkan Instruksi Presiden (Inpres) No.3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk

Menunjang Kegiatan Ekonomi. Namun demikian 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(PBM) ini 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 Lini I maupun langsung ke alat angkutan.”

Dengan memahami pengertian PBM di atas menunjukkan bahwa kegiatan perusahaan jasa ini pada prinsipnya merupakan bagian dari kegiatan pengangkutan barang melalui kapal laut. Dalam hal mana, setiap barang angkutan yang akan diangkut ke atas kapal memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke dalam gudang Lini I di pelabuhan maupun langsung ke alat angkutan barang berikutnya.

### **C. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan**

Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur 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.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu PBM. Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), sehingga fungsinyapun berbeda dengan pengangkut.

Perusahaan Pelayaran dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut dituntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah dilakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan. Sedangkan fungsi PBM 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, sesuai dengan Ketentuan Pasal 1 ayat (a) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305.Phb-85, PBM

dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*.

Dengan demikian dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan, PBM 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.

#### **D. Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan**

Sebagaimana telah diterangkan di atas, bahwa fungsi PBM adalah memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan. Dalam hal mana, kegiatan pemindahan barang tersebut terdiri dari kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*.

Lebih lanjut 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. Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga. Tongkang, truk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.
2. Kegiatan *Cargodoring*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling (*extackle*) dari lambung kapal di atas

dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

3. Kegiatan *Receiving /Delivery*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang 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.

Berdasarkan jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut , dapat diketahui bahwa pada hakekatnya 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 waktunya, 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 :

- a. Giliran Kerja I : pukul 08.00-16.00
- b. Giliran Kerja II : pukul 16.00-24.00
- c. Giliran Kerja III : pukul 24.00-08.00

Dengan adanya pembagian giliran kerja (*shift*) dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut, menunjukkan adanya upaya pemerintah (Departemen Perhubungan) dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan bongkar muat barang di pelabuhan, di

samping untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang. Dengan meningkatkan efisiensi dan efektifitas serta pelayanan kegiatan bongkar muat barang tersebut, maka dimungkinkan mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan keamanan lalu lintas di pelabuhan. Hal ini selaras dengan sasaran yang digariskan Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu :

“Bahwa peranan pengusaha *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan”.

Sesuai dengan penetapan jadwal kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan berikut sarannya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah tersebut, menunjukkan bahwa sesuai dengan jenis kegiatan bongkar muat barang memungkinkan dalam pelaksanaannya dikerjakan oleh tiga buah PBM, yaitu PBM yang hanya bergerak di bidang *Stevedoring*, PBM yang bergerak di bidang *Cargodoring*, atau PBM yang bidang usahanya hanya menangani kegiatan usaha pelayanan jasa *Receiving/Delivery* saja.

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.

Namun demikian, bagi PBM yang memiliki kemampuan permodalan yang cukup memadai, tidak menutup kemungkinan untuk menangani semua jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

## **E. Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan**

Mengingat kegiatan bongkar muat barang merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sehingga dalam penyelenggaraannya tidak dapat dilepaskan dari Perum Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut. Oleh karenanya dalam menguraikan batas tanggung jawab PBM ini perlu diketahui mengenai batas tanggung jawab Perum Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut.

### **1. 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 diketahui bahwa tugas Cabang Perum Pelabuhan meliputi :

- a. Menyiapkan rencana bongkar muat dan pelayaran kapal.
- b. Menyelesaikan prosedur administrasi pemakaian fasilitas pelabuhan
- c. Mempersiapkan dan mengarahkan peralatan, tenaga kerja pelaksana serta melaksanakan pelayanan
- d. Untuk keselamatan barang, mengatur penggunaan dan ketertiban ruangan di tempat penumpukan barang yang ada di pelabuhan
- e. Meneliti kebenaran jumlah, ukuran dan jenis barang yang dibongkar/dimuat serta ketepatan waktu penggunaan fasilitas pelabuhan.
- f. 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 sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

## **2. 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 batang tanggung jawab EMKL meliputi :

- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
- b. Terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada Perum Pelabuhan melalui PBM berdasarkan *Delivery Order* (DO) yang ada.
- c. Terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
- d. Terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.

## **3. 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 :

- a. Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
- b. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
- c. Terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
- d. 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 persediaan kapal yang memadai.
- b. Tersedianya ruangan kapal, tempat pemadatan barang-barang angkutan di dalam ruangan kapal.
- c. Terjaminnya keamanan barang angkutan selama kegiatan pelayaran, pemadatan 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.

#### **4. Batas Tanggung jawab PBM**

Sebagaimana telah 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.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif. Pendekatan yuridis yaitu penelitian hukum yang mempergunakan data sekunder. (Ronny Hanitijo Soemitro, 1998) Pendekatan yuridis dipakai untuk melakukan penelitian terhadap obyek penelitian dengan berpegang pada peraturan-peraturan hukum yang ada, sedangkan pendekatan normatif adalah penelitian hukum yang mempergunakan data primer. Dalam penelitian ini dilakukannya suatu perbuatan yang berhubungan dengan obyek yang diteliti untuk memperoleh data yang obyektif.

Pendekatan yuridis normatif yang dimaksud dalam penelitian ini adalah suatu pendekatan secara yuridis yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yakni dengan menguji peraturan perundang-undangan tentang perusahaan bongkar muat kemudian mengamati, meneliti dan menganalisa secara langsung praktek PT Dharma Lautan Nusantara Cab. Semarang sehingga diperoleh data mengenai pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT Dharma Lautan Nusantara.

#### **B. Spesifikasi Penelitian**

Penelitian yang dilakukan ini merupakan penelitian diskriptif analitis, yaitu suatu penelitian hukum yang berusaha untuk menerapkan

permasalahan yang diteliti agar dapat memberikan gambaran yang relevan tentang sifat-sifat atau karakteristik atau keadaan yang dijadikan sebagai bahan analisa.

Diskriptif analitis dalam penelitian ini adalah dengan menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum yang berlaku dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan diatas, karena penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang pelaksanaan tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang melalui laut pada PT.Dharma Lautan Nusantara Cab.Semarang terhadap pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis mempergunakan cara sebagai berikut :

1. Data primer yang merupakan jenis data yang diperoleh secara tidak langsung dari nara sumbernya, diperoleh melalui kegiatan penelitian kepustakaan (studi pustaka), yaitu dengan mempelajari buku-buku literatur yang berkaitan dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut dan bongkar muat barang di pelabuhan.
  - a. Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Jadi seorang informan mempunyai banyak pengalaman tentang latar penelitian

(Moleong, 2002:90) yaitu Direktur Utama PT. Dharma Lautan Nusantara .

b. Responden adalah orang-orang yang terlibat langsung dalam penelitian, yaitu semua pihak yang menangani pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Responden merupakan orang-orang yang mempunyai banyak pengalaman tentang latar penelitian ( Moleong, 2002:90 ), yaitu :

- 1) Direktur Utama dan Kepala Bagian Bongkar Muat PT. Dharma Lautan Nusantara.
- 2) Kepala Sub Operasi PT. Dharma Lautan Nusantara
- 3) Kepala Sub Peralatan dan Angkutan PT. Dharma Lautan Nusantara.

2. Data Sekunder yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan. Pengumpulan data sekunder ini dilakukan dengan cara mengumpulkan dan meneliti buku-buku serta sumber bacaan lainnya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Data-data yang berhasil diperoleh ini dipergunakan sebagai landasan pemikiran yang bersifat teoritis. Data sekunder dalam penelitian ini adalah :

- 1) Bahan hukum primer terdiri dari :
  - a) Kitab Undang – Undang Hukum Perdata
  - b) Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

- c) Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 tanggal 15 Juli 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
  - d) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 13 Tahun 1989 tentang Pembinaan Pengusahaan Bongkar Muat dari dan ke kapal.
  - e) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57 Tahun 1991 tentang Pedoman Tarif Bongkar Muat Barang di Pelabuhan.
  - f) Keputusan Menteri Perhubungan No.88/AL 305/Phb-85 tanggal 11 April 1985 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke kapal.
  - g) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
  - h) Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No.A.2167/AL-62/1985 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke kapal.
  - i) Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal.
  - j) Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 25 Tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal.
- 2) Bahan Hukum Sekunder terdiri dari :
- Kepustakaan yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan bongkar muat terhadap kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat barang.

#### **D. Metode Penyajian Data**

Data yang telah terkumpul melalui kegiatan pengumpulan data pada dasarnya belum mempunyai makna yang berarti, terutama bila dikaitkan dengan tujuan penelitian. Hal ini mengingat data tersebut masih berupa data mentah sehingga memerlukan pengolahan lebih lanjut. Untuk keperluan pengolahan data ini, maka diperlukan penyajian data baik dalam bentuk tabel-tabel maupun uraian-uraian yang bersifat deskriptif.

#### **E. Obyektifitas dan Keabsahan Data**

Menggunakan teknik Triangulasi, yaitu tehnik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lainnya diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu. ( Moleong, 2001: 178 )

Teknik Triangulasi yang digunakan oleh penulis adalah pemeriksaan melalui sumber yang dicapai dengan jalan :

1. Membandingkan data hasil penelitian yang telah dibakukan dalam teori tentang prosedur tahapan yang harus dilalui dalam pelaksanaan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas dan membandingkannya dalam praktek dilapangan, serta menganalisa hasil wawancara dengan praktisi langsung di PT Dharma Lautan Nusantara.
2. Mencari dan mengumpulkan keterangan tentang proses bongkar muat meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving / delivery* melalui penjelasan dari Direktur, Kabag bongkar muat, Kasub peralatan

dan angkutan, dan Staff PT. Dharma Lautan Nusantara cabang Semarang.

#### **F. Metode Analisis Data**

Analisis data adalah proses menganalisis dan mengurutkan data ke dalam pola kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditentukan tema dan dapat dirumuskan hipotesa kerja seperti yang disarankan oleh data (Moleong, 1988: 103)

Data primer dan data sekunder yang diperoleh, dikemukakan dan di seleksi untuk kemudian di analisis. Dalam penelitian ini model analisis yang digunakan adalah model analisis kualitatif, yang dimaksud dengan metode analisis kualitatif adalah suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis. Data deskriptif analisis yaitu data yang dinyatakan oleh responden secara lisan, juga tingkah laku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai suatu yang utuh, kemudian disusun secara sistematis dalam bentuk laporan penelitian/laporan skripsi ini.(E.W. Burgess dalam Soekanto, 1986: 32)

Untuk dapat mencapai tujuan penelitian yaitu memperoleh kesimpulan, maka data yang diperoleh kemudian dikumpulkan setelah itu dilakukan analisis kualitatif yaitu kajian terhadap permasalahan yang diteliti dengan menggunakan acuan ilmu hukum, yang diberlakukan berdasarkan pada penemuan asas-asas dan informasi yang diuraikan secara induksi dengan mengambil kesimpulan dari hal-hal yang bersifat khusus.

Menurut (Miles, 1992 :15-19), langkah-langkah menganalisis data adalah :

1. Reduksi data

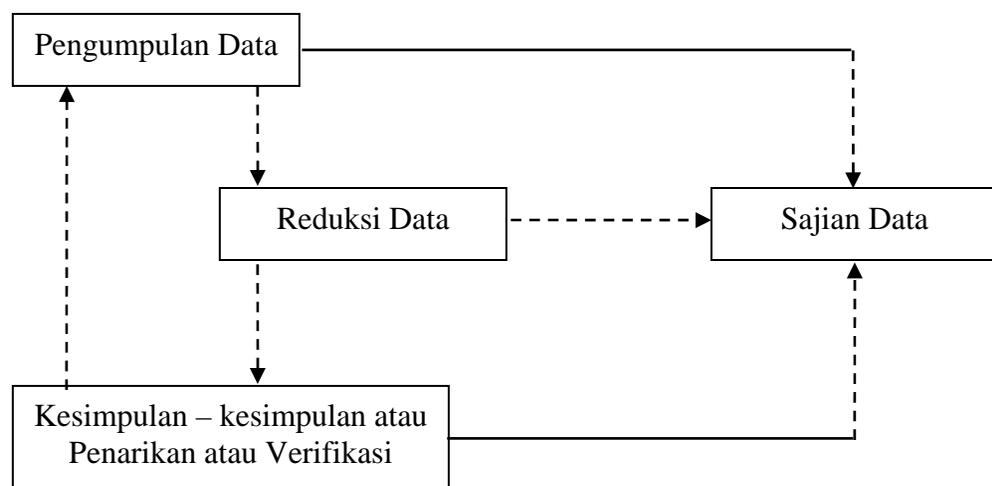
Reduksi data adalah proses pemilihan, perumusan perhatian dan penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi bahasan yang muncul dari catatan yang muncul di lapangan.

2. Penyajian data

Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3. Menarik kesimpulan

Menarik kesimpulan adalah sebagian dari kegiatan konfigurasi utuh. Kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung untuk mempermudah pemahaman tentang metode analisis tersebut, Miles dan Huberman menggambarkan siklus data interaktif sebagai berikut :



Model Analisis Interaktif (Miles dan Huberman 1992 : 20 )

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

#### **4. Gambaran Umum PT. Dharma Lautan Nusantara**

##### **a. Sejarah Singkat ( Brosur PT. Dharma Lautan Nusantara )**

PT. Dharma Lautan Nusantara merupakan anak perusahaan dari PT Djakarta Lloyd sebagai perusahaan pengangkutan barang melalui laut. Sementara itu, PT Djakarta Lloyd sendiri didirikan pada tanggal 18 Agustus 1950, dengan Akta Notaris Kardiman No. 83 yang bernama NV. Djakarta Lloyd. Dalam perkembangan selanjutnya, tepatnya pada tanggal 13 Agustus 1964 perusahaan pengangkutan barang yang juga melayani jasa perbaikan kapal (dok) ini berubah statusnya menjadi PN. Djakarta Lloyd. Perusahaan pengangkutan barang dan dok yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ini, pada awal tahun 1970 berubah lagi status badan hukumnya menjadi PT (Persero) Djakarta Lloyd.

Sejalan dengan meningkatnya perkembangan frekuensi arus barang di pelabuhan-pelabuhan di seluruh pelosok tanah air, maka PT Djakarta Lloyd dapat mengantisipasinya dengan membuka kantor-kantor cabang perusahaan di berbagai pelabuhan yang ada, seperti halnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Pada awal kegiatan pengangkutan barang dengan kapal laut, perusahaan ini langsung menangani kegiatan bongkar muat barang angkutannya dari dan ke kapal pengangkut. Namun

demikian, sejak Pemerintah menerbitkan Inpres No. 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk menunjang Kegiatan Ekonomi, PT Djakarta Lloyd menyerahkan kegiatan bongkar muat barang angkutannya kepada perusahaan lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan.

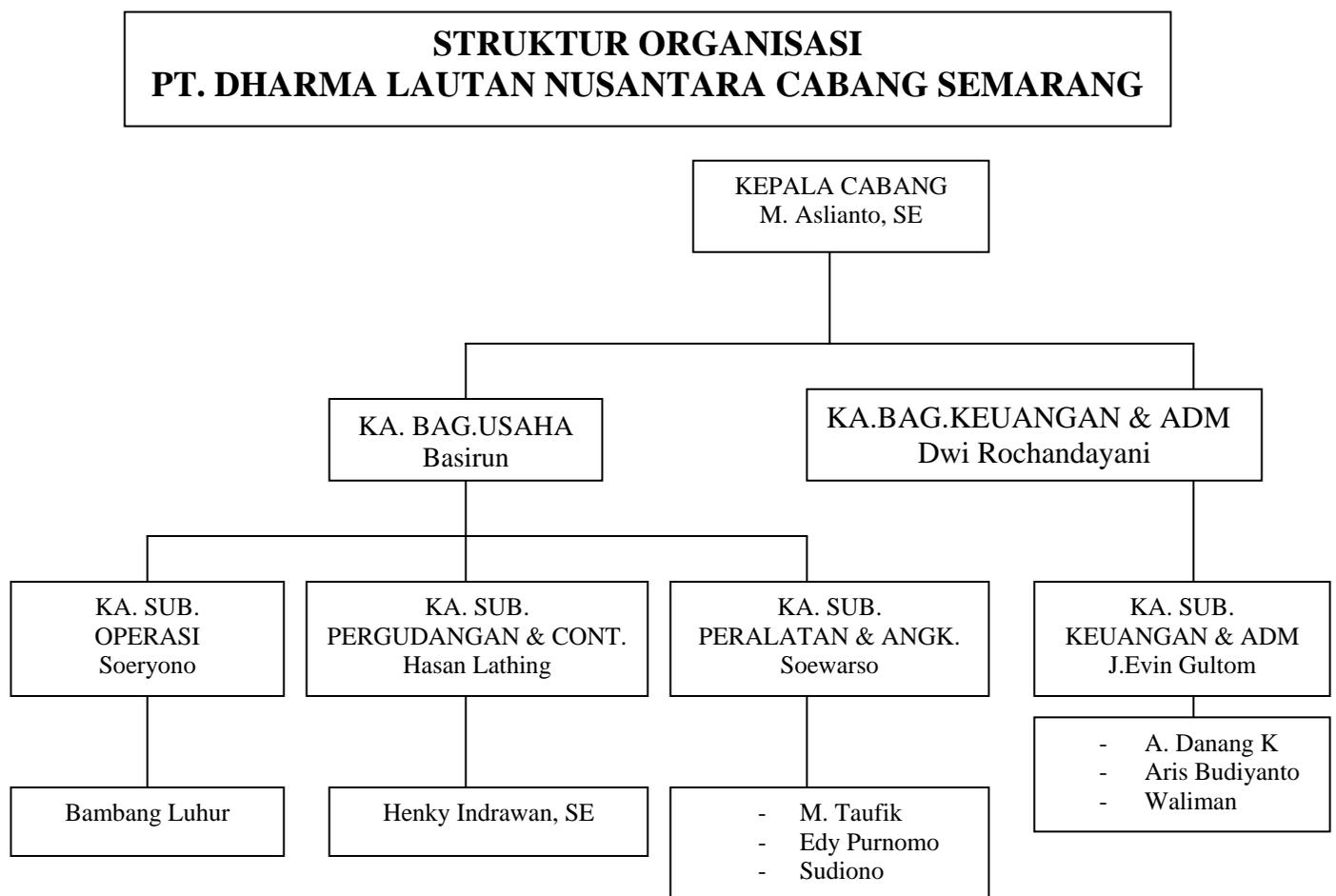
Setelah penerbitan Inpres No. 4 Tahun 1985 tersebut, PT Djakarta Lloyd mengembangkan usahanya di bidang kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dengan mendirikan PT Dharma Lautan Nusantara. Anak perusahaan dari PT Djakarta Lloyd ini tepatnya berdiri pada tanggal 11 April 1986. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) ini didirikan di Jakarta dan berkedudukan sebagai kantor pusat. Selaras dengan induk perusahaannya (PT Djakarta Lloyd), PT Dharma Lautan Nusantara juga membuka kantor-kantor cabangnya di berbagai pelabuhan di Indonesia, termasuk di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berkedudukan selaku kantor cabang. Tujuan Pemerintah mengeluarkan Inpres No. 4 Tahun 1985 adalah :

- 1) Untuk memperlancar arus barang di Pelabuhan.
- 2) Menghilangkan ekonomi biaya tinggi di Pelabuhan.

Sebelum adanya Inpres No. 4 Tahun 1985 pemerintah telah menetapkan tarif paket atau tarif yang merupakan kombinasi dari perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran dengan perusahaan bongkar muat. Hal ini mengakibatkan Pemerintah tidak dapat meninjau tarif pakatnya sehingga terjadilah apa yang disebut ekonomi dengan biaya

tinggi. Tarif ini dapat di monitor apabila antara perusahaan pelayaran dengan perusahaan bongkar muat barang dipisah , dan dengan dikeluarkannya Inpres ini maka masalah diatas dapat diatasi. Latar belakang dikeluarkannya Inpres No. 4 Tahun 1985 adalah untuk menggairahkan ekspor non migas.

Struktur Organisasi yang dimiliki oleh PT. Dharma Lautan Nusantara Cabang Semarang adalah Struktur organisasi berbentuk lini/garis, yaitu setiap atasan bertanggung jawab kepada atasan yang lebih tinggi. Untuk lebih jelasnya berikut ini adalah gambar struktur organisasi pada PT. Dharma Lautan Nusantara.



( sumber PT. Dharma Lautan Nusantara )

Tugas dan tanggung jawab dari masing-masing bagian adalah sebagai berikut :

- 1) Kepala cabang yang bertanggung jawab kepada Direksi, bertugas :
  - a) Memimpin dan mengkoordinasikan semua kegiatan perusahaan baik administrasi maupun operasional.
  - b) Memimpin dua kepala bagian
- 2) Kepala bagian Bongkar Muat, yang bertugas :
  - a) Merencanakan dan menyusun rencana kegiatan bongkar muat sesuai dengan yang ada.
  - b) Meneliti dan menyelesaikan serta memberikan saran-saran dalam menyelesaikan masalah klaim.
- 3) Sub bagian perencanaan klaim dan operasi, yang bertugas :
  - a) Merencanakan dan mengkoordinir pembuatan rencana bongkar muat sesuai dengan dokumen yang ada.
  - b) Menangani dan menyelesaikan semua permasalahan klaim.
  - c) Menyiapkan semua peralatan non mekanik.
  - d) Merencanakan dan menyusun rencana pekerjaan bongkar muat sehingga dapat mencapai kondisi yang ditargetkan.
  - e) Memimpin dan mengkoordinir pekerjaan bongkar muat.
- 4) Kepala Bagian Terminal, yang bertugas :
  - a) Memimpin dan mengkoordinir semua kegiatan di bagian terminal.
  - b) Mempersiapkan dan menyediakan tempat penyimpanan atau penitipan barang yang layak untuk menjamin keselamatan barang,

kelancaran pekerjaan dan efisiensi dalam pemakaian space atau ruang gudang.

- c) Mengawasi dan mengevaluasi serta mengendalikan penggunaan fasilitas untuk mencapai tolok ukur yang ditetapkan, sehingga dapat digunakan sebagai dasar penyusunan anggaran.
- 5) Sub bagian pergudangan dan container, yang bertugas :
- a) Menyiapkan dan menyediakan tempat penyimpanan barang seperti : *space* / ruang gudang, lapangan, depo (tempat penyimpanan container kosong), CY (tempat container isi).
  - b) Mengurus perijinan yang berhubungan dengan bongkar muat.
  - c) Menyelenggarakan administrasi pergudangan sesuai dengan ketentuan yang ada.
  - d) Mengadakan survey ke lapangan untuk mengawasi pekerjaan stuffing, stripping, penumpukan, pembongkaran atau pemuatan container.
  - e) Meneliti dan mengoreksi kebenaran dokumen yang berkaitan dengan container antara lain :
  - f) Pembuatan EIR (*Equipment Interchange Receive*)
  - g) Pembuatan *Stuffing List* (catatan pada waktu diadakan pemuatan dan pembongkaran pada container)
  - h) Menyelenggarakan administrasi yang berkaitan dengan container.
- 6) Sub bagian peralatan / angkutan, yang bertugas :
- a) Menyiapkan semua peralatan mekanik.

- b) Mengkoordinir pengoperasian semua peralatan serta mengadakan perawatan dan pemeliharaan terhadap semua peralatan bongkar muat.
  - c) Menyelenggarakan administrasi yang berhubungan dengan peralatan.
  - d) Melaksanakan jasa angkutan baik darat maupun laut agar tercapai door to door service dalam usaha bongkar muat.
  - e) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan terhadap semua peralatan angkutan.
  - f) Melaksanakan administrasi yang berhubungan dengan angkutan.
- 7) Kepala Bagian Keuangan dan Administrasi, yang bertugas :
- a) Mengatur tersedianya dana untuk kelancaran kegiatan perusahaan.
  - b) Mengawasi dan meneliti sumber dana dan penggunaannya.
  - c) Menjamin terselenggaranya administrasi umum, keuangan dan akuntansi sesuai dengan nominal yang ada.
  - d) Membuat program pembinaan pegawai.
  - e) Melaksanakan tugas hubungan masyarakat.
  - f) Mengkoordinir tugas penyusunan anggaran dan investasi perusahaan untuk budget control (untuk melihat rencana dengan kenyataan anggaran yang ada).
- 8) Sub bagian Perbendaharaan dan Nota, yang bertugas :
- a) Melakukan verifikasi atas nota, kwitansi, faktur-faktur dan tagihan.

- b) Menyiapkan rencana anggaran pembayaran harian.
  - c) Melaksanakan pembayaran, penerimaan dan penyimpanan serta alat pembayaran lainnya.
  - d) Menyelesaikan urusan setoran dengan bank.
  - e) Membuat laporan harian kas.
  - f) Mengadakan pemeriksaan penutupan kas/bank pada setiap akhir jam kerja.
  - g) Memuat laporan realisasi anggaran kas/bank pada setiap bulanannya antara buku kasir dengan rekening koran bank.
- 9) Sub bagian akuntansi, yang bertugas :
- a) Menyusun anggaran eksploitasi cabang
  - b) Menyusun laporan keuangan.
  - c) Melaksanakan penyimpanan arsip akuntansi.
- 10) Sub bagian umum dan personalia, yang bertugas :
- a) Melaksanakan pengadaan semua kebutuhan perusahaan.
  - b) Menyelenggarakan administrasi umum.
  - c) Melaksanakan pemeliharaan dan perawatan atas semua inventaris perusahaan.
  - d) Mengadakan penelitian secara kontinyu terhadap semua bidang personalia yang menyangkut bidang administrasi kesejahteraan dan kesehatan.
  - e) Menyelenggarakan administrasi personalia secara lengkap dan terbaru.

- f) Pada tingkat awal menangani dan menyelesaikan perselisihan yang timbul dalam hubungan kerja..
- g) Menyelesaikan dan membina hubungan baik dengan instansi yang terkait.

#### b. Peralatan Bongkar Muat

PT. Dharma Lautan Nusantara sebagai salah satu penyedia jasa bongkar muat barang di dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang didukung oleh peralata-peralatan bongkar muat barang sebagai fasilitas pelayanan bongkar muat yang dibedakan antara peralatan non mekanis dan peralatan mekanis ( Wawancara dengan Soewarso, bagian peralatan dan angkutan PT. Dharma Lautan Nusantara, Wawancara dengan Basirun bagian Kepala Bagian Usaha PT. Dharma Lautan Nusantara, Wawancara dengan Bp. Aslianto Kepala Cabang PT. Dharma Lautan Nusantara Cab. Semarang, tanggal 17 Juli 2006 ) beliau bertiga mengemukakan bahwa peralatan yang dipakai dalam proses bongkar muat barang adalah non mekanis dan mekanis, jadi pendapat beliau bertiga sama.

##### 1) Peralatan non mekanis yang terdiri dari :

###### a) Sling

Sling adalah alat yang digunakan untuk membongkar barang-barang yang sudah dikarung. Bentuk sling yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat barang diantaranya yaitu:

- (1) Sling branjang yaitu sling yang digunakan untuk membongkar barang yang dikemas dengan bag/cargo (biasanya barang-barang yang bersifat curah.
- (2) Sling tali yaitu alat untuk mengangkat back cargo (barang-barang dengan kemasan karung)
- (3) Sling drum yaitu sling yang digunakan untuk mengangkat barang-barang yang dikemas dengan drum (biasanya khusus untuk barang-barang cair seperti aspal)
- (4) Sling heavy lift yaitu sling yang digunakan untuk mengangkat barang atau alat-alat yang kapasitasnya tidak boleh melebihi kapasitas heavy liftnya.
- (5) Sling huck rantai yaitu sling yang digunakan untuk mengangkat alat-alat berat.
- (6) Sling koil yaitu sling yang digunakan untuk mengangkat barang yang kapasitasnya tidak boleh melebihi kekuatan sling koilnya.
- (7) Sling besi yaitu sling yang digunakan untuk mengangkat peti-peti yang berat dan balok.
- (8) Jenis sling yang lainnya yang juga sering dipakai oleh Perusahaan Bongkar Muat adalah sling kawat, sling mobil, sling amben dan sling semen.

b) Sekop

Sekop adalah alat yang digunakan untuk membongkar barang apabila ada barang yang curah, seperti pupuk.

c) Jala lambung

Jala lambung adalah alat pengaman yang dipasang diantara sisi kapal dengan darat untuk pengamanan agar barang tidak jatuh ke laut.

d) Pengaman Koil

Pengaman koil adalah biasanya digunakan untuk mengamankan koil agar barang tidak sampai rusak.

e) Elephant Foot

Elephant foot biasanya digunakan untuk mengangkat, menguci container apabila container akan diangkat.

f) Ampalan

Ampalan adalah digunakan untuk meratakan apabila forklit stapping/restapping di dalam container.

g) Segel

Segel adalah alat yang digunakan untuk mengangkat barang-barang yang tidak boleh melebihi kapasitasnya. Segel yang digunakan ada berbagai ukuran yakni segel 2,5 ton, segel 6 ton, segel 8,5 ton, segel 12 ton, segel 17 ton, segel 20 ton dan segel ukuran 30 ton.

f) Sprender

Spreader digunakan untuk mengangkat container. Container yang digunakan ada yang ukuran 20 dan 40 feet.

g) Spreader koil

Spreader koil digunakan untuk mengangkat koil apabila koil akan diangkat.

h) Steel plate

Steel plate digunakan sebagai landasan forklift apabila jalannya becek.

i) Ganco

Ganco adalah alat untuk menghubungkan tali yang ada di darat dengan crane di kapal.

2) Peralatan Mekanis

Peralatan mekanis yang sering digunakan dalam kegiatan bongkar muat barang adalah :

a) Forklift

Forklift adalah alat yang digunakan untuk mengangkat barang-barang dari dermaga ke lapangan penumpukan atau dari lapangan penumpukan ke dermaga.

b) Crane

Crane adalah alat untuk membongkar barang dari kapal ke dermaga atau dari dermaga ke kapal. Crane berbentuk seperti mobil untuk mengangkat barang-barang berat.

2. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang dilakukan oleh PT. Dharma Lautan Nusantara
  - a. Proses pembongkaran barang meliputi tahap-tahap, yaitu : stevedoring, cargodoring, receiving/delivery. Seorang stevedore haruslah bekerjasama dengan berbagai pihak yang terlibat dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. (Wawancara dengan Bp. Basirun bagian Kepala Bag. Usaha PT Dharma Lautan Nusantara, Semarang 20 Juli 2006)
  - b. Proses bongkar muat yang ditangani oleh PT. Dharma Lautan Nusantara juga melalui tahap yang tidak mudah, dan juga tidak sulit yang terpenting adalah pelayanan jasa yang yang diberikan dapat memuaskan pihak pengguna jasa bongkar muat, proses yang harus dilalui yang pertama adalah proses stevedoring setelah itu harus melewati tahap yang kedua yaitu cargodoring pemindahan barang sesudah dibongkar dari kapal. Tahap yang terakhir adalah receiving / delivery proses ini merupakan kegiatan menerima menyerahkan barang dari dan ke wilayah lain, maksudnya setelah barang dibongkar mau langsung dikirim ke tempat lain atau mau disimpan ke gudang terlebih dahulu. (Wawancara dengan Bp. Aslianto sebagai Kepala Cabang PT. Dharma Lautan Nusantara, Semarang 20 Juli 2006)
  - c. “ Wah saya ndak begitu tahu persisnya mbak, saya cuma taunya ya stevedoring, cargodoring, sama receiving, saya Cuma kalau ada kapal mau bongkar saya yang nyiapkan peralatannya buat bongkar muat itu aja

mbak.” (Wawancara dengan Bp. Soewarso Ka. Sub Peralatan & Angkutan PT. Dharma Lautan Nusantara, Semarang 20 Juli 2006)

Setelah mendengar beberapa keterangan dari Bp. Basirun, Bp. Aslianto, dan juga Bp. Soewarso dapat penulis simpulkan bahwa dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah proses stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery.

### 3. Tarif Bongkar Muat pada PT. Dharma Lautan Nusantara

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian pada PT. Dharma Lautan Nusantara Cab. Semarang, dalam menentukan besarnya tarif bongkar muat pada prinsipnya telah diatur oleh Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal di Pelabuhan dan mencabut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57 tahun 1991 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Bongkar Muat Barang di Pelabuhan.

Tarif bongkar muat di pelabuhan yang diatur dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002., yaitu :

- a. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat yang dihitung berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat yang dihitung berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan

- b. Penetapan satuan ukuran berat atau isi dalam pengenaan tarif berdasarkan satuan ukuran dalam manifest atau realisasi bongkar muat.

Penetapan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berpedoman pada pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang di pelabuhan sebagaimana dimaksud dengan cara :

- 1) Menghitung biaya bagian tenaga kerja bongkar muat yang dilakukan bersama-sama oleh perusahaan bongkar muat dengan koperasi tenaga kerja bongkar muat beserta serikat pekerja TKBM.
- 2) Hasil perhitungan biaya bagian tenaga kerja bongkar muat tersebut pada huruf a ditambah dengan perhitungan biaya bagian perusahaan bongkar muat, maka penyedia jasa dan pengguna jasa bongkar muat menetapkan besaran tarif jasa pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berdasarkan kesepakatan.

Tarif bongkar muat di tiap pelabuhan berbeda dan akan berubah apabila ada kenaikan biaya kebutuhan. Perubahan tarif bongkar muat barang disebabkan oleh :

- a) Kenaikan upah TKBM.
- b) Peningkatan kesejahteraan TKBM
- c) Peningkatan produktivitas bongkar muat
- d) Kenaikan peralatan bongkar muat

Asosiasi-asosiasi yang terkait dan berkepentingan dengan tarif bongkar muat adalah Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI), Asosiasi Pelayaran Nasional Indonesia atau Indonesia

National Shipowner Association (INSA), Gabungan Importir Nasional Indonesia (GINSI), Gabungan Forwarder dan Eksportir Indonesia (Gafeksi), dan Gabungan Perusahaan Eksportir Indonesia (GPEI).

Dalam kesepakatan antara asosiasi PBM dan market forces disebutkan antara lain sebagai berikut :

Bahwa bongkar muat terdiri dari biaya *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery* dengan perincian :

(1) Biaya bongkar muat dalam kondisi FIOS term terdiri dari biaya *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

(2) Biaya bongkar muat dalam kondisi Liner term terdiri dari biaya *Cargodoring* dan *receiving/delivery*.

(3) Biaya bongkar muat untuk no.1 dan 2 diatas didasarkan pada biaya bongkar muat dengan mempergunakan alat-alat non mekanik atau *labour intensive*

(4) Dalam kegiatan dan pencatatan bongkar muat barang dari dan ke kapal harus mempergunakan suatu perusahaan tally yang independent

4. Hambatan yang dihadapi oleh PT. Dharma Lautan Nusantara
  - a. Hambatan yang paling penting dalam pelaksanaan bongkar muat barang adalah faktor alam/ cuaca. (Wawancara dengan Bp. Aslianto sebagai Kepala Cabang PT. Dharma Lautan Nusantara, Semarang 21 Juli 2006).
  - b. Hambatan yang terpenting adalah alat transportasi yang tidak tepat waktu, karena dalam pelaksanaan bongkar muat diperlukan waktu yang on time

yang kedua adalah faktor cuaca, dan berikutnya Sumber Daya manusianya. (Wawancara dengan bapak Basirun Kepala Bagian Usaha PT Dharma Lautan Nusantara, Semarang 21 Juli 2006)

- c. Hambatan yang dapat menghalangi proses bongkar muat barang adalah faktor cuaca, SDM, transportasi, peralatan. (Wawancara dengan Bp. Danang Sie Umum PT Dharma Lautan Nusantara, Semarang 21 Juli 2006)

Setelah penulis cermati dari ketiga pendapat tersebut bahwa hambatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang terpenting adalah yang pertama adalah cuaca, kedua transportasi untuk mengangkut barang muatan bongkaran dari kapal, yang ketiga adalah Sumber Daya Manusia.

## **B. Pembahasan**

1. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang Dilakukan Oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Proses bongkar muat barang di pelabuhan meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. (R.P Suyono )

- a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah jasa bongkar muat dari dan ke kapal, dari ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan Derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *stevedore*. *Stevedore* yang

bertugas diatas kapal disebut *stevedore* kapal, sedangkan *stevedore* yang bertugas di darat disebut *quay supervisor*.

Dalam melaksanakan tugasnya *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelabuhan Indonesia, Perusahaan pelayaran, EMKL, Forwader, pemilik barang, TKBM, dan yang lainnya. Seorang *stevedore* umumnya adalah orang yang pernah bertugas diatas kapal dan berdinasi sebagai perwira atau orang yang biasa menangani buruh karena *stevedore* akan mengkoordinir pekerjaan dan buruh TKBM melalui mandor atau kepala regu kerja (KRK) dalam, bekerja, *stevedore* dibantu oleh foreman. Koordinasi kegiatan *stevedoring* diatas kapal dengan di darat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau terminal operator.

Dalam mengerjakan bongkar muat kapal selain foreman juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* yaitu :

- 1) *Cargo Surveyor* perusahaan PBM, yaitu petugas survey yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik barang yang dimuat/bongkar dari dan ke kapal dalam hubungannya dengan klaim.
- 2) Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang dimuat/bongkar dari kapal atau sebaliknya dari darat.
- 3) Administrasi, yaitu petugas-petugas yang mempersiapkan administrasi, yaitu *hatch-list*, *stowage plan*, *statement of fact*, *labour and time sheets*, *daily report*, *tally sheet*, dan lain-lain.

Kegiatan *Stevedoring* meliputi :

- a) *Stevedoring* sebelum kapal tiba

Beberapa hari sebelum kapal tiba, para petugas yang akan melakukan bongkar muat akan memeriksa dan mengelola data yang diterima, menyangkut kapal dan muatan yang akan dikerjakan. Data informasi dapat berupa teleks, faks, telegram, surat, manifest, stowage plan, hatch list, special cargo dan lainnya yang diperlukan. Kemudian mereka melakukan pertemuan yang sering disebut sebagai pre-arrival meeting (PAM). Dalam pertemuan ini disusun rencana kerja berdasarkan data yang ada. Dalam menyusun rencana bongkar muat stevedore perlu mempelajari :

- (1) Stowage plan
  - (2) Muatan berat dan kapasitas dari barang muatan
  - (3) Perlu tidaknya memakai shore crane dari darat
  - (4) Cukup tidaknya jumlah gang buruh
  - (5) Ada tidaknya controlling hatch, yaitu palka dengan muatan terberat
  - (6) Ada tidaknya muatan berbahaya
  - (7) Alat-alat apa saja yang digunakan
  - (8) Berapa gang TKBM yang dibutuhkan
  - (9) Ada tidaknya petikemas diantara break-bulk cargo
  - (10) Apakah perlu memperkerjakan lembur atau tidak
- b) *Stevedoring* setelah kapal sandar

Dalam persiapan membuka palka kapal, harus diketahui bahwa pada umumnya palka kapal jenis break bulk ditutup oleh papan biasa,

dimana untuk membukanya harus membuka dulu tutup palka yang terbuat dari terpal atau vinil plastik. Setelah terbuka, papan-papan penutup palka baru dibuka satu persatu dan akhirnya membuka boyo-boyonya. Semua pekerjaan ini bisa dilaksanakan oleh buruh pelabuhan sendiri.

Apabila palka kapal sudah dibuka, perwira kapal dengan surveyor masuk untuk memeriksa keadaan muatan guna mengetahui apakah ada keringat atau rusak dan dicatat seperlunya dan jangan sampai membiarkan buruh masuk terlebih dahulu. Penyelenggaraan maupun kelancaran pekerjaan serta keamanan terhadap tenaga kerja dan buruh menjadi tanggung jawabnya. Biasanya oleh kapal dimintakan watchman untuk ikut menjaga keamanan di kapal dan biasanya disediakan petugas darat dari agen pelayaran. Jam kerja bongkar muat disesuaikan dengan waktu kerja dari buruh.

c) Kegiatan bongkar dari kapal

Semua barang yang akan dibongkar diangkat dari permukaan mulut palka kapal sehingga barang yang letaknya jauh dari mulut bisa dipindahkan dahulu ke permukaan mulut palka. Sebelumnya diusahakan agar permukaan mulut palka pada barang-barang yang terletak disana dibongkar lebih dahulu, sehingga letak permukaannya menjadi lebih rendah dibandingkan permukaan muatan lainnya. Dengan cara ini pengumpulan barang di tepi palka menjadi lebih

mudah, dan apabila dasar palka sudah terlihat maka bisa digunakan forklift.

Sebelum barang diturunkan, keadaan dermaga mestinya sudah dibersihkan dan bebas dari penghalang juga diperhatikan agar dermaga kering terutama setelah hujan. Dalam membongkar barang muatan dari kapal juga harus memakai peralatan bongkar muat yang sesuai.

#### d) Ship Operation

Ship Operation adalah kegiatan bongkar muat di kapal yang mempergunakan peralatan bongkar muat kapal atau juga dinamakan boom dan Derek. Operasi dari Derek terdiri dari empat langkah, yaitu :

- (1) Mengkaitkan atau menyantelkan sling muatan pada ganco atau hook dalam palka.
- (2) Memindahkan ganco berikut muatan dari palka ke dermaga di sisi kapal.
- (3) Melepaskan sling muatan dari ganco di dermaga dan muatan diatas dermaga atau kendaraan pengangkut (truk).
- (4) Mengembalikan ganco dari dermaga ke palka untuk melanjutkan kegiatan berikutnya.

Ketika melakukan bongkar muat sering terjadi ganco muatan dari suatu Derek terhenti. Dengan demikian ganco menggantung beserta muatan yang diangkat (*hook idle*). Penyebab *hook idle* ini adalah :

- (a) Barang-barang muatan belum disusun dalam sling atau palet.
  - (b) Letak muatan jauh dari *hatch-square* atau mulut palka sehingga harus diangkat dari sisi palka ke tengah mulut palka.
  - (c) *Winchdriver* kurang terampil.
  - (d) Karena kecepatan *stevedore* kapal dan di darat tidak sebanding sehingga muatan yang ada di dermaga belum diangkat.
- e) Membongkar langsung ke truk

Istilah umum yang sering dipakai untuk cara ini adalah *truck-lossing*. Hal yang perlu diperhatikan ketika membongkar langsung ke truk adalah apakah jumlah truk yang tersedia cukup untuk menampung muatan dari kapal. Agar semuanya berjalan dengan baik maka harus ada kerja sama yang baik antara *stevedore*, EMKL, dan gudang atau lapangan penampung. Apabila tidak ada kerja sama yang baik maka akan timbul sling gantung disebabkan menunggu truk yang belum bergerak karena gudang maupun petugas bea cukai belum siap.

Perlu juga diperhatikan apakah jadwal kerja dari kapal dan pergudangan yang akan menampung muatan adalah sama. Untuk muatan karung, sling-sling harus dilepas lebih dahulu setelah sling dengan muatan karung sampai diatas truk, kemudian muatan disusun sedemikian rupa hingga mudah dibongkar. Drum-drum dapat disusun melintang di bak truk agar ditempat pembongkaran dapat digelinding dengan mudah keluar, tetapi semua tergantung pada cara

pembongkaran di tempat tujuan sehingga dapat dicegah terjadinya kerusakan yang dapat menimbulkan kerugian, baik waktu dibongkar ke atas truk maupun pada saat membongkarnya.

f) Pembongkaran ke dermaga

Dalam hal ini dermaga dalam keadaan siap menerima muatan dari kapal artinya bersih dan bebas dari penghalang. Barang-barang yang dibongkar dilepas dahulu dari *tackle*, tidak dengan cara menarik ganco dan menarik sling atau alat-alat *stevedore* lainnya, melainkan sling lebih dahulu dilepas dan begitu juga apabila muatannya berupa setumpuk karung, jika perlu diletakkan di palet agar mudah dibawa ke tempat penimbunan. Peti-peti atau barang berat lainnya diberi ganjalan di dermaga agar mudah diangkat dengan forklift., Apabila muat/bongkar barang dengan jala-jala agar tidak rusak terjepit maka juga harus diganjal.

g) Kegiatan *stevedoring* setelah kapal berangkat

Untuk mengetahui apakah bongkar/muat suatu kapal telah dilakukan dengan baik dan tidak ada kekurangannya, maka perlu dilihat dan diperiksa lagi laporan harian selama pekerjaan di pelabuhan.

Rekapitulasi dari seluruh kegiatan dapat dilihat melalui :

(1) *Labour and time sheet*

(2) *Statement of fact*

(3) *Out tum report*

(4) Laporan klaim atau laporan lainnya.

Laporan diolah oleh administrasi dari *stevedoring* dan dengan cara ini akan didapat perolehan data yang teliti mengenai :

- (a) Jumlah ton muatan yang dimuat atau dibongkar
- (b) Perincian pemakaian alat mekanik dan non mekanik
- (c) Lost time yang diperinci penyebabnya apakah dari teknis, operasi, cuaca dan lain hal.
- (d) Kapasitas bongkar/muat rata-rata dalam satu hari, per jenis barang, pergang/jam
- (e) Kerusakan yang terjadi atau hal lain selama bongkar muat dari kapal.

Semua data akan dikumpulkan, semua pengeluaran dan biaya dicatat untuk dijadikan dokumen pendukung tagihan pada prinsipal kapal atau pemilik barang. Apabila kapal membongkar atau memuat barang berdasarkan FIOS terms, maka semua biaya *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery* menjadi beban pemilik barang.

Dalam liners terms maka semua biaya dan jasa dimasukkan dalam disbursement yang akan ditagih pada kapal atau prinsipalnya. Langkah berikutnya adalah membuat evaluasi mengenai pekerjaan yang sudah dikerjakan untuk mengetahui apakah pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan rencana yang dibicarakan dalam pre-arrival meeting. Hasil evaluasi dituangkan dalam laporan menyangkut

laydays, rate yang dicapai, lost time dan apakah biaya pendapatan sesuai dengan rencana.

h) *Administrasi Stevedoring*

Persiapan administrasi stevedoring ketika mengerjakan kapal adalah :

- (1) Tally yang akurat, baik di kapal dan di darat. Tally disini adalah pencatatan penghitungan jumlah barang.
- (2) Menyiapkan dan mengerjakan labour & time sheet, short landed and overlanded list, damage cargo list dan lainnya diusahakan agar ditandatangani oleh kapal pada waktu yang tepat.
- (3) Menyusun statement of fact.
- (4) Mempersiapkan semua dokumen-dokumen yang diperlukan dari bagian *stevedoring* untuk menyusun nota-nota tagihan dalam batas waktu dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Untuk barang-barang yang dibongkar isi dari tally dan catatan kerusakan yang dibuat oleh petugas tally akan menentukan apakah consignee akan mengajukan klaim terhadap PBM atau perusahaan pelayaran yang mengangkut barangnya. Oleh karena itu ada baiknya diadakan double tally yaitu tally di kapal dan didarat atau gudang. Apabila ada muatan yang dibongkar rusak atau kurang maka petugas tally bersama petugas klaim membuat surat klaim (*claim report*). Kekurangan barang bisa terjadi karena masih tertinggal di kapal akibat terjepit muatan lainnya atau sulit dikenali karena merknya

kurang jelas. Dengan data dari tally dan pergudangan, petugas klaim membuat surat yang dinamakan *cargo tracers* ke pelabuhan berikut dan sebelumnya dari persinggahan kapal karena ada kemungkinan barangnya masih berada disana.

Untuk mencegah timbulnya klaim dalam bongkar/muat barang sering dipergunakan jasa independent *cargo surveyor*. *Cargo surveyor* ini akan memeriksa dengan teliti setiap kerusakan dan apabila perlu dengan bantuan laboratorium. Atas hasilnya, surveyor sering diminta jasanya oleh pihak kapal, pemilik barang dan mungkin juga oleh perusahaan asuransi.

## 2. *Cargodoring*

*Cargodoring* atau *quay-transfer* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanis berupa forklift. Dalam praktek forklift adalah alat yang paling banyak digunakan. Penggunaan forklift adalah sebagai berikut :

- a. Muatan diambil oleh forklift dari tempat pembongkaran disisi kapal di dermaga setelah dilepas dari sling kapal.
- b. Muatan dipindahkan dari dermaga ke area penumpukan dengan bantuan forklift.
- c. Forklift menyusun ke sisi dermaga untuk mengambil muatan yang berikut.

- d. Forklift kembali ke sisi dermaga untuk mengambil muatan yang berikutnya.

Kegiatan *cargodoring* dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- 1) Jarak tempuh

Apabila jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan cukup jauh maka akan memperlambat proses *cargodoring*, dan sebaliknya jika jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan pendek maka proses *cargodoring* akan menjadi lebih cepat.

- 2) Kecepatan Kendaraan

Kecepatan kendaraan pengangkut dari dermaga ke gudang atau area penumpukan sangat mempengaruhi proses *cargodoring*. Pergerakan forklift dari titik pengambilan ke tempat penurunan muatan dan kembali lagi ke tempat pengambilan disebut sebagai *transfer-cycle*. Ukuran *transfer-cycle* adalah waktu, apabila *transfer-cycle* lebih singkat tentunya pembongkaran atau pemuatan kapal akan lebih cepat dan untuk hal ini tergantung dari kerja sama antara kapal, dermaga dan pergudangan.

Aktifitas *cargodoring* bisa berjalan produktif dan efisien apabila peralatan dimanfaatkan dengan baik. Agar downtime rendah maka perlu pemeliharaan peralatan dengan baik dan teratur. Downtime adalah tidak aktifnya kegiatan akibat tidak tersedianya atau kekurangan forklift pada saat dibutuhkan.

Untuk menjaga berfungsinya peralatan, juga perlu diperhatikan kemampuan mengangkat (*lifting capacity*) dari forklift dan sifat muatan dalam jenis dan bentuknya.

Downtime selain karena kurang atau tidak adanya forklift juga bisa akibat dari kurangnya peralatan lain seperti gerobak atau tempat penumpukan yang hampir penuh, atau kapal hampir kosong.

### 3. *Receiving/Delivery* Operation

*Receiving/Delivery* merupakan kegiatan menerima atau menyerahkan barang dari dan ke wilayah pelabuhan. Kegiatan ini merupakan kegiatan terakhir dari terminal operation.

Kegiatan *receiving/delivery* pada dasarnya ada 2 macam, yaitu :

#### a. Pola muatan angkutan langsung

Pola muatan angkutan langsung adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal. Pada pola angkutan langsung, kegiatan *receiving/delivery* dilakukan dengan cara :

- 1) Kendaraan atau alat angkut langsung ditempatkan di posisi sebelah lambung kapal pada palka dimana bongkar muat dilakukan di bawah ganco kapal yang bekerja.
- 2) Muatan dimasukkan dalam palka atau diturunkan dari palka dengan ganco kapal dari atau ke truk/tongkang.
- 3) Penyelesaian dokumen.

Data yang diperlukan pada pola angkutan langsung adalah :

- a) Jumlah barang yang akan dibongkar/muat.
  - b) Kecepatan rata-rata bongkar/muat
  - c) Waktu mulai dan selesainya pembongkaran
  - d) Jenis dan kapasitas kendaraan pengangkut yang digunakan
  - e) Jumlah kendaraan yang diperlukan
  - f) Apabila jumlah kendaraan terbatas, maka jauh atau dekatnya tempat membongkar/memuat barang dari dan ke kapal (gudang penampung).
- b. Pola muatan angkutan tidak langsung

Pola muatan angkutan tidak langsung adalah penyerahan/penerimaan barang/petikemas setelah melewati gudang atau lapangan penampungan. Pada pola angkutan tidak langsung, kegiatan *receiving/delivery* dilakukan dengan cara :

- 1) Penempatan alat angkut disebelah gudang/pintu darat.
- 2) Pemindahan muatan atau penurunan muatan dari atau gudang atau tempat penumpukan.

#### Penyelesaian dokumen

Langkah-langkah yang harus diambil agar barang-barang impor cepat keluar dari daerah pelabuhan adalah :

- a) Informasi kepada pemilik barang bahwa barang telah dibongkar dari kapal dan juga batasan dari masa bebas penumpukan (*free storage*)

b) Waktu yang tepat untuk pengeluaran barang.

Terlambatnya operasi *receiving/delivery* dapat disebabkan oleh beberapa hal, yaitu :

- (1) Cuaca buruk atau hujan pada waktu bongkar/muat kapal.
- (2) Terlambatnya angkutan darat atau tongkang
- (3) Terlambatnya dokumen
- (4) Terlambatnya informasi atau alur (flow) dari barang.
- (5) Perubahan dari loading pont.

## 2. Tarif Bongkar Muat

Untuk memudahkan dalam hal tarif bongkar muat maka barang-barang yang akan dibongkar/muat dibagi menjadi : (R.P Suyono)

### a. *General Cargo*

- 1) Tarif bongkar muat yang dibebankan kepada pemilik barang (*consignee*) atau *shipper* ditetapkan secara rata-rata, baik pada hari kerja biasa maupun pada hari minggu dan libur resmi.
- 2) Dengan ketentuan tarif rata-rata ini untuk mempercepat bongkar/muat barang dan keberangkatan kapal, maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan setiap hari selama 24 jam baik pada hari kerja biasa maupun pada hari libur resmi.
- 3) Tarif bongkar muat ditetapkan sesuai golongan barang dan kelompok barang sebagai berikut : ( R.P Suyono )
  - a) Kelompok 1 : ikan beku, kaca, rollpaper, tissue time, sawn timber, loose bundle, steel pipe in pcs.

- b) Kelompok 2 : curah cair dalam drum, general cargo, keramik, steel pipes in bundle, slab iron, bale pulp, tin plate, tiang pancang, steel envelope.
- c) Kelompok 3 : curah kering, palletize/unitize, rotan, sawntimber in bundle, billet pcs, railway steel pcs, pig iron.
- d) Kelompok 4 : Bag cargo dan jumbo bags
- e) Kelompok 5 : H.beam.h/r coil, steel bar (ingot), billet in bdl, steel plate, wire rod, dan railway steel in bdl.

Satuan pembebanan barang berdasarkan ton/m<sup>3</sup> dan untuk golongan barang yang tidak tercantum dalam daftar dikenakan tarif golongan general cargo. Untuk bongkar muat hewan dalam krangkeng/kandang dikenakan tarif general cargo berdasarkan revenue ton. Tarif untuk kendaraan bermotor berlaku bila dilakukan bongkar muat secara Ro-Ro, bila tidak tidak dikenakan tarif general cargo berdasarkan revenue ton. Tarif minimumnya adalah 2 ton atau 2 M<sup>3</sup> untuk tiap B/L.

Dalam kegiatan bongkar muat secara langsung dari kapal atau *ship-side receiving/delivery*, perhitungannya adalah sebagai berikut:

(1) FIOS Term

FIOS Term adalah biaya yang diberlakukan apabila kapal disewa dan semua biaya bongkar muat barang dibayar oleh penyewa kapal, yang terdiri dari :

- (a) *Stevedoring* : 100 % dari tarif dasar *stevedoring*
- (b) *Cargodoring* : 50 % dari tarif dasar *cargodoring*.
- (c) *Receiving/delivery* : 50 % dari tarif dasar *receiving/delivery*.

(2) Liner Term

Liner Term adalah biaya yang semuanya ditanggung oleh perusahaan pelayaran atau yang punya kapal, terdiri dari :

- (a) *Cargodoring* : 50 % dari tarif dasar *cargodoring*.
- (b) *Receiving/delivery* : 50 % dari tarif dasar *receiving/delivery*.
- (c) *Long distance* : Untuk jarak melebihi 130 meter dikenakan biaya dalam rupiah per ton/M3.

4) Ada beban khusus apabila melakukan kegiatan :

- a) Bongkar muat melalui angkutan Bandar.
- b) Penggunaan alat mekanis.
- c) Penggunaan alat khusus.
- d) *Surcharge* atau biaya tambahan untuk tinggi, berat, atau ukuran panjang yang memerlukan perhatian dalam pekerjaan atau peralatan.
- e) Relokasi barang.

- f) Transshipment cargo.
- g) Barang yang dilelang.
- h) TKBM yang menunggu dilokasi kerja dikenakan kepada perusahaan pelayaran/agen atau pemilik barang.
- i) Tarif *stevedoring* untuk kapal-kapal ocean going (pelayaran samudera) dalam liner term, tarif *stevedoring* ditetapkan dan disesuaikan dengan tarif INL sebesar US Dollar 2,40 ton/M3 belum termasuk biaya mekanis dan lashing.
- j) Untuk barang-barang yang mengganggu dikenakan sircharge sesuai daftar yang ada, termasuk surcharge barang berbahaya sesuai kelasnya.

b. Muatan Petikemas

Petikemas seperti juga barang/ muatan yang lainnya dikenakan biaya apabila dibongkar di pelabuhan, tarif bongkar muat petikemas adalah sebagai berikut :

- 1) Tarif paket jasa bongkar muat petikemas dengan status FCL sudah termasuk jasa dermaga dikenakan atas rangkaian kegiatan :
  - a) Membongkar petikemas isi atau kosong dari kapal, mengangkat, menurunkan langsung dan menyusun di lapangan penumpukan terminal petikemas.
  - b) Mengangkat petikemas isi atau kosong dari lapangan penumpukan terminal petikemas, mengangkat dan memuat ke kapal.

- 2) Tarif jasa bongkar muat petikemas dengan status LCL tidak termasuk jasa dermaga, dikenakan atas rangkaian kegiatan :
  - a) Membongkar petikemas isi dari kapal, mengangkat , menurunkan langsung dan menyusun di lapangan penumpukan terminal petikemas, mengangkat dan mengangkat di CFS (kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas), mengeluarkan barang dari dalam petikemas dan menyusun di CFS serta memindahkan petikemas kosong ke lapangan penumpukan terminal petikemas.
  - b) Memindahkan peti kosong dari lapangan penumpukan ke CFS, memindahkan dan menyusun barang dalam petikemas serta memindahkan ke lapangan penumpukan terminal petikemas dan selanjutnya mengangkat dan mengangkat petikemas tersebut ke dermaga serta memuat ke kapal.
- 3) Untuk pembongkaran atau pemuatan petikemas kosong dikenakan tarif 90 % tarif FCL
- 4) Tarif petikemas diatas 40, dikenakan tambahan tarif sebesar 25 % dari tarif ukuran 40.
- 5) Dalam hal terjadi kerusakan crane dermaga, maka terhadap kegiatan jasa bongkar muat petikemas yang menggunakan crane kapal dikenakan tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas sebesar 70 % dari tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas dengan menggunakan crane dermaga.

FCL adalah pihak bertanggung jawabnya pihak pelayaran sejak dari CY, yaitu kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan dimuat/dibongkar dari kapal, dan yang dimaksud dengan LCL adalah pelayaran bertanggung jawab sejak barang diterima dari shipper di CFS (kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas LCL) pelabuhan muat sampai dengan diserahkan kepada consignee dari pelabuhan bongkar.

3. Tanggung Jawab PT. Dharma Lautan Nusantara Terhadap Kerugian yang Timbul atas Barang dalam Proses Bongkar Muat.
  - a. Tanggung jawab PT. Dharma Lautan Nusantara terhadap kerugian yang timbul dalam proses bongkar muat.

Kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke kapal pada dasarnya mengandung resiko yang cukup tinggi seperti timbulnya kerusakan, kekurangan, dan kehilangan atas barang muatan sehingga menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa (pemilik/ pengirim barang), dan begitu juga dengan Perusahaan Bongkar Muat karena harus membayar ganti rugi atas klaim yang diajukan oleh pengguna jasa.

Kerusakan barang dapat terjadi akibat kesalahan atau kelalaian dari *stevedore*, yaitu orang yang ahli memuat dan membongkar barang dari dan ke kapal. Dalam hal ini *stevedore* menumpuk suatu muatan ke palka kapal, padahal di dalam palka sudah terdapat muatan sebelumnya yang karena basah

kemudian ditumpuk tersebut juga ikut basah dan rusak atau karena tutup palka kurang rapat sehingga air laut masuk ke dalamnya. Kerusakan barang yang terjadi dalam hal ini merupakan akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan.

Kerugian juga dapat terjadi karena berkurangnya barang muatan. Hal ini terjadi karena adanya kesalahan pencatatan dari tally man, yaitu pegawai yang bertugas mencatat barang-barang pada saat bongkar muat di dalam dokumen tally sheet. Tally man mencatatnya di dalam dokumen tally sheet kurang dari jumlah yang sebenarnya/tidak sesuai dengan jumlah sebenarnya..

Kerugian akibat hilangnya barang muatan juga sering terjadi, seperti barang muatan yang dicuri pada saat pelaksanaan pembongkaran/pemuatan barang di pelabuhan atau pada saat barang diangkut oleh truk menuju gudang.

PT. Dharma Lautan Nusantara bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan pada saat pelaksanaan bongkar muat barang dari dan ke kapal yakni mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan dalam batas dan syarat-syarat tertentu dan tidak bertanggung jawab atas kerugian akibat hal-hal diluar batas tanggung jawabnya sebagai Perusahaan Bongkar Muat, yakni kerugian yang terjadi bukan dalam proses bongkar muat.

Adapun tanggung jawab yang dibebankan kepada PT. Dharma Lautan Nusantara sebagai Perusahaan Bongkar Muat adalah sebagai berikut :

- a. PT. Dharma Lautan Nusantara sebagai Perusahaan Bongkar Muat wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal. Untuk menjamin keselamatan barang yang dibongkar/muat maka harus diperhatikan tentang seluk beluk barang tersebut diantaranya mengenai jenis barang , berat satuan dan volume barang, pembungkus barang dan lain-lain.
- b. PT. Dharma Lautan Nusantara wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena rusak, berkurang dan hilangnya barang muatan kecuali PT. Dharma Lautan Nusantara dapat membuktikan bahwa hal tersebut terjadi pada saat barang masih di kapal atau diluar kegiatan bongkar muat.
- c. PT. Dharma Lautan Nusantara bertanggung jawab atas perbuatan dari pegawainya (TKBM) dan alat-alat operasional yang dipergunakan dalam proses bongkar muat.

Melihat tanggung jawab yang disebabkan kepada Perusahaan Bongkar Muat cukup berat, maka diperlukan adanya pembatasan-pembatasan untuk pelaksanaan tanggung jawab tersebut, yaitu :

- 1) Perusahaan hanya membatasi keselamatan barang dalam proses bongkar muat yakni mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Apabila barang-barang tersebut telah diserahkan ke tempat penimbunan/gudang, maka bukan merupakan tanggung jawab dari Perusahaan Bongkar Muat lagi.
- 2) Apabila ada kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan, maka

perusahaan bertanggung jawab mengganti kerugian yang besarnya ditentukan atas kesepakatan pihak perusahaan dengan pengguna jasa.

Untuk mengurangi timbulnya kerugian akibat kerusakan, kekurangan, dan kehilangan barang muatan pada saat proses bongkar muat barang di pelabuhan PT. Dharma Lautan Nusantara melakukan rapat intern yang disebut *Pre-Arrival Meeting* (PAM) yang membahas :

- a) Biaya bongkar muat
- b) Jumlah jam kerja
- c) Waktu yang terpakai
- d) Persiapan petugas (TKBM) yang akan diturunkan di lapangan
- e) Persiapan alat-alat bongkar muat yang akan dipergunakan

Dengan diadakannya PAM, maka PT. Dharma Lautan Nusantara dapat mengantisipasi atau memperkecil faktor yang dapat menimbulkan kerugian pada saat proses bongkar muat.

Tanggung jawab PT. Dharma Lautan Nusantara terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang terdapat di dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas semua kerugian pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan terjadi pada saat barang masih berada di atas kapal, maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab mengganti

kerugian. Dalam hal ini prinsip yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab praduga/presumption liability.

b. Proses pengajuan dan penyelesaian klaim pada PT. Dharma Lautan Nusantara adalah sebagai berikut :

- 1) Setiap klaim atau tuntutan diajukan ke PT. Dharma Lautan Nusantara Cabang Semarang atau juga bias melalui perusahaan pelayaran / agen pelayaran yakni PT. Djakarta Lloyd, dan kemudian agen pelayaran melanjutkan klaim ke Perusahaan Bongkar Muat (PT. Dharma Lautan Nusantara)
- 2) Kemudian Kepala Cabang memerintahkan Kepala Bagian Bongkar Muat untuk melakukan pengecekan di lapangan.
- 3) Apabila benar kesalahan ada pada pihak perusahaan, maka klaim akan ditangani oleh bagian bongkar muat.
- 4) Kepala bagian Bongkar Muat langsung memeriksa dokumen-dokumen bongkar muat yang menjadi bukti otentik berupa *tally sheet*, *short and overlanded cargo list* (bukti kekurangan dan kelebihan barang), *damage cargo list* (untuk kerusakan barang) dan *statement of fact* serta potret kondisi barang sebelum dibongkar/muat. Kemudian dokumen-dokumen tersebut diperlihatkan dan diserahkan kepada pengaju klaim untuk membuktikan apakah kerugian yang timbul terjadi pada saat proses bongkar muat atau tidak.
- 5) Bagian bongkar muat juga melakukan pengecekan kepada surveyor. Apabila hasil pemeriksaan sama dengan surveyor, maka perusahaan bebas

dari klaim mengganti kerugian. Tetapi apabila berbeda dengan hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh surveyor, maka perusahaan tetap mengganti kerugian.

- 6) Sebelum dilakukan pembayaran klaim, diperiksa terlebih dahulu data-data pendukung (dokumen-dokumen yang dipakai untuk mengajukan klaim kepada perusahaan)
- 7) Besarnya ganti rugi ditetapkan atas kesepakatan bersama antara perusahaan sebagai penyedia jasa bongkar muat dengan pemilik/pengirim barang sebagai pengguna jasa.
- 8) Apabila kerugian diakibatkan oleh kesalahan pegawai bongkar muat, misal tally man biasanya kerugian ditanggung oleh Kepala Bagian Bongkar Muat.

Untuk mengajukan klaim kepada Perusahaan Bongkar Muat, pengajuan klaim harus didukung oleh dokumen-dokumen sebagai berikut :

- a) *Tally sheet*, yakni dokumen yang berisi catatan semua barang yang dimuat dan dibongkar dari dan ke kapal
- b) *Short and overlanded cargo list*, yakni dokumen yang mencatat kekurangan atau kelebihan barang.
- c) *Damage cargo list*, yakni dokumen yang mencatat daftar barang yang mengalami kerusakan dan disertai dengan penjelasan secara rinci mengenai dimana kerusakan terjadi, sebelum atau sesudah pembongkaran dan sejauh mana kerusakan yang dialami.

- d) *Statement of fact*, yaitu rangkuman yang dibuat oleh stevedore mulai saat *start command loading* (muat) sampai selesai muat (*loading*) dan harus ditandatangani oleh mualim 1 dan diketahui oleh agen pelayaran.

Contoh kasus yang pernah terjadi pada saat PT. Dharma Lautan Nusantara :

- (1) PT. America President Line (ADL) mengimpor beras dari Amerika yang ditujukan untuk bantuan ke Aceh dengan memakai kapal Rimba Delapan dengan agen pelayaran Berwil TS Loaded dan menunjuk Socofindo dan PT Nauticom sebagai surveyor, serta PT Dharma Lautan Nusantara sebagai Perusahaan Bongkar Muat untuk melaksanakan bongkar muat beras dari Semarang ke Aceh. Jumlah barang sekitar 4500 ton dengan memakai container. PT. Dharma Lautan Nusantara jmelakukan bongkar muat barang dengan container dari Tanjung Emas yang dilakukan oleh 26 orang TKBM dimana sebanyak 12 orang berada diatas kapal dan sisanya sebanyak 14 orang berada di bawah kapal. Bongkar Muat barang dilakukan selama 3 hari yaitu mulai dari tanggal 28 sampai tanggal 30 Januari 2005. Tally man mencatat semua barang yang dimuat/bongkar diatas kapal dalam tally sheet jumlahnya 4.510 ton sama dengan surveyor. Namun setelah diteliti kembali oleh PT. Dharma Lautan Nusantara ternyata jumlah barang hanya 4.498.037 ton yang didasarkan atas damage (kerusakan barang),

rotten/wet (barang yang basah/busuk) dan setelah dikurangi berat karung. Di dalam Lembaran Hasil Kerja (LHK) yang diberikan kepada TKBM ditulis kelebihan barang sebanyak 12 ton (selisih dari 4.498.037 ton dengan 4.510 ton dan setelah dibulatkan hasilnya), sedangkan berdasarkan Surat Perintah Kerja (SPK) dari PT. Berwill bahwa bongkar container plus loading ke kapal jumlahnya 4500 ton sehingga dalam hal ini PT. Dharma Lautan Nusantara hanya mengakui jumlah container sebanyak 4500 ton dan kelebihannya menjadi tanggung jawab bagian bongkar muat dalam hal ini yang bertanggung jawab adalah Kepala Bagian Bongkar Muat meskipun akibat kelalaian atau kesalahan pegawainya (*tally man*), PT. Dharma Lautan Nusantara tetap menagih sesuai dengan yang tertulis dalam dokumen yaitu 4.498.037 ton kepada PT. America President Line, sedangkan surveyor menagih sejumlah 4.510 ton.

(2) PT . Tensindo Semarang mengimpor barang berupa cargo soda ASL yang merupakan bahan baku untuk membuat kaca dari China. PT. Tensindo menunjuk PT. Tosa sebagai EMKL yang merupakan anak perusahaannya sendiri dan PT. Dharma Lautan Nusantara sebagai PBM serta PT. Djakarta Lloyd sebagai agen pelayaran sekitar September 2001. PT. Dharma Lautan Nusantara hanya melakukan bongkar dari kapal dengan jumlah barang 100

colli, tetapi sesampai di gudang jumlah barang hanya sebanyak 99 colli. PT. Tensindo mengajukan klaim kepada PT. Dharma Lautan Nusantara bahwa barangnya hilang sebanyak 1 colli pada saat pembongkaran dan menuntut ganti rugi dimana 1 colli seharga US\$ 1500. PT. Dharma Lautan Nusantara menyerahkan dokumen-dokumen pada saat pembongkaran sebagai bukti kepada pengaju klaim bahwa jumlah yang tercatat di dalam dokumen tersebut adalah sebanyak 100 colli. Namun setelah dilakukan pemeriksaan oleh PT. Dharma Lautan Nusantara ternyata barang hilang dicuri dari pintu pelabuhan menuju gudang dan hal tersebut diluar tanggung jawab dari PBM karena barang hilang diluar proses bongkar muat. Angkutan atau truk yang mengangkut barang dari pelabuhan menuju gudang dikelola oleh PT. Tosa sehingga hilangnya barang merupakan tanggung jawab dari PT. Tosa sebagai EMKLnya PT. Tensindo dan tagihan dari PT. Tosa sebagai anak perusahaannya PT Tensindo dipotong. Beberapa hari setelah kejadian tersebut Polisi Pelabuhan atau KP3 menemukan barang yang hilang tersebut sebanyak 1 colli. Akhirnya klaim dari PT. Tensindo terhadap PT. Dharma Lautan Nusantara tidak dipenuhi / tidak diterima karena kesalahan bukan dari PT. Dharma Lautan Nusantara tetapi dari PT. Tosa sebagai EMKLnya PT. Tensindo.

4. Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam proses bongkar muat oleh PT. Dharma Lautan Nusantara serta usaha-usaha untuk mengatasinya.

a. Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam proses bongkar muat

Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Perusahaan Bongkar Muat (PT. Dharma Lautan Nusantara) dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat diantaranya adalah sebagai berikut :

- 1) Hambatan berupa faktor alam seperti cuaca yang buruk atau hujan. Dalam keadaan hujan maka kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang dan buruh, tidak menutup kemungkinan barang yang terkena hujan akan mengalami kerusakan atau jumlahnya berkurang sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian.
- 2) Hambatan berupa faktor peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat seperti forklift, sling, crane kapal kadang-kadang mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan sehingga akan menghambat pelaksanaan bongkar muat.
- 3) Hambatan berupa Sumber Daya Manusia (SDM), seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat.
- 4) Hambatan berupa angkutan darat (truk). Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan angkutan (waiting truk) akibat kemacetan yang juga dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat karena tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan.

- 5) Hambatan berupa kondisi barang, seperti barang yang bobotnya sangat besar sehingga membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak dan peralatan yang khusus.
  - 6) Hambatan dari segi keamanan, seperti terjadinya pencurian barang muatan pada saat barang dibongkar di pelabuhan.
- b. Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam proses bongkar muat.

Untuk mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses bongkar muat, PT. Dharma Lautan Nusantara mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

- 1) Terhadap hambatan berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.
- 2) Terhadap hambatan yang berupa peralatan bongkar muat maka untuk menghindari terjadinya kemacetan peralatan pada saat pembongkaran, perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi.
- 3) Terhadap hambatan yang berupa Sumber Daya Manusia (SDM) maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor.

- 4) Terhadap hambatan berupa keterlambatan truk maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk.
- 5) Terhadap hambatan berupa kondisi barang yang bobotnya lebih besar maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus menambah tenaga kerjanya / TKBM yang melakukan kegiatan pembongkaran sehingga proses pembongkaran dapat berjalan lancar dan tidak memakan waktu yang lama.
- 6) Terhadap hambatan dari segi keamanan, seperti pencurian maka Perusahaan harus lebih meningkatkan keamanan pada saat kegiatan pembongkaran berlangsung, biasanya pihak perusahaan membayar beberapa orang untuk menjaga keamanan pada saat proses pembongkaran berlangsung di pelabuhan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan mengenai pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang telah diuraikan pada bab-bab terdahulu maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan kesimpulan pembahasan sebagai berikut :

1. PT Dharma Lautan Nusantara dalam melaksanakan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah selaku pihak yang melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal pengangkut, dan kedudukannya terpisah dengan pengangkut ( perusahaan pelayaran ) yang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Dalam hal ini, kegiatan pemindahan barang dari alat pengangkut sebelumnya ( truk ) maupun dari gudang lini I serta berupa pembongkaran barang angkutan di atas kapal pengangkut berikutnya (truk) maupun ke gudang lini I.
2. Tanggung jawab PT. Dharma Lautan Nusantara terhadap barang angkutan dalam pelaksanaan bongkar muat barang pada PT Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pada dasarnya meliputi perlindungan yang bersifat administratif ( kelengkapan dokumen atau barang angkutan ) dan perlindungan yang sifatnya fisik. Bentuk perlindungan secara fisik ini dimaksudkan untuk menjagas dan memelihara keutuhan dan keamanan barang angkutan selama dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang

tersebut dari dan ke kapal pengangkut. Di samping itu perlindungan fisik juga ditujukan untuk memelihara keutuhan barang angkutan selama dalam pelayarannya dari pelabuhan pemuatan hingga sampai di pelabuhan pembongkarannya.

3. Hambatan – hambatan yang dihadapi PT. Dharma Lautan Nusantara dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terutama berupa faktor alam, peralatan bongkar muat, SDM, angkutan darat ( truk ) kondisi barang, dan juga dari segi keamanan.

## **B. SARAN**

Guna mengantisipasi peningkatan arus barang melalui pengangkutan laut dewasa ini, maka penulis berusaha memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. a. Resiko untuk timbulnya kerugian dalam kegiatan bongkar muat barang cukup tinggi, seperti terjadinya kerusakan, berkurang dan hilangnya barang muatan, maka PT. Dharma Lautan Nusantara harus mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah terjadinya kerugian akibat kegiatan bongkar muat barang, yakni dengan lebih aktif lagi melakukan rapat intern yang disebut dengan *pre arrival meeting* (PAM) sebelum ,melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.
- b. Dalam pelaksanaan tanggung jawabnya mengganti kerugian yang timbul atas kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan saat proses bongkar muat, maka PT. Dharma Lautan Nusantara harus melaksanakan tanggung jawab tersebut sepenuhnya yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku.

2. Untuk menjaga kelancaran proses bongkar muat dan mengurangi hambata-hambatan yang timbul selama kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, maka PT. Dharma Lautan Nusantara harus menyediakan dan menambah peralatan bongkar muat serta melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan secara intensif terhadap tenaga kerjanya.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Baharudin Lopa, Prof, DR, SH, 1984, **Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan**, Bandung, Alumni.
- J.Moleong, Lexy 2000, **Metode Penelitian Kualitatif**, Bandung, Remaja Rusdakarya.
- Muhammad, Abdulkadir.SH., 1984, **Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara**,. Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, HMN, 2003, **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III**, Jakarta. Djambatan.
- R Djatmiko, Drs, 1996, **Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang**, Bandung, Angkasa
- R.P Suyono, 2003, **Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut** , Jakarta : PPM
- Soerjatin, R, Drs., 1987, **Hukum Dagang I dan II**, Jakarta, Intermasa.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1998, **Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri**, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Subekti, Prof , R ,SH, dan R.Tjitrosudibio, 1999, **KUHD dan UU Kepailitan**, Jakarta, Pradnya Paramita.
- Tirtaamidjaja, Mr, SH, 1980, **Pokok-Pokok Hukum Perniagaan**, Jakarta. Djambatan.
- Utari, Siti, 1990, **Hukum Laut Bagi Indonesia**, Jakarta, Balai Pustaka.
- Utari, Siti, 1994, **Pengangkutan Laut Di Indonesia suatu Tinjauan Yuridis**, Jakarta, Balai Pustaka.

### B. Peraturan Perundang-undangan

- Inpres No.4 Tahun 1985 tentang **Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi**, Semarang, Aneka Ilmu, 1986.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang **Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. 88 / AL 305 / Phb – 85 Tanggal 11 April 1985 Tentang **Perusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 13 Tahun 1991 Tentang **Pembinaan Pengusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 Tentang **Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2002 Tentang **Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Di Pelabuhan.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 26 Tahun 1997 Tentang **Tarif Jasa Bongkar Muat Peti Kemas (Container) Untuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57 Tahun 1991 Tentang **Pedoman Tarif Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan.**

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 67 Tahun 1994 Tentang **Tarif Jasa Bongkar Muat Peti Kemas (Container) Untuk Pelabuhan Tanjung Belawan, Tanjung Priok Dan Tanjung Perak.**

Keputusan Direktorat Jenderal; Perhubungan Laut No. 216 / AL – 62 / 1985 Tentang **Perusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.**

Ketetapan MPR RI No.II/MPR/1993 tentang **GBHN**, Apollo, 1993, Surabaya.

Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang **Angkutan Perairan.**

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang **Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut.**