

**TINJAUAN HUKUM USAHA BONGKAR MUAT BARANG
DI PELABUHAN SAMARINDA BERDASARKAN PERATURAN
PEMERINTAH NOMOR 20 TAHUN 2010 TENTANG
ANGKUTAN DI PERAIRAN**

Oleh : Muhammad Hatta dan Syamsuddin¹

¹Dosen Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

ABSTRACT

Liability in sea transportation concerning loading and unloading of goods is very important and is closely related to the rights and obligations of the parties. Therefore, separate regulations regarding sea transportation are needed, both regulated by the international world and national regulations.

One of the disputes that often arise in sea transportation is the damage to goods which raises the right of claim for compensation from the owner of the goods to the carrier. The emergence of claims from the owner of the goods in the form of damage to the goods, it is important to pay attention to the parties involved in the transportation process to be able to determine which party is really responsible for claims for compensation for damage to the goods.

The purpose of this study is to determine the implementation of loading and unloading of goods carried out in the Port of Samarinda and to determine the responsibility of employers for losses incurred in the process of loading and unloading at the Port of Samarinda.

The study uses normative juridical research methods and techniques namely library research and document research.

The results of this study are (1) The loading and unloading business at ports as an integral part of the port management system in Indonesia is stated in PP No. 2 of 2010 concerning Transportation on Water. Based on this PP, loading and unloading activities from and to ships are carried out by shipping companies through the loading and unloading business units. (2) In Article 180 Paragraph 1 states that the transport company in the water transport company is responsible for the safety and security of the passengers and / or the goods they transport. Then Article 180 Paragraph 2 states that the water transport company is responsible for the cargo of the ship in accordance with the type and amount stated in the cargo

document and / or the agreed transportation agreement or contract. This form of protection is intended to protect and maintain the integrity and security of transported goods during loading and unloading activities.

Keywords: Unloading Business Goods, Government Regulations, Water Transportation

ABSTRAK

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut yang mengenai bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Oleh sebab itu dibutuhkan aturan tersendiri mengenai pengangkutan laut ini, baik yang diatur oleh dunia internasional maupun aturan nasional.

Salah satu perselisihan yang sering timbul dalam pengangkutan laut adalah adanya kerusakan barang yang menimbulkan hak tuntutan ganti rugi dari pemilik barang kepada pengangkut. Timbulnya *claim-claim* dari pemilik barang berupa kerusakan barang, penting di perhatikan oleh para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan barang tersebut.

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan di Pelabuhan Samarinda serta untuk mengetahui tanggung jawab pengusaha terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Samarinda.

Penelitian menggunakan metode dan teknik penelitian yuridis normatif yaitu dengan Penelitian kepustakaan dan penelitian dokumen.

Hasil dari penelitian ini adalah (1) Usaha bongkar muat di pelabuhan sebagai bagian integral dari sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia dicantumkan dalam PP No. 2 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Berdasarkan PP ini, kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran melalui unit usaha bongkar muat. (2) Dalam Pasal 180 Ayat 1 menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Kemudian Pasal 180 Ayat 2 menyatakan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Bentuk perlindungan ini

dimaksudkan untuk menjagas dan memelihara keutuhan dan keamanan barang angkutan selama dalam kegiatan bongkar muat.

Kata Kunci : Usaha Bongkar Muat Barang, Peraturan Pemerintah, Angkutan Perairan

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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 pengutamakan 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)

Mengingat semakin tumbuhnya perusahaan usaha 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,

Kegiatan usaha bongkar muat barang di pelabuhan Samarinda yakni di bidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk tertambat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, peralatan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan pelayanan jasa bongkar muat barang.

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut yang mengenai bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Hal ini harus diperhatikan karena apapun kesalahan atau kelalaian serta bentuk wanprestasi lainnya dapat diselesaikan dengan berdasarkan aturan-aturan yang ada. Oleh sebab itu dibutuhkan aturan tersendiri mengenai pengangkutan laut ini, baik yang diatur oleh dunia internasional maupun aturan nasional.

Salah satu perselisihan yang sering timbul dalam pengangkutan laut adalah adanya kerusakan barang yang menimbulkan hak tuntutan ganti rugi dari pemilik barang kepada pengangkut. Timbulnya *claim-claim* dari pemilik barang berupa kerusakan barang, penting di perhatikan oleh para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan barang tersebut.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana ketentuan dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan di Pelabuhan Samarinda ?
2. Bagaimana tanggung jawab pengusaha terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Samarinda ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan di Pelabuhan samarinda.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab pengusaha terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Samarinda.

II. KERANGKA DASAR TEORI

A. Peran dan Fungsi Pelabuhan

Pelabuhan laut memiliki peran sebagai:1) simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya; 2) pintu gerbang kegiatan perekonomian; 3) tempat kegiatan alih moda transportasi; 4) penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan; 5) tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan 6) mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan. Dimana kegiatan pemerintahan dan perusahaan harus dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi, artinya kedua fungsi ini tidak berdiri sendiri dalam melaksanakan fungsinya tetapi harus

berkoordinasi satu sama lain agar dapat bersinergi dalam melaksanakan kegiatan kepelabuhan.

1. 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 menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal 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.

Alat-alat yang digunakan untuk aktivitas bongkar muat adalah:

1. *Grabs* adalah alat muat / bongkar yang sering digunakan untuk memuat/ membongkar barang jenis curah kering.
2. *Bucket* adalah sebuah bak dengan kapasitas tertentu yang digunakan untuk memuat barang curah atau bag.
3. *Crane* adalah suatu alat dengan kapasitas tertentu yang digunakan untuk menaikkan/ menurunkan barang dari/ke kapal.
4. *Sling* adalah jerat untuk muatan yang dibuat dari tali, termasuk tali kawat atau baja, gunanya untuk mengangkat atau menurunkan muata dari/ke kapal.
5. *Forklift* adalah kendaraan roda empat yang berfungsi sebagai alat pemindah (transport) barang dari satu titik ke titik yang lain dengan jarak yang dekat. Operasional kendaraan ini banyak terdapat di lingkungan pabrik
6. *Loader* adalah mesin yang digunakan untuk meraup dan transportasi bahan dalam area kerja.
7. *Exchavator* adalah alat berat yang sering dipergunakan pada pekerjaan konstruksi, kehutanan dan industri pertambangan karena alat ini dapat melakukan berbagai macam pekerjaan.

2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

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.”

3. Pihak-Pihak dalam Bongkar Muat

Dalam perjanjian pengangkutan barang para pihak terkait bisa terdiri dari :

- a. Pihak pengirim barang, yakni pihak yang berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai dengan yang telah disepakati dan berhak untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang yang dikirimnya. Pada prakteknya, pengirim barang bukanlah pemilik barang . Karena pemilik barang itu lazimnya menyerahkan pengiriman barang-barang itu kepada orang lain, yang didalam pengangkutan di laut disebut dengan ekspediter (ekspediter diatur dalam Pasal 86 s/d 90 KUHD). Sesuai dengan Pasal 86 KUHD, maka ekspediter ialah orang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut barang-barang perniagaan dan barang-barang di darat atau di perairan.
- b. Mengenai siapa yang dimaksudkan dengan pihak pengirim barang, KUHD sama sekali tidak memberikan rumusannya. Sehingga dapat disimpulkan, bahwa pengirim barang itu bisa pihak pemilik barang itu sendiri, juga bisa orang lain. The Hague Rules 2005 juga tidak memberikan rumusan tentang siapa yang diartikan dengan pengirim barang. Mengenai rumusan siapa yang dimaksudkan dengan pengirim barang itu hanya kita jumpai ketentuannya di dalam The Hamburg Rules 2005 di dalam Pasal 1 ayat 3 yang berbunyi :

“Shipper means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in

whose behalf to the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract or carriage by sea”.

- c. Pihak penerima barang. Siapa yang dimaksudkan dengan pihak penerima barang itu di dalam perjanjian pengangkutan di laut telah ditentukan, bahwa mereka yang namanya tertulis di dalam konosemen kepada siapa barang-barang yang diangkut itu harus diserahkan oleh pengangkut.

Pasal 506 ayat 2 KUHD menyebutkan :

“Bahwa penerima barang itu dapat disebutkan namanya (*op naam*) dapat juga disebutkan sebagai pihak yang ditunjuk oleh pengirim maupun orang ketiga (*aan order*) dan dapat juga disebutkan sebagai pembawa (*aan toonder*), baik dengan atau tanpa menyebutkan nama seseorang tertentu di sampingnya.”

B. Fungsi Usaha Bongkar Muat di Pelabuhan

Dalam penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 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.

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*.

C. Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat

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.

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”.

D. Dasar Hukum dan Peranan Pengusaha Bongkar Muat

Sebelum mengetahui dasar hukum dalam bongkar muat, terlebih dahulu diketahui mengenai dasar hukum pengangkutan laut yang diatur dalam berbagai macam peraturan antara lain :

1. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan

3. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan
4. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan
5. Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian
6. KUHD Buku II Bab V Tentang Perjanjian Charter Kapal
7. KUHD Buku II Bab Va Tentang Pengangkutan Barang-Barang
8. KUHD Buku II Bab Vb Tentang Pengangkutan Orang
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal

Peraturan Khusus lainnya seperti :

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 55 Tahun 2002 tentang Pengelolaan Pelabuhan Khusus.
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Perusahaan Bongkar Muat pertama kali di Indonesia dikenal dan diangkat keberadaannya dalam Peraturan Perundang-undangan sejak tahun 1957 yakni dalam Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957 yang pada saat itu dikenal dengan nama Perusahaan Muatan Kapal Laut (PMKL). Dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964 selanjutnya PMKL ditiadakan sebagai perusahaan yang berdiri sendiri.

Perusahaan Bongkar Muat ini telah dibina dengan baik oleh Pemerintah dengan keluarnya INPRES No. 4 Tahun 1985, dan dilanjutkan dengan Ketetapan Menteri Perhubungan (KEPMENHUB No. 88/AL.305/THB.85, tertanggal 11 April 1985) dan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. A-2167/AL.62 tanggal 31 Desember 1985. Pada isi pokok ketetapan tersebut disebutkan bahwa unit usaha bongkar muat dipisahkan dari induk perusahaan pelayaran dan berdiri sendiri dalam bentuk badan hukum yang khusus didirikan di bidang usaha bongkar muat dan memuat berbagai persyaratan yang ditentukan. Perusahaan Bongkar Muat harus didirikan dengan badan hukum yang khusus untuk pekerjaan tersebut dan pelayaran tegas-tegas dilarang untuk melakukan pekerjaan bongkar muat. Demikian pula BUMN maupun Koperasi boleh membuat Perusahaan Bongkar muat dengan badan hukum yang khusus ditujukan untuk pekerjaan tersebut.

Di Pelabuhan Samarinda segala kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan di terminal dan pergudangan milik PT. Pelabuhan Indonesia I atau yang dikuasakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) kepada swasta yang antara lain yaitu PT. Samudera Indonesia.

Kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal di Pelabuhan Samarinda dilakukan di tiga jenis terminal dan juga gudang/lapangan yakni :

- a. Terminal Konvensional, adalah terminal untuk melayani kegiatan bongkar muat kargo umum, barang curah kering, dan barang curah

- cair. Di terminal konvensional juga bisa dilakukan bongkar muat peti kemas terutama muatan antar pulau dengan menggunakan peralatan bongkar muat sebagian besar dilakukan oleh perusahaan bongkar muat milik swasta.
- b. Terminal Petikemas, dilengkapi dengan peralatan petikemas modern seperti *container crane (gantry-crane) tipe post-panamax*. Selain itu, terminal juga dilengkapi dengan peralatan untuk penanganan dan transportasi dari petikemas seperti *transtainer, sideloade, forklift, crane, toploader*, dan lain-lain.
 - c. Terminal Penumpang, tidak ada kegiatan bongkar/muat barang, tetapi hanya melayani debarkasi atau embarkasi penumpang dari dalam maupun luar negeri.
 - d. Gudang/Lapangan (Terminal Serba Guna), gudang penampungan biasanya terletak tidak begitu jauh dari terminal konvensional. Di Indonesia, gudang-gudang ini merupakan warisan Kolonial Belanda yang kemudian diambil alih oleh pemerintah dan dilimpahkan ke PT. Pelindo.

Kegiatan dari dan ke gudang dulunya dilakukan secara manual yakni barang dipikul oleh buruh ke gudang. Demikian pula dengan aktifitas penumpukannya dilakukan secara manual. Pada perkembangan berikutnya, barang dari kapal diangkut menggunakan gerobak dorong. Namun sampai saat ini pekerjaan barang secara manual masih sulit dihilangkan dari pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Di era petikemas sekarang ini, tenaga buruh masih dibutuhkan untuk melakukan *stuffing* dan *stripping* petikemas.

Dahulu dengan PP No. 61/1954 dan PP No. 5/1964, pekerjaan di dermaga dan gudang deepsea atau gudang lini I seluruhnya dipegang oleh PBM sehingga bongkar muat barang bisa dilakukan secara terpadu. Model ini memudahkan penyelesaian jika timbul klaim akibat kerusakan atau kehilangan barang. Dengan adanya Inpres No. 4/1985, perusahaan bongkar muat menjadi badan hukum tersendiri terpisah dari pelayaran. Gudang serta dermaga berada di bawah kekuasaan PT. Pelabuhan Indonesia.

Mengenai peranan perusahaan bongkar muat, perusahaan bongkar muat hanya menyediakan jasa (buruh) untuk kegiatan bongkar muat dari gudang ke kapal dan dari kapal ke gudang.

Kegiatan Operasi Pembongkaran Muatan (*discharging*), yang terdiri dari 4 tahapan yaitu : (1) Persiapan muatan dari dalam palka dan mengkaitkan ganco muatan; (2) Mengangkat muatan serta menurunkan di dermaga atau kendaraan yang tersedia (*truk, lorry, kereta api*); (3) Melepaskan sling dari ganco muatan an; (4) Pengembalian ganco muatan ke atas kapal, kemudian mengeluarkan muatan dari sling atau jala-jala.

Rangkaian kegiatan dari tahap pertama sampai ke tahap empat disebut dengan *hook cycle* (siklus ganco), dimana waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan 1 (satu) siklus ganco disebut dengan *hook cycle time*.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode dan teknik penelitian yuridis normatif yaitu Penelitian kepustakaan dan Penelitian Dokumen yaitu meneliti dokumen-dokumen atau arsip-arsip yang berkaitan dengan penelitian yaitu tentang tanggung jawab yang di timbulkan oleh usaha bongkar muat di Pelabuhan Samarinda.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang dilakukan di Pelabuhan Samarinda Proses bongkar muat barang di pelabuhan meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

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 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 :

1. *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.

2. *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.

3. 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.

4. *Ship Operation*

Ship Operation adalah kegiatan bongkar muat di kapal yang menggunakan 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.

5. 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.

6. 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.

A. Peran dan Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat

1. Usaha Bongkar Muat di Laut

Peran usaha bongkar muat dalam hal ini sangat strategis, karena bagaimana pun juga kelancaran arus keluar masuknya barang baik untuk kegiatan antar pulau maupun untuk kegiatan perdagangan internasional akan terganggu jika tidak didukung oleh kegiatan unit usaha bongkar muat. Iklim usaha perdagangan internasional menjadi kurang menarik jika unit usaha bongkar muat

mengalami sejumlah kendala.

Ironisnya peran strategis unit usaha bongkar muat tersebut dijalankan justru dalam keadaan kurang mendukungnya piranti hukum yang mengatur usaha bongkar muat di Indonesia. Kurang mendukungnya piranti hukum dalam hal ini bukanlah dalam pengertian kuantitatif, karena secara faktual banyak sekali peraturan-peraturan yang mengatur eksistensi unit usaha bongkar muat. Namun secara kualitatif, berbagai peraturan tersebut justru menciptakan keadaan ketidakpastian bagi dunia usaha bongkar muat. Peraturan yang silih berganti dengan membawa sejumlah persyaratan dan kondisi yang berubah-ubah mengaburkan dimensi *stability* dan *predictability* dari unit usaha bongkar muat. Keadaan yang demikian sangat menyulitkan pelaku usaha untuk memahami arah pergerakan pembangunan sektor angkutan laut pada umumnya, khususnya untuk sektor usaha bongkar muat yang ingin dituju oleh pemerintah.

Pengakuan hukum atas eksistensi usaha bongkar muat di pelabuhan sebagai bagian integral dari sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia dicantumkan dalam PP No. 2 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Berdasarkan PP ini, kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran melalui unit usaha bongkar muat. Eksistensi dari usaha jasa bongkar muat berdasarkan peraturan ini tidak bersifat sebagai badan usaha yang mandiri, akan tetapi merupakan sub-ordinat dari perusahaan pelayaran. dalam waktu yang bersamaan perusahaan pelayaran melakukan kegiatan angkutan laut baik dengan menggunakan kapal armada maupun dengan menggunakan sistem keagenan.

Pola pembinaan perusahaan bongkar muat ke arah kemandirian dan profesionalitas usaha ditindaklanjuti dalam Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. Pola pengembangan ke arah profesionalitas terlihat dari tuntutan persyaratan substantif yang lebih ditekankan kepada kesiapan peralatan bongkar muat dan kompetensi sumber daya manusia dalam perusahaan jasa bongkar muat yang tertuang dalam PP No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan pasal 112 tentang usaha bongkar muat.

2. Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat

Dengan adanya perjanjian pengangkutan maka akan timbul hak dan kewajiban bagi pihak pengangkut maupun pihak penumpang dan/ atau pengirim barang. Sesuai dengan hukum

perikatan maka masing-masing pihak yaitu pengangkut dan pengguna jasa angkutan mempunyai kewajiban untuk melakukan prestasi, dan para pihak mempunyai hak untuk saling melakukan penuntutan. Apabila salah satu pihak tidak melakukan prestasi sesuai dengan apa yang menjadi isi perjanjian, maka perjanjian itu dapat diancam dengan kebatalan.

Tanggung jawab pada hakikatnya terdiri dari 2 (dua) aspek, yaitu tanggung jawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*), yaitu kewajiban untuk memberi ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.¹

Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 180 sampai dengan Pasal 183. Dalam Pasal 180 Ayat 1 menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Kemudian Pasal 180 Ayat 2 menyatakan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Mengenai pertanggungjawaban pengangkut dapat ditemukan baik dalam KUHD maupun dalam konvensi internasional tentang pengangkutan.

a. Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD²

Pasal 468 KUHD menyatakan : persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut.

Menurut ketentuan tersebut dapat dilihat periode tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai penyerahannya kepada si penerima. Di samping itu pengangkut juga mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut.

Seperti diketahui dalam prakteknya, penerimaan barang dari pengirim kepada pengangkut dapat dilakukan diberbagai tempat

¹ M. Husseyin Umar, *Aspek Hukum Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Laut*, Makalah pada Seminar Nasional Hukum Pelayaran Tanggal 17-18 Januari 2014 di Jakarta, hlm. 1

² Hasim purba, 2015. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3, Seri Hukum Pengangkutan, Penerbit Djambatan, Jakarta, hlm,21

seperti, di dermaga pelabuhan asal, di tongkang, di gudang lini I atau gudang lini II dan lain sebagainya. Demikian pula halnya dengan penerimaan barang di pelabuhan tujuan (pelabuhan bongkar), penyerahan barang dari pengangkut kepada penerima dapat dilakukan di kapal, di dermaga pelabuhan tujuan, di gudang lini I atau penyerahan bongkar langsung dari kapal ke alat angkut truck (truck lossing) dan lain sebagainya.

Selanjutnya dalam Pasal 468 Ayat 2 KUHD menyebutkan bahwa si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari pada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.

Selanjutnya Pasal 468 Ayat 3 KUHD menyatakan bahwa ia (pengangkut) bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam penyelenggaraan pengangkutan tersebut.

b. Tanggung jawab pengangkut menurut The Hague Rules³

Menurut The Hague Rules, pertanggungjawaban pengangkut itu adalah sejak saat barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Sehingga dengan demikian pertanggungjawaban pengangkut itu berakhir pada saat barang dibongkar dari kapal.

Pertanggungjawaban yang dipikul oleh pengangkut adalah suatu kenyataan, bahwa pengangkut dalam perjanjian pengangkutan itu merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk memberikan suatu jasa, yaitu jasa pengangkutan.

V. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Usaha bongkar muat di pelabuhan sebagai bagian integral dari sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia dicantumkan dalam PP No. 2 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Berdasarkan PP ini, kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal dilaksanakan oleh

³ Purwosutjipto, HMN, 2013, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Jakarta. Djambatan.hlm,76

- perusahaan pelayaran melalui unit usaha bongkar muat.
2. Dalam Pasal 180 Ayat 1 menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Kemudian Pasal 180 Ayat 2 menyatakan Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Bentuk perlindungan ini dimaksudkan untuk menjagas dan memelihara keutuhan dan keamanan barang angkutan selama dalam kegiatan bongkar muat.

B. Saran

1. Resiko untuk timbulnya kerugian dalam kegiatan bongkar muat barang cukup tinggi, seperti terjadinya kerusakan, berkurang dan hilangnya barang muatan, maka pengusaha 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 *pree arrival meeting* (PAM) sebelum ,melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.
2. Dalam pelaksanaan tanggung jawabnya mengganti kerugian yang timbul atas kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan saat proses bongkar muat, maka pengusaha harus melaksanakan tanggung jawab tersebut sepenuhnya yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir Muhammad, 2014, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- M. Hussenyin Umar. 2014, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*,. Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Gultom, Elfrida,2015 *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Purba, Hasim, 2015,*Hukum Pengangkutan Di Laut*, Penerbit Pustaka Bangsa Press, Medan.

Muin Fahmal, 2013, *Peran Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Layak Dalam Mewujudkan Pemerintahan Yang Layak*, Jakarta : Total Media.

Soedjono, Wiwoho, 2012 *Hukum Dagang, Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang Dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia*, Penerbit Bina Aksara, Jakarta.

Tjakranegara, Soegijatna, 2012, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta.

Wiwoho Soedjono, 2011, *Sarana-sarana penunjang angkatan laut*, PT Bina Aksara,

Purwosutjipto, 2013 *Hukum Dagang, Suatu Tinjauan Tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang Dalam Hukum Pengangkutan di Laut bagi Indonesia*, Penerbit Bina Aksara, Jakarta.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*

Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang *Kepelabuhan*

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 tentang *Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang 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*