

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka

1. 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.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2011 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.

2. 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 (2010:1) yaitu “untuk meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang”.

Sementara itu, Abdul Kadir 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.

3. Tentang Pengangkutan Barang

a. Pengertian barang

KUHD tidak memberi penjelasan mengenai definisi/pengertian barang. Sedangkan Maritime Law Evolving 2013 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 Maritime Law 2014 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”.

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 wujud, 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 wujud 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).

4. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan

Menurut Saefullah Wiradipradja dalam bukunya Abdul Kadir 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.

5. 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.

6. 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.

5. 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:

- 1) Titel I tentang kapal-kapal laut dan muatannya.
- 2) Titel II tentang penguasaan kapal dan pemilikan bersama kapal.
- 3) Titel III tentang nakhoda, anak buah kapal dan penumpangnya.
- 4) Titel IV tentang perjanjian kerja laut.

6. Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

a. 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 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.

b. 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 SK Menhub No. 33 Tahun 2001 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.

7. 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. PM. 93 tahun 2015 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan:

- a. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.
- b. 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. PM. 93 tahun 2015, yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal.

Dalam melakukan fungsinya tersebut, sesuai dengan Ketentuan Pasal 1 ayat (a) Keputusan Menteri Perhubungan No. PM. 93 tahun 2015, PBM dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring*, *Cargo dooring* 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.

2.2. 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*, *Cargo dooring* maupun *Receiving/Delivery*.

Lebih lanjut Keputusan Menteri Perhubungan No. PM. 93 tahun 2015 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

- a. Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga. Tongkang, truk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.
- b. Kegiatan *Cargo dooring*, yaitu kegiatan 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.
- c. Kegiatan *Receiving /Delivery*, yaitu kegiatan 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 SK Menhub No. 33 Tahun 2001 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, telah mengatur jadwal kegiatan bongkar muat barang sebagai berikut:

- 1) Giliran Kerja I : pukul 08.00-16.00
- 2) Giliran Kerja II : pukul 16.00-24.00
- 3) 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. PM. 93 tahun 2015, yaitu:

“Bahwa peranan pengusaha *Stevedoring, Cargo dooring 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 sarasannya 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 *Cargo dooring*, 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.

2.3 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 Menteri Perhubungan No. PM. 93 tahun 2015, 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:

- 1) Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
- 2) 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.
- 3) 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. PM. 93 tahun 2015)

Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka tanggung jawab EMKL meliputi:

- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkatan 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.

4. Batas tanggung jawab PBM

Sebagaimana telah dirumuskan di dalam SK Menhub No. 33 Tahun 2001 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.