

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

##### 1. Pelayanan

##### a. 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 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.

#### b. Pengertian pengangkutan laut

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut dimana kegiatan usahanya sangat luasbidangnya 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).

#### c. Tujuan dan Fungsi Pengangkutan Laut

Tujuan pengangkutan laut adalahmeningkatkan 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 parapedagang 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.

#### d. Tentang Pengangkutan Barang

##### a. Pengertian barang

KUHD tidak memberi penjelasan mengenai definisi/pengertian barang. Sedangkan *The Hague Rules 1924* pasal 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. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut

###### 1. 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 antar-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 kadang kala 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 syara-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, dimanasi 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 menurutwaktu 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 diserahkan”.

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.

#### b. 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 :

- 1) Buku II KUHD titel V, mengenai penyediaan dan penggunaan kapal, yang diatur melalui Pasal 435 sampai dengan Pasal 436 KUHD.
- 2) Buku II KUHD titel V-A, mengenai pengangkutan barang, yang diatur melalui Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 KUHD.
- 3) 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 kepemilikan bersama kapal.
- c. Titel III tentang nakhoda, anakbuah kapal dan penumpangnya.
- d. Titel IV tentang perjanjian kerja laut.

## 2. Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

### a. Pengertian Bongkar Muat Barang

Kegiatan bongkar muat barang dipelabuhan 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.

#### b. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan ekonomi dewasa ini di Indonesia, terutamamengenai 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.

### 3. 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 :

- 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. 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, Cargo doring 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.

#### 4. 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:

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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 :

- 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.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. 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.

#### a. 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 :

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

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

- a) Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
- b) Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga

berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan.

- c) Keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

e. Batas Tanggung jawab EMKL

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

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

b. Batas Tanggung jawab Pengangkut

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab

pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi :

- 1) Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
  - 2) terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
  - 3) terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan
  - 4) berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
1. Terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima.

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

- a. Tersedianya kapal yang layak laut , anak buah kapal (ABK) yang cukup memenuhi syarat, serta perlengkapan dan perbekalan kapal yang memadai.
- b. Tersedianya ruangan kapal, tempat 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.

#### d. 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.

## 2.2 Kajian Hasil Peneliti Terdahulu

Adapun beberapa penelitian sebelumnya yang membahas mengenai pelayanan penumpang serta relevan dengan penelitian ini adalah sebagai berikut :

No	Nama Peneliti	Judul Peneliti	Hasil Peneliti
1.	Minto Basuki, 2015	Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat sebagai komponen Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok	Resiko Terjadinya <i>lost time</i> Saat kegiatan truck losing out dan truck losing in kedalam sistem percetakan job slip
	<p>Persamaan: Membahas tentang pelaksanaan bongkar muat</p> <p>Perbedaan: Penelitian yang dilakukan Minto Basuki di pelabuhan Tanjung Priok lebih fokus pada pelayanan Resiko terjadinya <i>lost time</i> yg terjadi pada truck losing Out dan truck losing In pada Job slip, sedangkan yang</p>		

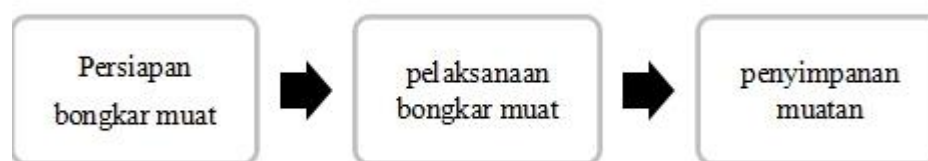


	dilakukan peneliti adalah fokus pada bongkar muat pada operasional PT.WAHYU MANDIRI di pelabuhan tanjung emas Semarang.		
2.	Nirmalawati, 2013	Produktifitas Tenaga Kerja Dan Peralatan Terhadap sistem Bongkar Muat Di Pelabuhan Pantoloan	Produktifitas tenaga kerja dan Utilitas masih sangat rendah. Demikian juga kehilangan waktu operasi sangat besar serta nilai BOR masih sangat rendah
Persamaan : Membahas tentang pelaksanaan bongkar muat Perbedaan : Penelitian yang dilakukan nirmala di pelabuhan Pantoloan lebih fokus pada Produkktifitas tenaga kerja dan Utilitas, sedangkan yang dilakukan peneliti adalah berfokus pada hambatan pada operasional PT.WAHYU MANDIRI.			

Gambar Tabel 2.1 Kajian Hasil Penelitian Terdahulu

### 2.3 Kerangka Berfikir

Gambar Tabel 2.2 Kerangka Pikir



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).

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.

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.