



TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT TERHADAP KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DALAM PROSES BONGKAR MUAT OLEH PT. PRIMA MORAMO TRANSINDO (Suatu Studi di Pelabuhan Nusantara Kendari)

M. Rico Ardiansyah, Suriani Bt. Tolo, Sri Khayati

Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO

Keywords:

Company Responsibility, Loading And Unloading Losses, Nusantara Kendari Port, PT. Prima Moramo Transindo.

e-mail:

ricoardian45@gmail.com

Corresponding Author:

M. Rico Ardiansyah

Received:10/09/2024

Accepted:21/12/2024

Published:30/04/2025

ABSTRACT

This study aims to: 1. How is PT. Prima Moramo Transindo's responsibility for losses incurred in the loading and unloading process 2. How is the implementation of loading and unloading of goods carried out by PT. Prima Moramo Transindo at the Port of Nusantara Kendari. The study was conducted at the Port of Nusantara Kendari, the study used primary and secondary data used and qualitative analysis, namely examining and reviewing legal material data and all types of information and data obtained, then described in the form of a logical and systematic description to answer the problems in this study so that conclusions and solutions to the problems can be obtained. The results of the study indicate that in 1. the implementation of loading and unloading of goods at PT. Prima Moramo Transindo at the port of Nusantara Kendari using mechanical and non-mechanical equipment, in determining the loading and unloading rates in principle have been regulated by the Government through the Regulation of the Minister of Transportation No. KM 152 of 2016 Article 18 paragraph (3) states that the amount of the service fee for loading and unloading services from and to ships is determined based on a mutual agreement between the service provider and the service user based on the type and structure and tariff group using the calculation guidelines set by the Minister of Transportation. The implementation of loading and unloading of goods at the port includes stevedoring, cargodoring, and receiving/delivery. 2. that the responsibility of PT. Prima Moramo Transindo for losses arising from goods in the loading and unloading process is in accordance with the provisions contained in Article 468 paragraph (2) of the Commercial Code, namely that the company is only responsible for losses arising during the loading and unloading process and is not responsible for losses arising outside the loading and unloading process. If the company can prove its innocence, it is released from the responsibility to replace the losses.



I. PENDAHULUAN

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

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan dimana luas lautannya lebih besar dibandingkan luas daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar perannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air. Selaras dengan peranan pengangkutan sebagai alat transportasi yang mengangkut barang dari pulau satu ke pulau yang lain melalui laut, maka pelaksanaan pembangunan disektor 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) Sesuai dengan amanat GBHN diatas, menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan di sektor transportasi laut antara lain diarahkan untuk meningkatkan kegiatan perdagangan antar pulau (*inter insuler*), disamping perdagangan antar Negara (impor-ekspor).

Adanya peningkatan arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan melalui laut tersebut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan, kaitannya dengan kegiatan pengangkutan melalui laut, seperti Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) memiliki peranan yang sangat besar. Oleh karena semakin tumbuhnya perusahaan bongkar muat barang dan jasa melalui laut sejalan dengan berkembangnya kegiatan pengangkutan laut, maka pemerintah 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 maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut, yaitu Perusahaan Bongkar Muat (PBM). (Kebijakan Kelancaran arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi).

Peranan pengusaha bongkar muat barang yang rangkaian kegiatannya meliputi pekerjaan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/ delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan. Keadaan sekarang ini banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat barang, kejelasan resiko terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Melalui Laut

1. Pengertian Pengangkutan

Pengertian pengangkutan laut secara umum dapat ditelaah dari kata dasarnya, yaitu “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan, sehingga mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan berarti pengangkutan 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 (2001:19) 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”.

2. Pengertian pengangkutan laut

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

Dalam pengertian perdagangan pengangkutan laut dapat dianggap sebagai suatu kegiatan dari kesibukan yang bertujuan mempertinggi arti dan kegunaan suatu barang dengan jalan memindahkan barang tersebut dari suatu pulau (negara) ke pulau (negara) lain. Menurut Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 sudah di cabut dan diganti Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 pasal 2 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.

3. Tujuan dan Fungsi Pengangkutan Laut

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

Sementara itu, Abdul Kadir (2001:19) 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”. Fungsi pengangkutan secara umum adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Meningkatnya kegunaan dan nilai barang maupun penumpang tersebut dimungkinkan dengan adanya kegiatan pemindahan barang dan penumpang dengan alat pengangkutan dari suatu tempat dimana kegunaan dan nilai barang dan penumpang tersebut terlalu rendah, menuju ke tempat lain yang kegunaan dan nilainya relatif lebih tinggi. Begitupun dengan penyelenggaraan pengangkutan laut, dalam hal mana fungsinya juga dimaksudkan untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang maupun penumpang yang diangkut dari satu pelabuhan menuju pelabuhan tujuan pengangkutan.

4. Asas Perjanjian Pengangkutan

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

- a. Asas konsensual
- b. Asas koordinasi
- c. Asas campuran
- d. Asas tidak ada hak retensi

5. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan

Menurut Saefullah Wiradipradja dalam bukunya Abdul Kadir (2001:27) mengemukakan setidaknya 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 pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHP tentang perbuatan melawan hukum.

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

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

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

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

Apabila prinsip-prinsip ini dihubungkan dengan undang-undang yang mengatur pengangkutan darat, laut, dan udara di Indonesia, ternyata undang-undang pengangkutan yang mengatur ketiga jenis pengangkutan tersebut menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga. Hal ini terbukti dari antara lain ketentuan pasal-pasal yang diuraikan berikut ini : Dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD ditentukan bahwa apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan seluruh atau sebagian, atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim.

Tetapi pengangkut tidak bertanggung jawab mengganti kerugian apabila ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan seluruh atau sebagian atau rusaknya barang itu karena suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari.

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

6. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut

a. Pengertian Perjanjian

Perjanjian pengangkutan pada prinsipnya merupakan salah satu bentuk perjanjian pada umumnya. Pengertian perjanjian secara umum itu sendiri telah dirumuskan dalam Pasal 1313 KUH Perdata, yaitu "suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih". Berdasarkan pengertian perjanjian diatas, maka pengertian perjanjian pengangkutan menurut Subekti (2009:1) yaitu : "Suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal".

b. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut, pada dasarnya juga merupakan unsur dari kegiatan pengangkutan yang dalam pelaksanaannya didasarkan pada suatu perjanjian pengangkutan pada dasarnya menurut, (Purwosutjipto, 2003:2) merumuskan pengertian perjanjian yaitu : Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan".

c. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Laut

Sesuai dengan rumusan pengertian perjanjian pengangkutan secara umum diatas, maka dapat dirumuskan pengertian perjanjian pengangkutan barang melalui laut, yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengirim (pemilik barang), dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut atau dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh), sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan tersebut. Mengingat perjanjian pengangkutan barang melalui laut bersifat timbal balik, maka kedudukan para pihak (pengangkut dan pengirim) sama tinggi, sehingga berbeda sifatnya dengan perjanjian perburuhan, dimana kedudukan majikan lebih tinggi dibandingkan dengan buruh. Dengan demikian, kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini adalah koordinasi (*gecoördineerd*). 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.

7. 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.

B. Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

1. Pengertian Bongkar Muat Barang

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut. Menurut (Abdul Kadir Muhamad; 2001;78) bahwa 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”.

2. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

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

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

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

C. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan

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

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

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

Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), sehingga fungsinyapun berbeda dengan pengangkut. Perusahaan Pelayaran dalam

kedudukannya sebagai pengangkut dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut dituntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah dilakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan. Sedangkan fungsi PBM dalam kedudukannya sebagai mata rantai kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sebagaimana ketentuan Pasal 3 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal.

Dalam melakukan fungsinya tersebut, sesuai dengan Ketentuan Pasal 1 ayat (a) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85, PBM dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*. Dengan demikian dalam melakukan fungsinya untuk memindahkan barang angkutan, PBM dapat melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari gudang Lini I yang berada di pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung dari dan ke alat angkutan darat.

D. Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Sebagaimana telah diterangkan di atas, bahwa fungsi PBM adalah memindahkan barang angkutan dari dan ke kapal baik dari dan ke Gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan. Dalam hal ini menurut Pasal 80 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Kegiatan usaha bongkar muat barang, lalu kegiatan pemindahan barang tersebut terdiri dari kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*.

Lebih lanjut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal menegaskan bahwa ruang lingkup kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan meliputi:

1. Kegiatan *Stevedoring* yaitu kegiatan jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau memuat dari/ke dermaga. Tongkang, truk ke/dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.
2. Kegiatan *Cargodoring*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengeluarkan sling (*extackle*) dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. Kegiatan *Receiving /Delivery*, yaitu kegiatan jasa pelayanan yang berupa pekerjaan mengambil dari timbunan barang/tempat penumpukan barang di gudang lini I atau lapangan penumpukan barang dan menyerahkan barang sampai tersusun di atas kendaraan /alat angkut secara rapat di pintu darat lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

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

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

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

samping untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada para pemakai jasa bongkar muat barang. Dengan meningkatkan efisiensi dan efektifitas serta pelayanan kegiatan bongkar muat barang tersebut, maka dimungkinkan mampu meningkatkan kelancaran arus barang dan keamanan lalu lintas di pelabuhan. Hal ini selaras dengan sasaran yang digariskan Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85, yaitu :“Bahwa peranan pengusaha *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan”.

Sesuai dengan penetapan jadwal kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan berikut sasarannya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah tersebut, menunjukkan bahwa sesuai dengan jenis kegiatan bongkar muat barang memungkinkan dalam pelaksanaannya dikerjakan oleh tiga buah PBM, yaitu PBM yang hanya bergerak di bidang *Stevedoring*, PBM yang bergerak di bidang *Cargodoring*, atau PBM yang bidang usahanya hanya menangani kegiatan usaha pelayanan jasa *Receiving/Delivery* saja. Dengan adanya pembagian kegiatan bidang usaha bongkar muat barang angkutan di pelabuhan tersebut, merupakan peluang bagi berkembangnya kesempatan berusaha bagi para investor yang berminat untuk menanamkan modal usahanya di sektor kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Disisi lain, spesialisasi penanganan bidang kegiatan bongkar muat barang tersebut juga memberikan peluang kesempatan yang lebih luas. Namun demikian, bagi PBM yang memiliki kemampuan permodalan yang cukup memadai, tidak menutup kemungkinan untuk menangani semua jenis kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

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

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

1. Batas Tanggung jawab Perum Pelabuhan

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

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

2. Batas Tanggung jawab EMKL

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

- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkutan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.

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

3. Batas Tanggung jawab Pengangkut

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

Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi:

- a. Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
- b. Tersesainya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
- c. Tersesainya 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. Tersesainya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima.

4. Batas Tanggung jawab PBM

Sebagaimana telah dirumuskan di dalam Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi berikut peraturan pelaksanaannya, maka tanggung jawab pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran barang angkutan dari dan ke kapal tidak lagi menjadi beban pihak perusahaan pelayaran (pengangkut), melainkan dilimpahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBM). Dengan demikian batas tanggung jawab PBM dalam menyelenggarakan kegiatannya antara lain meliputi :

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

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di kota Kendari pada Pelabuhan Nusantara Kendari dan pelaku usaha sebagai pengusaha Bongkar muat Barang dengan pertimbangan bahwa dalam praktik usaha Bongkar Muat kapal Barang sering terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan tanggung jawab sehingga menimbulkan kerugian pihak pengguna jasa. Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder

yang berasal dari field research dan Library research. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang dilakukan oleh PT. Prima Moramo Transindo di Pelabuhan Nusantara Kendari.

Dari hasil penelitian dilapangan bahwa Pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan Nusantara Kendari belum sepenuhnya sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal mengenai persyaratan alat-alat bongkar muat maupun tenaga ahlinya adapun proses bongkar muat yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. tidak mudah untuk dilakukan karena hal ini haruslah berkerja sama dari beberapa pihak (wawancara bapak Heri Asis sebagai Kepala UPTD Pelabuhan, tanggal 27 Desember 2024)

a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah jasa bongkar muat dari dan ke kapal, dari kedermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan Derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *stevedore*. *Stevedore* yang bertugas diatas kapal disebut *stevedore* kapal, sedangkan *stevedore* yang bertugas di darat disebut *quay supervisor* .dalam melaksanakan tugasnya *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelabuhan Indonesia, Perusahaan pelayaran (EMKL) pemilik barang, TKBM, dan yang lainnya.

Seorang *stevedore* umumnya adalah orang yang pernah bertugas diatas kapal dan berdinis sebagai perwira atau orang yang biasa menangani buruh karena *stevedore* akan mengkoordinir pekerjaan dan buruh TKBM melalui mandor atau kepala regu kerja (KRK) dalam, bekerja, *stevedore* dibantu oleh foreman. Koordinasi kegiatan *stevedoring* diatas kapal dengan didarat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau terminal operator. Dalam mengerjakan bongkar muat kapal selain foreman juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* yaitu :

- 1) *Cargo Surveyor* perusahaan PBM, yaitu petugas survey yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik barang yang dimuat/bongkar dari dan ke kapal dalam hubungannya dengan klaim.
- 2) Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang dimuat/bongkar dari kapal atau sebaliknya dari darat.
- 3) Administrasi, yaitu petugas-petugas yang mempersiapkan administrasi

Dan kegiatan *Stevedoring* meliputi beberapa tahap;

- a) *Stevedoring* sebelum kapal tiba
- b) *Stevedoring* setelah kapal sandar
- c) Kegiatan bongkar dari kapal
- d) Ship Operation
- e) Membongkar langsung ke truk
- f) Pembongkaran ke dermaga

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada PT. Prima Moramo Transindo Menggunakan Peralatan Mekanis dan non mekanis, didalam menentukan tarif bongkar muat pada prinsipnya telah diatur Pemerintah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 152 tahun 2016. Tarif Pelayaran

Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat. Pelaksanaan Bongkar muat Barang di pelabuhan meliputi *stevedoring, cargodoring, and receiving/delivery*

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

B. Saran

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

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

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*. : PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- _____ ; 2001, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*,. Citra Aditya Bakti, Bandung
- Baharudin Lopa, 2000, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung.
- Handri Raharjo; 2009, *Hukum Perjanjian di Indonesia*, Pustaka Yusisia, Yogyakarta
- J.Moleong, Lexy 2000, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rusdakarya, Bandung.
- Purwosutjipto, HMN, 2004, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Djambatan, Jakarta.
- R Djatmiko, 2000 *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung.
- R.P Suyono, 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut* .: PPM, Jakarta.
- Soerjatin, R, Drs., 2007, *Hukum Dagang I dan II*, Intermasa, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 2000, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Subekti, Prof , R ,SH, dan R.Tjitrosudibio, 2009, *KUHD dan UU Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Soekardono; 2006 : *Hukum Perjanjian*. Galia Indonesia, Jakarta.
- _____ 2001; *Hukum Indonesia*. Galia Indonesia, Jakarta
- Tirtaamidjaja, Mr, SH, 2000, *Pokok-Pokok Hukum Perniagaan*, Djambatan, Jakarta.
- Utari, Siti, 2000, *Pengangkutan Laut Di Indonesia suatu Tinjauan Yuridis*, Balai Pustaka, Jakarta.

Peraturan Perundang-undangan

- Inpres No.4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, Semarang, Aneka Ilmu, 1986.
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 88 / AL 305 / Phb – 85 Tanggal 11 April 1985 Tentang Perusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.

- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 13 Tahun 1991 Tentang Pembinaan Pengusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2002 Tentang *Pedoman* Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Di Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 26 Tahun 1997 Tentang Tarif Jasa Bongkar Muat Peti Kemas (Container) Untuk Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57 Tahun 1991 Tentang Pedoman Tarif Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 67 Tahun 1994 Tentang Tarif Jasa Bongkar Muat Peti Kemas.