

ANALISIS TANGGUNG JAWAB PT. PELABUHAN INDONESIA IV (PERSERO) CABANG JAYAPURA TERHADAP KERUGIAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN NUMBAY JAYAPURA

Oleh Farida Tuharea¹, Muhammad Amin Hamid², Joko Prihantoro³

ABSTRAK

Penelitian ini dengan judul Analisis Tanggung Jawab PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura Terhadap Kerugian Bongkar Muat di Pelabuhan Numbay Jayapura. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam proses bongkar muat dan kendala-kendala yang dihadapi dalam kegiatan bongkar muat di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura.

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian normatif dan empiris yang bersifat deskriptif analitis, dengan metode pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan, mengkaji dan mengelola secara sistematis bahan-bahan kepustakaan serta dokumen-dokumen yang berkaitan bongkar muat dan mengumpulkan data melalui wawancara.

Hasil penelitian ini menunjukkan tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura terhadap barang angkutan dalam pelaksanaan bongkar muat barang pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura di Pelabuhan Numbay Jayapura pada dasarnya meliputi perlindungan yang bersifat administratif (kelengkapan dokumen atau barang angkutan) dan perlindungan yang sifatnya fisik. Bentuk perlindungan secara fisik ini dimaksudkan untuk menjaga dan memelihara keutuhan dan keamanan barang angkutan selama dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang tersebut dari dan ke kapal pengangkut. Kendala-kendala yang dihadapi PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Pelabuhan Numbay Jayapura terutama berupa faktor alam, peralatan bongkar muat, SDM, angkutan darat (truk) kondisi barang, dan juga dari segi keamanan.

Kata kunci : Tanggungjawab, Pelabuhan, dan Bongkar Muat

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara kepulauan dengan 735.355 mill persegi yang terdiri dari 17.000 pulau. Indonesia adalah Negara Maritim. Oleh sebab transportasi laut sangat dibutuhkan dan sangat penting di Indonesia. Bukan hanya alat penghubung dari satu tempat ke tempat lain, namun juga sebagai alat angkut perdagangan nasional maupun internasional.

Dengan kondisi tersebut, transportasi laut harus diperhatikan demi mewujudkan kuatnya armada di laut dibantu dengan pelayana jasa di pelabuhan yang handal. Transportasi laut membawa tantangan bagi armada laut sebagai alat transportasi maupun dalam menangani infrastruktur pelabuhan Indonesia.

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan peranannya. Untuk

¹ Dosen Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

³ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

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 di sektor transportasi laut berdasarkan Ketetapan MPR RI No.II/MPR/1993 tentang garis besar haluan negara (selanjutnya disebut GBHN) yakni:

“Transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia Timur, dengan mengutamakan keteraturan kunjungan kapal yang dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan dan kegiatan pembangunan umumnya. Laut nusantara sebagai lahan usaha kelautan mengharuskan pengutamaan pelayaran nusantara nasional yang mampu menjamin tersedianya pelayanan transportasi laut yang layak dan aman sekaligus menciptakan lapangan kerja.

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 (selanjutnya disebut EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (selanjutnya disebut PBM) memiliki peranan yang sangat besar.

Salah satu strategi yang dapat menunjang keberhasilan dalam bisnis bongkar muat barang adalah menawarkan kualitas jasa dengan kualitas pelayanan yang terbaik nampak dalam kinerja dan performa dari pelayanan yang ada. Dalam menghadapi persaingan, ada beberapa dimensi kualitas pelayanan yang dapat mempengaruhi perilaku pelanggan, menurut Parasuraman⁴ menunjukkan lima faktor dalam menentukan kualitas pelayanan yaitu: Bukti Fisik (*Tangible*) adalah kemampuan perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Keandalan (*Reliability*) adalah kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan sesuai dengan yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan yang berarti ketepatan waktu pelayanan, pelayanan yang diberikan sama untuk semua pelanggan tanpa pilih kasih dan sikap yang simpatik. Daya tanggap (*Responsiveness*) adalah suatu kebijakan atau kemauan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat dan tepat kepada pelanggan, dengan penyampaian informasi yang jelas. Jaminan (*Assurance*) adalah pengetahuan, kesopansantunan, dan kemampuan para karyawan perusahaan untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan kepada perusahaan untuk menggunakan jasa bongkar muat, dan Empati (*Emphaty*) adalah memberikan perhatian yang tulus dan bersifat individual atau pribadi yang diberikan kepada para pelanggan dengan berupaya memahami keinginan pelanggan.

⁴Tjiptono, F., dan Chandra, G., 2011, Service, Quality And Satisfaction, Yogyakarta: CV Andi Offset, Hlm. 198.

Usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub nomor KM 13 tahun 1989 tanggal 22 Februari 1989.

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.

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura Terhadap Kerugian Yang Ditimbulkan Dalam Proses Bongkar Muat

Secara umum, pengaturan mengenai bongkar muat kapal di tingkat nasional terdapat dalam Peraturan Pemerintah nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal yang telah dilakukan perubahan 2 (dua) kali menjadi Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 93 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Setiap pekerjaan pasti mempunyai tujuan dan sistem dalam pelaksanaan pekerjaan, begitu juga dengan PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura mempunyai tujuan dalam meningkatkan angka penjualan jasa pelayanan bongkar muat yang akan menambah hasil pendapatan perusahaan.

Penyelenggaraan bongkar muat sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat.

Penyelenggaraan bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja bongkar muat yang wajib memiliki sertifikat kompetensi.

Dalam proses pelayanan, setiap kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) masing-masing, yang berfungsi sebagai media perantara dalam menjalankan proses pelayanan. Setiap PBM akan dibantu oleh beberapa agen yang bertanggung jawab sepenuhnya sampai proses kegiatan pelayanan barang itu selesai. Kegiatan itu berlangsung setiap harinya dengan berbagai macam produk barang.

PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa kepelabuhanan, melayani jasa pengiriman

barang, jasa pelayanan kapal dari perencanaan sampai kapal keluar dari pelabuhan, dan jasa pelayanan rupa-rupa lainnya.

Pelaksanaan pelayanan barang PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura memiliki Divisi Perencanaan dan Pengendalian Operasional yang bertugas melayani semua kegiatan yang berhubungan pelayanan kapal dan barang, sehingga dapat mempermudah agen untuk melakukan pengajuan pelayanan kapal dan barang.

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

Kerusakan barang dapat terjadi akibat kesalahan atau kelalaian dari penataan/penyusunan barang di kapal (*stevedoreng*), *Stevedore* yaitu orang yang ahli memuat dan membongkar barang dari dan ke kapal. Dalam hal ini *stevedore* menumpuk suatu muatan ke palka kapal, padahal di dalam palka sudah terdapat muatan sebelumnya yang karena basahkemudian ditumpuk tersebut juga ikut basah dan rusak atau karena tutup palka kurang rapat sehingga air laut masuk ke dalamnya. Kerusakan barang yang terjadi dalam hal ini merupakan akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan.

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

Menurut Bapak Bani Sahara selaku Manager Teknik PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Jayapura mengemukakan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan dan kehilangan barang muatan pada saat pelaksanaan bongkar muat barang dari dan ke kapal yakni mulai dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan dalam batas dan syarat-syarat tertentu dan tidak bertanggung jawab atas kerugian akibat hal-hal diluar batas tanggung jawabnya sebagai Perusahaan Bongkar Muat, yakni kerugian yang terjadi bukan dalam proses bongkar muat.⁵

Sedangkan menurut Bpk Edy Herianto sebagai Manager Operasi PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Jayapura menjelaskan bahwa adapun tanggung jawab yang dibebankan kepada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura sebagai Perusahaan Bongkar Muat adalah sebagai berikut⁶:

- 1) PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura sebagai Perusahaan Bongkar Muat wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar/dimuat dari dan ke kapal. Untuk menjamin keselamatan barang yang dibongkar/muat maka harus diperhatikan tentang seluk beluk barang tersebut diantaranya mengenai jenis barang, berat satuan dan volume barang, pembungkus barang dan lain-lain.
- 2) PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena rusak, berkurang dan hilangnya barang muatan

⁵Wawancara, Jayapura, 22Desember 2018.

⁶Wawancara, Jayapura, 23Desember 2018.

kecuali PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura dapat membuktikan bahwa hal tersebut terjadi pada saat barang masih di kapal atau diluar kegiatan bongkar muat.

- 3) PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura bertanggung jawab atas perbuatan dari pegawainya (TKBM) dan alat-alat operasional yang dipergunakan dalam proses bongkar muat.
- 4) Setiap penggantian klaim/ganti rugi harus dikoordinasikan dengan pihak jasa asuransi agar tidak timbul double klaim/tagihan.

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

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

Untuk mengurangi timbulnya kerugian akibat kerusakan, kekurangan, dan kehilangan barang muatan pada saat proses bongkar muat barang di pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura melakukan rapat intern membahas biaya bongkar muat, Jumlah jam kerja, Waktu yang terpakai, Persiapan petugas (TKBM) yang akan diturunkan di lapangan, Persiapan alat-alat bongkar muat yang akan dipergunakan.

Dengan diadakannya rapat intern tersebut, maka PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura dapat mengantisipasi atau memperkecil faktor yang dapat menimbulkan kerugian pada saat proses bongkar muat.

Tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura terhadap kerugian yang timbul atas barang muatan akibat proses bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang terdapat di dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas semua kerugian pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan terjadi pada saat barang masih berada di atas kapal, maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian. Dalam hal ini prinsip yang dipakai adalah prinsip tanggung jawab praduga/*presumption liability*.

B. Kendala-Kendala Yang Dihadapi Dalam Kegiatan Bongkar Muat Di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura

Kendala-kendala yang dihadapi oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat diantaranya adalah sebagai berikut :

Faktor alam merupakan kendala yang dihadapi dalam bongkar muat seperti cuaca yang buruk atau hujan. Dalam keadaan hujan maka kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang dan buruh, tidak menutup kemungkinan barang yang terkena hujan akan mengalami kerusakan atau jumlahnya berkurang sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian.

Disamping itu kendala berupa faktor peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat seperti forklift, sling, crane kapal kadang-kadang mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan sehingga akan menghambat pelaksanaan bongkar muat.

Selain itu hambatan berupa Sumber Daya Manusia (SDM) juga sebagai salah satu kendala yang dihadapi dalam bongkar muat, seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplin kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat, tidak masuk tepat waktu maupun bekerja pada saat keadaan dibawah pengaruh minuman beralkohol.

Disamping kendala di atas masih terdapat hambatan yang lain berupa angkutan darat (truk). Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan angkutan (waiting truk) akibat kemacetan yang juga dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat karena tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan. Selanjutnya hambatan berupa kondisi barang, seperti barang yang bobotnya sangat besar sehingga membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak dan peralatan yang khusus serta hambatan dari segi keamanan, seperti terjadinya pencurian barang muatan pada saat barang dibongkar di pelabuhan. Dengan adanya PERWAL (Peraturan Walikota) Nomor 03 tahun 2013 yang mengatur tentang Waktu beroperasi truk dan angkutan berat.

KESIMPULAN

Berdasarkan dari pembahasan dan hasil penelitian yang diuraikan tersebut diatas maka penulis berkesimpulan bahwa:

- i. Tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura terhadap barang angkutan dalam pelaksanaan bongkar muat barang pada PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura di Pelabuhan Numbay Jayapura pada dasarnya meliputi perlindungan yang bersifat administratif (kelengkapan dokumen atau barang angkutan) dan perlindungan yang sifatnya fisik. Bentuk perlindungan secara fisik ini dimaksudkan untuk menjaga dan memelihara keutuhan dan keamanan barang angkutan selama dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang tersebut dari dan ke kapal pengangkut.
- ii. Kendala-kendala yang dihadapi PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Jayapura dalam pelaksanaan bongkar muat barang di Pelabuhan Pelabuhan Numbay Jayapura terutama berupa faktor alam, peralatan bongkar muat, SDM, angkutan darat (truk) kondisi barang, dan juga dari segi keamanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Tjiptono, F., dan Chandra, G., 2011, Service, Quality And Satisfaction, CV Andi Offset Yogyakarta.
- Kitab Undang – Undang Hukum Perdata mengenai Perjanjian
- Kitab Undang – Undang Hukum Dagang
- Undang – Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran diganti dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.88/AL 305/Phb-85 tanggal 11 April 1985 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke kapal