



## PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG PADA PT PELABUHAN INDONESIA III CABANG TANJUNG INTAN CILACAP

Mirade Architania Rifani\*, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono  
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
E-mail : [architaniamirade@gmail.com](mailto:architaniamirade@gmail.com)

### Abstrak

Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan yang mendukung kelancaran angkutan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan sehingga kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting. Kondisi geografis Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan dimana jauh lebih luas dibanding daratannya maka sudah merupakan hal yang wajar pembangunan dan pengaturan transportasi laut perlu mendapat perhatian yang besar, sehingga mendukung kelancaran angkutan laut yang salah satunya antara lain kegiatan bongkar muat barang. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui legalitas pelaksanaan kegiatan usaha bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan Cilacap. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa sejak pendiriannya PT. Pelindo III Cabang Tanjung Intan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat terbilang lancar dengan mengantongi izin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 Tentang Pendirian PT Pelindo III. Sejak diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014, pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang sedikit terhambat karena adanya aturan mengenai izin khusus yang wajib dimiliki oleh setiap Perusahaan Bongkar Muat. Tidak dimungkinkan PT. Pelindo III mengubah akta pendirian perusahaan menjadi khusus melakukan kegiatan bongkar muat barang sehingga perlu dibuatnya Kantor Cabang Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan dalam Provinsi setempat.

Kata kunci : Legalitas, Perusahaan Bongkar Muat

### Abstract

*Stevedoring activities are activities that support the smooth transportation to and from the vessel to a port so that the loading and unloading of goods to and from ships has an important position. The geographical condition of Indonesia which is the island countries where land is much wider than it already is a natural thing and the development of sea transport arrangements need to get the most attention, thus supporting the smooth sea transport is one of them include the loading and unloading of goods. The purpose of this study to determine the legality of the business activities of loading and unloading is done by. Pelabuhan Indonesia III branch Tanjung Intan Cilacap. The research concludes that since the establishment of PT. Pelindo III branch Tanjung Intan in carrying out loading and unloading activities fairly smoothly by bagging a license as a Business Entity Ports listed in Government Regulation No. 58 of 1991 On Establishment of PT Pelindo III. Since the application of the Regulation of the Minister of Transportation PM Number 60 Year 2014, the implementation of loading and unloading of goods slightly hampered because of the rules regarding the special permits which must be owned by each stevedoring company. Not possible PT. Pelindo III certificate of incorporation to change into specialized stevedoring activities that need to be made Stevedoring Company branch office in the port of the local province.*

*Keywords: Legality, Stevedoring Company*



## I. PENDAHULUAN

Negara Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau besar dan kecil, yang terbentang dari Sabang sampai Merauke dan secara geografis terletak diantara dua buah Samudera yakni Samudera Indonesia dan Samudera Pasifik.

Sebagai negara kepulauan, dimana wilayah laut lebih dominan dari wilayah daratan, maka dalam rangka pembangunan nasional dewasa ini masalah laut dengan segala aspeknya menjadi perhatian pemerintah.

Pembangunan transportasi laut yang berperan sebagai salah satu urat nadi kehidupan ekonomi, politik, dan pertahanan keamanan diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi yang diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung pola distribusi nasional, serta mendukung pengembangan wilayah dan meningkatkan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

Pengangkutan laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan suatu Ketahanan Nasional, dengan mengutamakan pengaturan kapal yang dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan dan kegiatan dari pembangunan bidang ekonomi pada umumnya. Peran serta badan usaha

milik negara dan swasta dalam sistem pengangkutan dalam maupun luar negeri harus terus didorong sehingga mampu memperoleh pangsa pasar yang wajar dalam pengangkutan penumpang dan barang dari dalam dan luar negeri.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut yang menjadi pokok permasalahan adalah mengenai keselamatan atas barang muatan sampai di tempat tujuan. Sebelum sampai di tempat tujuan, suatu barang muatan itu harus melalui tahap-tahap penyelenggaraan tertentu.

Proses pengangkutan barang melalui laut merupakan suatu rangkaian kegiatan dari sejak mulai barang di terima oleh perusahaan pelayaran, disusun / ditimbun dalam gudang pelabuhan angkut, muat ke kapal, pelayaran dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan, pembongkaran barang dari kapal, penimbunan di gudang, sampai barang diserahkan kepada pihak penerima.<sup>1</sup>

Salah satu kegiatan yang menonjol di pelabuhan adalah kegiatan bongkar muat barang baik barang dari kapal yang akan diangkut ke gudang-gudang maupun barang dari pelabuhan yang akan diangkut ke kapal-kapal menuju tempat tujuan. Kegiatan bongkar muat di pelabuhan oleh perusahaan-perusahaan bongkar muat yang ada di sekitar pelabuhan.

Berdasarkan Pasal 1 ayat 14 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, yang

<sup>1</sup>Sudjatmiko, 1979, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, Penerbit Bhatara Karya Aksara, hal. 95.



dimaksud usaha bongkar muat barang adalah kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang terdiri dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving / delivery*.

Menurut Pasal 468 (1) KUHD, ditetapkan mengenai kewajiban pengangkut untuk menjaga keselamatan barang selama dalam perwalian pengangkut. Hal ini menyangkut kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pelayaran secara wajar dan kapal yang digunakan harus layak laut..

Dan pasal 468 (3) KUHD, menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap perbuatan-perbuatan mereka yang ia pekerjakan dan terhadap benda-benda yang ia pergunakan dalam pengangkutan karena pengangkutan yang menentukan alat-alat yang di pergunakan. Dengan demikian pengangkut bertanggung jawab atas kehilangan/kerusakan barang jika alat-alat yang digunakan untuk pengangkutan tidak memenuhi syarat.

Dari pasal-pasal tersebut jelaslah bahwa untuk setiap tahap dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut adalah menjadi tanggung jawab pengangkut terhadap pengirim dan penerima.

Pemerintah mengeluarkan Instruksi Presiden No. 3 Tahun 1991 tentang Perubahan atas Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi yang dimaksudkan guna memperlancar arus barang antar pulau serta ekspor dan impor dalam rangka meningkatkan kegiatan

ekonomi.

Realisasi dari Inpres tersebut oleh Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan, antara lain di keluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal, yang menunjuk berdirinya suatu perusahaan Bongkar Muat tersendiri sehingga dapat meningkatkan kelancaran lalu lintas barang di pelabuhan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan, jelaslah bahwa khusus mengenai kegiatan bongkar muat sekarang menjadi tugas dan tanggung jawab Perusahaan Bongkar Muat, yang berdiri sendiri terlepas dari perusahaan pengangkutan.

Perusahaan Bongkar Muat didirikan berdasarkan S.K. Menteri Perhubungan No. KM 88/AL.305/Phb.85 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke Kapal dengan Izin Usaha dari Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Atas Nama Menteri.

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan sebenarnya merupakan pelaksanaan dari suatu perjanjian kerja antara perusahaan bongkar muat dengan pihak pengangkut sebagai pihak yang menguasai barang. Sehingga dalam pelaksanaan bongkar muat tidak terlepas dari adanya suatu perjanjian yang memberikan hak dan tanggung jawab dari masing-masing pihak.

Pelabuhan yang dikelola dengan efektif dan efisien serta dilengkapi dengan fasilitas yang memadai akan membawa dampak positif bagi perdagangan dan perindustrian dari



daerah penyangga tempat pelabuhan tersebut berada sehingga setiap proses pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan berjalan dengan lancar. Oleh karena itu, pelabuhan mempunyai peran penting dalam perdagangan internasional.

PT. Pelabuhan Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang berperan sebagai regulator sekaligus operator. PT. Pelabuhan Indonesia juga bertindak sebagai penyedia dan/atau melayani jasa bongkar muat barang yang memiliki fungsi dan kewenangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (Persero).

Pelaksanaan kegiatan usaha bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan selama ini terhitung lancar. Namun sejak diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang menjadi sedikit terhambat.

Adanya persyaratan baru bagi setiap Perusahaan Bongkar Muat barang yang akan melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang yaitu saat ini diwajibkan memiliki izin khusus usaha bongkar muat barang. Sehingga terjadi tabrakan antara Peraturan Pemerintah Nomor 56, 57, 58, dan 59 Tahun 1991 tentang Pendirian PT. Pelabuhan Indonesia dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal mengenai perizinan perusahaan dalam melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat barang.

Berdasarkan pengamatan penulis, PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan yang merupakan salah satu perusahaan bongkar muat barang di Cilacap, akan terganggu dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang yang termasuk dalam salah satu kegiatan usaha PT. Pelindo III sejak pendiriannya. Sehingga perlu ditemukan solusi terbaik agar tidak ada pihak yang dirugikan dalam penyelenggaraannya.

Berdasarkan pertimbangan di atas, untuk itu penulis memilih judul "PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG PADA PT PELABUHAN INDONESIA III CABANG TANJUNG INTAN CILACAP."

## II. METODE

Menguraikan Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan Yuridis Empiris. Metode pendekatan tersebut digunakan untuk memecahkan masalah dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.<sup>2</sup> Menggunakan metode pendekatan yuridis artinya penulis mengacu pada prosedur, konsep, tata kerja yang berdasarkan pada perundang-undangan sedangkan metode pendekatan empiris yaitu

---

<sup>2</sup>Rony Hanintjo Soemitro, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta, Ghalia Indonesia, hal.36.



penulis melihat ke dalam peraturan perundang-undangan yang akan diverifikasikan ke dalam masyarakat dan masyarakat tersebut sebagai data primer karena menjadi suatu obyek penelitian yang akan diteliti.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah deskriptif analitis. Deskriptif yaitu bahwa penelitian ini dilakukan dengan melukiskan obyek penelitian berdasarkan peraturan perundang-undangan dan bertujuan memberikan gambaran sesuatu obyek yang menjadi masalah dalam penelitian.<sup>3</sup> Untuk mencapai tujuan dari penulis ini, penelitian ini tidak hanya sekedar memberikan gambaran tentang keadaan obyek atau masalahnya semata, akan tetapi juga menganalisa, mengklasifikasi dan menafsirkan data-data tersebut dan tidak bermaksud mencapai kesimpulan secara umum, oleh karena itu penelitian ini dinamakan juga tipe penelitian yang deskriptif-analitis.

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), untuk selanjutnya disebut PT Pelindo III (Persero), adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam sektor perhubungan. Tugas, wewenang dan tanggung jawab perusahaan ini adalah mengelola Pelabuhan Umum pada tujuh wilayah provinsi Indonesia, yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Kalimantan Selatan,

Kalimantan Tengah, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur.

Cikal bakal Pelindo III bermula pada tahun 1960 saat pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No. 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara. Pasca terbitnya Perpu No. 19 Tahun 1960 pemerintah Republik Indonesia kala itu menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 115 – 122 Tahun 1961 dimana masing-masing peraturan tersebut berisi tentang Pendirian Perusahaan Pelabuhan Negara (PN) Pelabuhan Daerah I-VIII, dimana Pelabuhan Belawan sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah I, Pelabuhan Teluk Bayur sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah II, Pelabuhan Palembang sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah III, Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah IV, Pelabuhan Semarang sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah V, Pelabuhan Surabaya sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah VI, Pelabuhan Banjarmasin sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah VII, dan Pelabuhan Makassar sebagai pusat PN Pelabuhan Daerah VIII.<sup>4</sup>

Pengelolaan Perusahaan Negara Pelabuhan Daerah I-VIII bertahan hingga tahun 1969 seiring dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 1969 tentang Pembubaran Perusahaan-perusahaan Negara Pelabuhan dan Pengalihan Pembinaannya ke Dalam Organisasi Pembinaan Pelabuhan.

<sup>3</sup> Sukardi, 2003, *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya*, Jakarta, Bumi Aksara, hal.14.

<sup>4</sup><https://www.pelindo.co.id/profil-perusahaan/tentang-kami/tonggak-sejarah>, diakses pada 29/01/16.



Pada tahun 1983 pengelolaan pelabuhan kembali berubah. Perusahaan Pelabuhan Daerah I-VIII dilebur menjadi empat wilayah pelabuhan dengan nama Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan I-IV. Perum Pelabuhan III terbentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 16 Tahun 1983 tentang Perusahaan Umum Pelabuhan III dengan kantor pusat berkedudukan di Surabaya. Perum Pelabuhan III mengelola 36 pelabuhan yang tersebar di 9 (sembilan) provinsi meliputi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Timor Timur, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur.

Terbitnya Peraturan Pemerintah No. 58 Tahun 1991 tanggal 19 Oktober 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) kembali mengubah status perusahaan dari Perum Pelabuhan III menjadi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). Berdasarkan Peraturan Pemerintah tersebut Pelindo III mengelola 33 pelabuhan di 8 (delapan) provinsi meliputi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Timor Timur, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Selatan. Perubahan status menjadi perusahaan perseroan dicatatkan dihadapan Notaris Imas Fatimah S.H. pada tanggal 1 Desember 1992. Tanggal pencatatan itulah yang kini dijadikan sebagai hari jadi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). Kini, Pelindo III mengelola 43 pelabuhan di bawah kendali 16 kantor cabang di 7 (tujuh) provinsi di Indonesia.

Pelindo III menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan yang memiliki peran kunci guna menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, Pelindo III mampu menggerakkan serta mendorong kegiatan ekonomi negara dan masyarakat.

Keberadaan Pelindo III tak lepas dari wilayah Indonesia yang terbentuk atas jajaran pulau-pulau dari Sabang sampai Merauke. Sebagai jembatan penghubung antar pulau maupun antar negara, peranan pelabuhan sangat penting dalam keberlangsungan dan kelancaran arus distribusi logistik.

Pelayanan terbaik dan maksimal merupakan komitmen Pelindo III untuk menjaga kelancaran arus logistik nasional. Komitmen itu tertuang dalam visi perusahaan "Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima". Mendukung visi tersebut, Pelindo III menetapkan strategi-strategi yang dituangkan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) yang dievaluasi setiap 4 (empat) tahun sekali.

Tabel 1. Peta Pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan terdiri dari :

<b>Nama Dermaga</b>	<b>Pemilik</b>	<b>Operator</b>	<b>Fungsi</b>
Dermaga I	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	Bongkar Muat



Dermaga II	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	Bongkar Muat	21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran	Pelabuhan Umum di lingkungan pemerintahan dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan BUMN yang diatur untuk maksud tersebut berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.		
Dermaga III / Multi Purpose	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	Multi Purpose				
Dermaga IV	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	Bongkar Muat			Pasal 26 Ayat (2)	BHI dapat diikuti sertakan dalam pelayanan pelabuhan umum sebagaimana dimaksud ayat (1) atas dasar kerjasama dengan BUMN yang melaksanakan Penyelenggaraan Pelabuhan.
Dermaga VI	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	Bongkar Muat				
Dermaga Wijayapura	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	PT. Pelabuhan Indonesia III Cab. Tanjung Intan	Bongkar Muat				
Dermaga Kapal Tunda	PT. Pelabuhan Indonesia III	PT. Pelabuhan Indonesia III	Tambat Kapal Tunda			2.	PP No. 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan
Tabel 2. Dasar Hukum Penyelenggaraan Kegiatan Jasa Kepelabuhanan				3.	UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	Pasal 81 Ayat (1)	Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas : a. Otoritas Pelabuhan; atau b. Unit

No.	Aturan Perundang-undangan	Pasal	Isi
1.	UU No.	Pasal 26	Penyelenggara



			Penyelenggara Pelabuhan.
		Pasal 91 ayat (1)	Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.
	UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	Pasal 93	Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
		Pasal 344 Ayat (3)	Kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud.
4.	PP 61 Tahun	Pasal 165	Kegiatan pengusahaan di
			2009 Tentang Kepelabuhanan
			Ayat (3)
			pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud.
5.	PP 56, 57, 58, 59 Tahun 1991 Tentang Pendirian PT. Pelindo I, II, III, IV	Pasal 2	Maksud dan tujuan Perusahaan Persero (Persero) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 adalah untuk menyelenggarakan usaha yang salah satunya adalah dermaga untuk bertambat, bongkar muat, barang dan hewan, serta penyediaan fasilitas naik turunnya penumpang.

PT Pelindo sebagai BUP (Badan Usaha Pelabuhan) dimana menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) bahwa bongkar muat sudah menjadi salah satu badan usaha PT Pelabuhan Indonesia.

Sejak berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan



Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, pihak regulator selalu menanyakan izin mengenai kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia padahal sebetulnya kegiatan tersebut sudah melekat dalam Undang-undang sebagai BUP. Namun saat ini masih terjadi dispute mengenai legalitas PT Pelabuhan Indonesia sebagai pelaksana kegiatan usaha bongkar muat.<sup>5</sup>

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan 2 (dua) kelompok bidang usaha yaitu Pasal 31 tentang usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan dari beberapa sub bidang usaha, yang salah satunya adalah usaha bongkar muat yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM); dan Pasal 90 mengatur kegiatan perusahaan di pelabuhan, terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait lainnya dengan kepelabuhanan dan dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang penyelenggaranya adalah PT. Pelabuhan Indonesia.

Pasal 90 ayat (3) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur kegiatan perusahaan di pelabuhan oleh PT. Pelindo sebagai penyelenggara Badan Usaha Pelabuhan yang terdiri atas :

1. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;

2. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
3. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
4. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
5. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan;
6. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, dan curah kering;
7. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
8. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang dan/atau;
9. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

Dalam Pasal 90 ayat (3) huruf g disebutkan bahwa salah satu kegiatan perusahaan PT. Pelindo III adalah sebagai penyedia dan/atau pelayanan jasa bongkar muat. Pelaksanaan bongkar muat PT. Pelindo III mengacu pada ketentuan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11

---

<sup>5</sup>Budi Santoso, wawancara, selaku Staf Kerjasama Usaha PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan, pada tanggal 15 Januari 2016.



November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV serta diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO).

Pasal 2 Peraturan Pemerintah tersebut menyatakan bahwa maksud dan tujuan didirikan Persero salah satunya adalah menyelenggarakan kegiatan bongkar muat yang merupakan kegiatan jasa kepelabuhan di pelabuhan yang diselenggarakannya.

Setelah berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2014, dalam Pasal 2 ayat (2) disebutkan bahwa “kegiatan usaha bongkar muat dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan”. Kegiatan usaha bongkar muat dapat dilakukan dengan memenuhi persyaratan administrasi yang tercantum dalam Pasal 6 ayat (4) huruf g berbunyi “memiliki surat rekomendasi/pendapat tertulis dari Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggaraan Pelabuhan setempat terhadap keseimbangan penyediaan dan permintaan kegiatan usaha bongkar muat”.

Perusahaan yang melaksanakan penyelenggaraan dan pengusaha bongkar muat barang dari dan ke kapal harus memiliki izin yang diterbitkan oleh Gubernur, serta sesuai kewenangannya mencatat dan mengeluarkan surat keterangan atas persetujuan pembukaan Kantor Cabang Perusahaan Bongkar Muat di

Pelabuhan dalam Provinsi setempat. Sehingga untuk dapat melaksanakan kegiatan bongkar muat, PT. Pelindo harus memiliki izin sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

PT. Pelindo III melaksanakan kegiatan bongkar muat dengan mengantongi Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) Nomor 550.30/03/SIUPBM/BPMD/04/2014. Namun legalitas PT. Pelindo III dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dipertanyakan sejak berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2014 Pasal 2 ayat (2) yang menyebutkan bahwa kegiatan usaha bongkar muat dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan, sedangkan PT. Pelindo merupakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang memberikan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan tanpa memiliki izin khusus untuk kegiatan bongkar muat.

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat yang dilaksanakan oleh PT. Pelindo III mengacu pada :

1. Surat Edaran Menteri Perhubungan SE 6 Tahun 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV pada angka 2 dikatakan sesuai dengan PP 56, PP 57, PP 58, PP 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan



(PERSERO) tentang maksud dan tujuan didirikannya Persero salah satunya adalah menyelenggarakan kegiatan bongkar muat yang merupakan kegiatan jasa kepelabuhan di pelabuhan yang diselenggarakannya;

2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 90 ayat (3) huruf g yang berbunyi “penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang”;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan Pasal 69 ayat (1) huruf g yang berbunyi “penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang”.

Dengan adanya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002, terdapat salah penafsiran mengenai maksud dan tujuan didirikannya Persero yaitu salah satunya sebagai penyelenggara kegiatan bongkar muat yang merupakan jasa kepelabuhanan di pelabuhan yang diselenggarakannya dan tidak diperlukan penyesuaian perizinan seperti halnya perusahaan angkutan laut sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 *juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan

Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Ketentuan tersebut diperkuat dengan Pasal 90 ayat (3) huruf g Undang-undang Pelayaran yang ditafsirkan sebagai kegiatan usaha di bidang bongkar muat barang oleh Badan Usaha Pelabuhan dengan mengabaikan perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan usaha bongkar muat barang sesuai dengan Pasal 32 ayat (1) Undang-undang Pelayaran.

Perusahaan menganggap tidak perlu dibuat perizinan khusus untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat karena kegiatan bongkar muat sudah tercantum dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan sebagai salah satu kegiatan kepelabuhanan PT. Pelindo III sebagai penyelenggara Badan Usaha Pelabuhan.

Fakta tersebut menimbulkan kontra diantara beberapa Perusahaan Bongkar Muat. Merka menganggap bahwa PT Pelindo III sebagai penyelenggara pelabuhan telah melakukan praktik monopoli usaha bongkar muat barang karena menurut merka PT Pelindo III tidak memenuhi ketentuan Pasal 32 ayat (1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa “usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu.”

PT. Pelindo III diberikan masa transisi 3 tahun sejak Undang-undang Pelayaran tersebut berlaku untuk melakukan penyesuaian izin sebagaimana diatur dalam Pasal 344 Undang-undang Nomor 17 Tahun



2008, tetapi praktik di lapangan memperlihatkan PT Pelindo III telah turut mengerjakan usaha bongkar muat barang tanpa izin yang khusus diperlukan untuk kegiatan usaha tersebut sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 32 ayat (1) juncto Pasal 31 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008.

Fakta diatas mendukung anggapan Perusahaan Bongkar Muat bahwa PT. Pelindo III telah melakukan praktik monopoli dalam melakukan kegiatan bongkar muat barang yang selama ini berjalan cenderung berkelanjutan sehingga Perusahaan Bongkar Muat lambat laun akan dimarginalisasi/digusur yang menimbulkan ketidakpastian usaha bagi banyak Perusahaan Bongkar Muat, dengan hilangnya pangsa pasar yang akan dikuasai oleh PT. Pelindo III. Dengan demikian PT. Pelindo III akan menguasai kegiatan di pelabuhan dari hulu sampai hilir.

Untuk mengatasi kesalahan penafsiran tersebut kemudian diberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 60 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal. Dalam Pasal 2 PM Nomor 60 Tahun 2014 kembali ditegaskan bahwa kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan dan wajib memiliki izin usaha.

Sejak diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 60 Tahun 2014 pelaksanaan kegiatan

usaha bongkar muat PT. Pelindo III menjadi sedikit terhambat. Hal ini disebabkan oleh izin khusus yang wajib dibuat oleh perusahaan. Sehingga PT. Pelindo III dalam melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat barang yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery tersebut diwajibkan untuk membuat anak perusahaan sendiri dalam satu provinsi.

Sebelumnya perusahaan sudah meminta rekomendasi dari SUP namun tidak diberi dengan alasan adanya PM Nomor 60 tahun 2014 yang persyaratannya harus bersertifikat khusus, sehingga ada tabrakan dimana perusahaan sebagai BUP yang juga melayani kegiatan bongkar muat tetapi harus terkendala dengan surat izin usaha bongkar muat.

Dalam mengajukan surat izin tersebut, akta perusahaan sudah harus sesuai dengan persyaratan, namun dari Provinsi menginginkan bahwa sertifikat itu harus berbunyi khusus usaha bongkar muat. Kendalanya adalah jika perusahaan ingin mengadakan surat izin khusus, perusahaan harus mengubah akta pendirian dimana akta pendirian tersebut ditandatangani oleh Presiden dengan dikeluarkan PP Nomor 58 Tahun 1991. Jika akta tersebut diubah artinya perusahaan harus mengubah secara keseluruhan dengan anggaran dasar yang berubah juga.

Menurut Provinsi, perusahaan harus membentuk anak perusahaan sendiri per provinsi, sehingga pelaksanaan kegiatan bongkar muat



PT. Pelindo III menjadi legal, hal tersebut merupakan solusi terbaik dibandingkan perusahaan harus mengubah akta pendirian menjadi khusus melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat. Adapun syarat-syarat yang diperlukan untuk membuat anak perusahaan yaitu harus memenuhi syarat administrasi dan teknis.

Untuk meningkatkan peranan pengusaha dalam kegiatan-kegiatan di pelabuhan dalam bidang angkutan laut, pengusaha perlu menjamin kepastian usaha. Berdasarkan hal tersebut, maka setelah berlakunya Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1985 yang kemudian diubah dengan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, perusahaan yang berwenang menyelenggarakan usaha bongkar muat barang adalah Perusahaan Bongkar Muat Barang (PBMB).

Setelah satu tahun berlakunya Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 yang kemudian diubah dengan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991, Perusahaan Pelayaran tidak dapat lagi melakukan usaha bongkar muat barang.

Dengan demikian terjadi pergeseran hak dan kewajiban dalam masalah bongkar muat dari Perusahaan Pelayaran kepada Perusahaan Bongkar Muat Barang.

Mengenai maksud dari Perusahaan Bongkar Muat disebutkan dalam Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal terdiri dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

*Stevedoring* adalah jasa pelayaran membongkar dari dan ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari dan ke dermaga, tongkang, truk ke atau dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal.

*Cargodoring* adalah jasa pekerjaan mengeluarkan dari *sling* (*extacle*) dari lambung kapal diatas dermaga, mengangkat, dari dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang lini 1 atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

*Receiving/Delivery* adalah jasa pekerjaan mengambil dari timbunan/tempat penumpukan di gudang lini 1 atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan rapat di pintu darat lapangan penumpukan atau sebaliknya.

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”.<sup>6</sup>

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.

Seorang pengirim barang yang biasanya sebagai penjual, setelah menyelesaikan semua urusan mengenai transaksi dagangannya dengan pembeli termasuk pengurus Bank dalam hal L/C, maka tentunya untuk mengurus pengangkutan barangnya ke tempat dimana telah diperjanjikan dengan pembeli.

Setelah terjadi persetujuan mengenai pengangkutan barang dengan Perusahaan Bongkar Muat, biasanya dibuatlah suatu dokumen pengangkutan yang disebut konosemen atau Bill of Lading. Kemudian Perusahaan Bongkar Muat akan menunjuk suatu tempat penumpukan untuk menumpuk barang-barang tersebut di lambung kapal atau di tempat penumpukan lain yang ditunjuk untuk itu.

Penumpukan sementara terus menerus menjadi risiko dari pengirim, pemilik atau pengirim tidak dibawa ke lambung kapal atau ke tempat penumpukan yang di tunjuk, akan diterima oleh agen-agen

pelayaran dan akan dibawa ke kapal dengan alat-alat pengangkutan menurut agen-agen atas ongkos dan risiko para pemilik, pengirim dan penerima barang.<sup>7</sup>

Sebelum kapal tiba untuk memuat muatan, Perusahaan Bongkar Muat harus sudah mempersiapkan keperluan-keperluan yang ada hubungannya dengan pemuatan barang-barang ke atas kapal.

Persiapan-persiapan tersebut meliputi persiapan dokumen muatan (*shipping document*), persiapan alat-alat muat bongkar, membersihkan ruang muat, mempersiapkan ruang muat dan sebagainya.

Setelah kapal tiba maka pemuatan barang-barang muatan ke atas kapal harus segera dilaksanakan oleh *stevedore* (pelaksana muat/bongkar barang muatan kapal). *Stevedore* dapat merencanakan suatu pemuatan barang ke atas kapal berdasarkan daftar muatan atau *cargo list* yang ada. *Cargo list* ini dibuat oleh Perusahaan Bongkar Muat atas semua muatan yang ditawarkan oleh para pengirim barang.

*Cargo list* selain berisi daftar muatan yang ditawarkan oleh para pengirim juga berisi antara lain: nama kapal tanggal keberangkatan kapal, nama para pengirim (*shipper*), nama barang, nama pelabuhan tujuan, dan lain-lain yang ada hubungannya dengan muatan.

Perencanaan yang dibuat oleh *stevedore* dengan muatim disusun

---

<sup>6</sup>Capt. R.P Suyono, 2001, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, Penerbit Argya Putra, hal.186.

---

<sup>7</sup>Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hal.68.



diatas suatu denah yang disesuaikan dengan kondisi ruang muat kapal dan disebut dengan rencanamuat (*stowage plan*) dalam kegiatan muat bongkar mempunyai 2 tujuan, yaitu:

1. Agar pekerjaan memuat barang dalam ruang muat kapal dapat dilaksanakan dengan tepat, aman dan efisien.
2. Agar dapat digunakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan pembongkaran dipelabuhan tujuan.

*Stowage plan* dibuat dalam 2 tahap, yaitu:

- 1) Tahap sebelum barang di muat

Disebut rencana muat sementara yang dibuat berdasarkan daftar muatan dan bertujuan agar pekerjaan memuat barang ke dalam ruang muatan dapat dilaksanakan dengan cepat, aman dan efisien.

- 2) Tahap setelah barang di muat

Disebut rencana muat tetap. Sebenarnya bukan merupakan rencana, sebab rencana ini dibuat setelah muatan selesai dimuat didalam ruang muat, bertujuan agar dapat dipergunakan sebagai pedoman untuk memudahkan pelaksanaan pembongkaran di pelabuhan tujuan. Rencana Muat tetap setelah selesai dibuat harus segera dikirimkan kepelabuhan bongkar.

Setelah ruang muat kapal dibersihkan dari kotoran-kotoran yang tertinggal dari muatan sebelumnya, maka *stevedore* dapat segera melaksanakan tugasnya memuat barang-barang ke atas kapal.

Dan dipelabuhan tujuan, setelah kapal tiba dan setelah diputuskan oleh nahkoda, maka pembongkaran barang-barang dapat segera dimulai.

Pemuatan barang ke dalam kapal adalah pekerjaan memuat dari atas dermaga dan atau truk, dan menempatkannya/menyusunnya ke atas dek atau ke dalam palka kapal dengan mempergunakan derek kapal, yang berkaitan dengan terselenggaranya atau kelancaran pengiriman barang dalam pengangkutan melalui laut.

Pembongkaran barang dari kapal adalah pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka kapal langsung dimasukkan ke dalam gudang atau tempat-tempat penimbunan atau langsung ke truk-truk atau alat angkutan lain, Kegiatan memuat atau membongkar barang muatan kapal dapat dilaksanakan dengan 3 cara, yaitu :<sup>8</sup>

1. Muat/bongkar gudang
2. Muat/bongkar melalui truk
3. Muat/bongkar melalui tongkang

Untuk mengetahui apakah terhadap suatu barang pemuatannya akan dilaksanakan melalui gudang, melalui truk atau melalui tongkang dapat dilihat di dalam konosemennya.

Muat melalui gudang adalah barang sebelum dimuat ke kapal, disimpan dahulu di gudang pelabuhan untuk menunggu sampai kapal tiba dan siap menerima muatan, baru kemudian muatan diangkut ke atas kapal. Dalam hal

---

<sup>8</sup>Capt. R.P. Suyono, *Op.Cit*, hal.181.



pemuatan akan dilaksanakan melalui gudang, maka pada surat pengantar dari Perusahaan Pelayaran akan disebutkan “via gudang”.

Demikian juga bila pembongkaran dilaksanakan melalui gudang, ini berarti setelah dibongkar dari kapal disimpan dahulu di gudang pelabuhan sampai barang diambil oleh pemiliknya atau oleh penerima.

Untuk barang-barang yang tidak disimpan di gudang, maka pemuatannya dapat langsung dilaksanakan dari truk ke atas kapal. Inilah yang dimaksud dengan pemuatan melalui truk, dan pada surat pengantar dari Perusahaan Pelayaran akan disebutkan “via truck”.

Pembongkaran melalui truck ini berarti barang-barang setelah dibongkar dari kapal langsung diletakkan di atas truck dan segera dibawa ke luar pelabuhan. Biasanya, barang-barang yang dimuat langsung ke atas kapal tanpa menyimpannya terlebih dahulu didalam gudang adalah barang-barang yang tidak mungkin untuk disimpan lebih lama di dalam gudang yang temperaturnya tidak sesuai untuk penyimpanan barang sejenis itu. Atau karenamemang pengirim tidak ingin untuk menyimpan barangnya di gudang karena harus menambah lagi dengan biaya sewa gudang.

Pemuatan dan pembongkaran barang melalui tongkang atau perahu biasanya dilaksanakan apabila kapal tidak bisa merapat ke dermaga karenapelabuhannya dangkal, sehingga kapal harus berlabuh atau dibuat pelampung di luar area tempat

biasanya kapal berlabuh. Pada Surat Pengantar dari Perusahaan Pelayaran akan disebutkan “via tongkang”.

Struktur Organisasi Terminal sebuah Operator Pelabuhan secara umum adalah sebagai berikut:<sup>9</sup>

### 1. *Unit Function Vessel*

Unit Kerja ini bertugas mengatur pemberdayaan area tambatan kapal agar kapal dapat bertambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Unit Kerja ini juga mengatur ketersediaan peralatan bongkar muat dan operator alat bongkar muat agar ketika kapal datang maka semuanya siap. Ukuran yang digunakan untuk melihat apakah Unit Kerja ini bekerja optimal atau tidak adalah BOR (*Berth Occupancy Ratio*) dan BSH (*Box Shifted per Hour*).

### 2. *Unit Function Yard*

Unit Kerja ini bertugas mengatur ketersediaan lahan penumpukan di Lini I Pelabuhan container hasil bongkar dari kapal dan mengatur ketersediaan lahan penumpukan container untuk menerima container dari luar pelabuhan ditempatkan di Lini I agar siap untuk dimuat ke atas kapal. Ukuran yang digunakan untuk melihat apakah Unit Kerja ini bekerja optimal atau tidak adalah YOR (*Yard Occupancy Ratio*) dan *Dwelling Time*.

### 3. *Unit Function Gate and CFS*

Unit kerja ini bertugas mengatur pintu gerbang Lini I Pelabuhan dan CFS (*Container Freight Station*).

---

<sup>9</sup>Radiks Purba, 2002, *Shipping, Angkutan Muatan Laut*, Jakarta, Penerbit Bina Aksara, hal.19.



Penyatuan CFS pada Unit Kerja ini disebabkan karena pada beberapa studi kasus bongkar muat di beberapa pelabuhan adalah kegiatan *stripping & stuffing* dilakukan di Lini I Pelabuhan dan cargo-nya hasil *stripping* atau yang akan di *stuffing* ditumpuk pada CFS Lini I Pelabuhan. Hal ini terjadi dikarenakan tidak adanya TPS atau DEPO di luar Pelabuhan setempat.

#### 4. *Unit Function Technical and Equipment*

Unit Kerja ini bertugas memelihara peralatan dan fasilitas pelabuhan dan juga ketersediaan operator alat.

#### 5. *Unit Function Finance and Accounting*

Unit kerja ini bertugas untuk membuat laporan keuangan dan pencatatan pembukuan transaksi layanan kepelabuhanan. Unit Kerja juga berfungsi untuk melayani proses pembayaran layanan jasa pelabuhan termasuk deposit yang disetor oleh Pengguna Jasa Pelabuhan (Agen Kapal, PBM, dan Forwarder/EMKL).

Keterpaduan masing-masing Unit Kerja di atas bersatu agar kegiatan bongkar muat berjalan tepat waktu berdasarkan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

## IV. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan mengenai pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan

di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang telah diuraikan pada bab-bab terdahulu maka pada bab yang terakhir ini penulis merumuskan simpulan pembahasan sebagai berikut :

1. a. PT Pelabuhan Indonesia III didirikan dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 Tentang Pendirian PT Pelindo III. PT Pelabuhan Indonesia III berdiri sebagai Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dimana berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya yang salah satunya melakukan kegiatan usaha bongkar muat dengan dasar hukum mengacu pada ketentuan dalam Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002 tentang Penegasan Kegiatan Bongkar Muat oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV.

b. Dengan adanya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor S.E. 6 Tahun 2002 tanggal 11 November 2002, PT Pelabuhan Indonesia III beranggapan bahwa dalam penyelenggaraan kegiatan bongkar muat PT Pelabuhan Indonesia III tidak memerlukan penyesuaian perizinan seperti halnya perusahaan angkutan laut sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan yang telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 juncto Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang



Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal sehingga menimbulkan kontra diantara beberapa Perusahaan Bongkar Muat yang menganggap PT Pelabuhan Indonesia III sebagai penyelenggara pelabuhan telah melakukan praktik monopoli usaha bongkar muat barang karena tidak memenuhi ketentuan Pasal 32 ayat (1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa “usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu.”

c. PT Pelabuhan Indonesia melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat dengan mengantongi Surat Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat (SIUPBM) Nomor 550.30/03/SIUPBM/BPMD/04/2014. Namun legalitas PT Pelabuhan Indonesia III dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dipertanyakan sejak berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2014 Pasal 2 ayat (2) yang menyebutkan bahwa kegiatan usaha bongkar muat dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan, sedangkan PT Pelabuhan Indonesia III merupakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang memberikan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan tanpa memiliki izin khusus untuk kegiatan bongkar muat.

2. Proses bongkar muat barang meliputi tahap-tahap, yaitu *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery*. Seorang *stevedore* harus bekerjasama dengan

berbagai pihak yang terlibat dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Sebelum proses pembongkaran barang dilaksanakan, terdapat beberapa tahap pelayanan kegiatan bongkar muat yang harus dilakukan oleh PT Pelindo III Cabang Tanjung Intan Cilacap yang diatur dalam Peraturan General Manager PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Intan Cilacap Nomor: PER.01/PJ.01/TNT 2014 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Kapal, Pelayanan Jasa Barang, Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dan Pelayanan Jasa Air Kapal di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Intan.

### Saran

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

1. PT Pelabuhan Indonesia dapat membuat Kantor Cabang Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan dalam provinsi setempat demi kelancaran kegiatan usaha bongkar muat barang dibandingkan perusahaan harus mengubah akta pendirian menjadi khusus melaksanakan kegiatan usaha bongkar muat.

2. PT Pelabuhan Indonesia harus mengambil langkah-langkah intensif untuk memperlancar serta mencegah terjadinya kerugian akibat kegiatan bongkar muat barang, yakni dengan lebih aktif lagi melakukan rapat intern yang disebut dengan rapat penentuan alokasi



penambatan kapal sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

## V. DAFTAR PUSTAKA

- Djarwanto, 1996, *Pokok-pokok Metode Riset dan Bimbingan Tekhnis Penulisan Skripsi*, Yogyakarta: Liberty Yogya.
- Djarmiko R., 1996, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Bandung: Penerbit Angkasa.
- Hartono Sri Redjeki, 1982, *Hukum Dagang "Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat"* Cetakan ke 4, Semarang: Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
- Kamaluddin, 1983, *Sarana Penunjang Angkutan Laut*, Jakarta: Penerbit Bina Aksara.
- Kartini, Kartono, 1976, *Pengantar Metodologi Research*, Bandung: Alumni.
- Muhammad Abdulkadir, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Muhammad Abdulkadir, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Purba Radiks, 2002, *Shipping, Angkutan Muatan Laut*, Jakarta: Penerbit Bina Aksara.
- Purwosucipto H.M.N, 1981, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta: Djambatan.
- Salim HA., 1995, *Managemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*, Jakarta: Penerbit Pustaka Jaya.
- Soedjono Wiwoho, 1983, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Jakarta: PT. Bina Aksara.
- Soedjono Wiwoho, 1986, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia*, Yogyakarta: Penerbit Liberty.
- Soedjono Wiwoho, 1995, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*, Jakarta: Penerbit Cipta.
- Soekanto Soerjono, 1985, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Radjawali.
- Soekanto Soerjono, 2005, *Pengantar Penulisan Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Soemitro Rony, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sudjatmiko, 1979, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Penerbit Bhatara Karya Aksara.
- Sukardi, 2003, *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Surachmat Winarno, 1973, *Dasar dan Tehnik Research : Pengertian Metodologi Ilmiah*, Bandung: CV. Tarsito.
- Suyono Capt. R.P, 2001, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta: Penerbit Argya Putra.
- Tjakranegara Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.