



**PERTANGGUNGJAWABAN SECARA HUKUM PT. PELINDO II
KEPADA PARA PIHAK ATAS TINDAKAN PERSEROAN TERHADAP
TINGGINYA MASA TUNGGU BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Muhamad Rasyid*, Budi Santoso, Paramitha Prananingtyas
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail: muhrasyid15@hotmail.com

Abstrak

PT. Pelabuhan Indonesia II adalah Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan izin/konsesi dari Otoritas Pelabuhan untuk menyelenggarakan pelayanan dan pengusahaan bongkar muat kapal di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok. PT Pelabuhan Indonesia II memiliki wilayah operasi yang mencakup 10 provinsi dan mengelola 12 pelabuhan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terkait peristiwa tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok, PT. Pelabuhan Indonesia II bertanggung jawab atas kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat barang dalam proses *pre customs clearance*, *custom clearance*, dan *post custom clearance* maupun meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* atas kelalaian dan kesalahan yang apabila terbukti telah dilakukan selama itu masih dalam lingkup tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan pasal 12 Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor: UK.112/2/10/OP.TPK.11 tentang Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok dan pasal 458 ayat (2) KUHD, yakni perusahaan hanya bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari kesalahan dan kelalaian dalam menjalankan kewajibannya pada saat proses bongkar muat saja dan tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul di luar dari proses bongkar muat atau kewajibannya.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Proses Bongkar Muat. Tingginya Masa Tunggu Bongkar Muat,

Abstract

PT. Pelabuhan Indonesia II is a port business entity which has been permitted to hold the cargo handling services by Port Authority in Port of Tanjung Priok Area. It has several operation areas which include 10 provinces and handles 12 ports. Based of research fact which had been performed to concern dwelling time in Port of Tanjung Priok, PT. Pelabuhan Indonesia II holds the responsibility for the event of deprivations of dwelling time includes stevedoring, cargodoring, and receiving/delivery activities as well as pre customs clearance, custom clearance, and post custom clearance in the event of cause of loss is from its manifest error or default to perform the scope of obilgations in lawfully proved as specified in article 12 Head of Tanjung Priok Port Authority Regulation No UK.112/2/10/OP.TPK.11 regarding Procedures of Ships and Cargo Handling Services in Port of Tanjung Priok and article 458 (2) Indonesian Commercial Code (KUHD) which is corporation only holds the responsibility for the event of deprivations in the event of cause of loss is from its manifest error or default to perform the obligation and does not have to hold the responsibility which excludes of cargo handling process and the scope of obligations.

Keyword: Responsibility, Cargo Handling Process, Dwelling Time

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago state*) yang dua pertiganya adalah wilayah perairan (3.257.483 km² luas perairan dengan luas daratan Indonesia mencapai 1.919.440 km²) dan lokasinya strategis karena berada di dalam rute persilangan perdagangan dunia. Perairan Indonesia memegang peranan penting dalam kehidupan perekonomian dunia. Hal ini disebabkan oleh letak Indonesia yang sangat strategis dalam jalur perdagangan global.

Perdagangan luar negeri timbul karena pada hakekatnya tidak ada satupun negara di dunia ini yang dapat menghasilkan semua barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan seluruh penduduk. Transaksi ekspor impor memegang peranan penting dalam mobilitas perdagangan internasional yang menghubungkan perekonomian antar negara. Transaksi ekspor impor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam negeri ke luar negeri serta memasukkan barang dari luar negeri kedalam daerah pabean Indonesia dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

PT. Pelabuhan Indonesia II (PT. Pelindo II) adalah merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di sektor perhubungan yang bergerak dalam bidang pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan umum yang berlokasi di Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan gerbang utama jalur ekspor impor di Indonesia tersebut

dirasakan rawan menimbulkan berbagai masalah, salah satunya adalah masa tunggu bongkar muat peti kemas yang terlalu lama dan berlarut-larut.

Pelabuhan Tanjung Priok melayani pelayanan bongkar muat peti kemas baik ekspor maupun impor melalui PT. Jakarta International Container Terminal (JICT) yang merupakan perusahaan *joint venture* antara PT. Pelindo II dengan Hutchison Port Holding (HPH Group). Adapun selain melalui PT. Jakarta International Container Terminal (JICT), terdapat beberapa terminal peti kemas lain di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok antara lain yaitu :

1. Terminal peti kemas Koja
2. Terminal peti kemas Mustika Alam Lestari (MAL)
3. Terminal peti kemas Multi Terminal Indonesia (MTI)

Jika dilihat dalam segi waktu bongkar muat masing masing terminal peti kemas tersebut, rata-rata masa tunggu bongkar muat peti kemas di JICT (6,73 hari) lebih lama dibandingkan dengan Terminal Koja (5,5 hari) dan Terminal Mustika Alam Lestari (5,14 hari). Sedangkan Terminal Multi Terminal Indonesia memiliki rata-rata masa tunggu bongkar muat peti kemas paling lama (8,23 hari). Regulasi dalam pelaksanaan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok sekarang sudah dalam satu sistem kordinasi berdasarkan wewenang Otoritas Pelabuhan sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan kebijakan dalam pelaksanaannya seperti dulu. Selain Otoritas

Pelabuhan, Ditjen Bea Cukai Pelabuhan Tanjung Priok masih memiliki kewenangan sebagai regulator dibidang kepabeanan. Meskipun sudah didalam satu sistem koordinasi, berdasarkan hasil wawancara yang telah dihimpun dari Ditjen Bea Cukai, Terminal JICT, dan Otoritas Pelabuhan, pemahaman akan definisi masa tunggu bongkar muat peti kemas tidak memiliki kesamaan satu sama lain sehingga menyebabkan pertanggungjawaban yang berbeda dari masing-masing instansi yang terlibat dalam penyeleenggaraan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Indonesia merupakan salah satu negara yang mana masa tunggu bongkar muat peti kemasnya cukup tinggi, yaitu 5, 5 hari, bahkan rata-rata masa tunggu bongkar muat di Indonesia pada tahun 2014 adalah 10 hari sampai dengan 15 hari lamanya. Sedangkan target masa tunggu bongkar muat peti kemas yang diamanatkan oleh presiden Joko Widodo pada Januari 2015 lalu adalah 4,7 hari. Masa tunggu bongkar muat barang di Pelabuhan Utama Indonesia (dalam hal ini Pelabuhan Tanjung Priok) jauh lebih lama dibandingkan dengan Malaysia yang hanya 3 hari dan Singapura yang hanya kurang dari 1 hari masa tunggu bongkar muat-nya. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa parameter, diantaranya adalah regulasi dari instansi yang berwenang, kedalaman atau *draft* pelabuhan, jumlah dermaga yang tersedia, jumlah dan kemampuan dari alat alat bongkar muat, luas lahan penumpukan peti kemas, tingkat sumberdaya manusia (SDM), dan sebagainya.

Permasalahan masa tunggu bongkar muat peti kemas dapat menghambat kinerja perdagangan internasional yang pada akhirnya berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Semakin lama masa tunggu bongkar muat, maka biaya logistik dari barang tersebut akan semakin tinggi. Hal ini tentunya sangat merugikan berbagai pihak tanpa terkecuali pihak terminal sendiri yang dikelola oleh PT Pelindo II yaitu dalam hal *yard occupancy ratio* yang mengakibatkan tidak adanya lahan untuk penumpukan peti kemas yang telah dibongkar dari kapal yang bersandar di pelabuhan.

Tingginya masa tunggu bongkar muat peti kemas menunjukkan bahwa Indonesia masih di bawah standar kelayakan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Sistem Logistik Pembangunan Nasional yang menjelaskan bahwa masa tunggu bongkar muat haruslah 3 hari. Fenomena tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat menyebabkan biaya logistik yang tinggi, Masalah ini pun menimbulkan opini “saling tuding” antar pihak dan instansi mengenai siapa yang harus bertanggungjawab atas lamanya masa tunggu bongkar muat yang terjadi. Dampak lainnya di mata Internasional dari lamanya masa tunggu bongkar muat di Indonesia berdampak pada Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index*) yang pada tahun 2007, LPI Indonesia menduduki peringkat ke-59 dari 155 negara yang disurvei atau berada di posisi *bontot* dari negara-negara ASEAN lainnya, yaitu

Singapura (urutan kedua dalam LPI), Malaysia (ke-29), Thailand (ke-35) dan bahkan lebih rendah daripada Filipina (ke-44) dan Vietnam (ke-53). Sehingga dalam hal ini diperlukan pertanggungjawaban secara hukum dan identifikasi dari tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dari aspek yuridis dalam rangka penanggulangan percepatan masa tunggu bongkar muat dari berbagai pihak/instansi yang terkait,

Dalam rangka usaha percepatan aktifitas bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan akhirnya menunjuk Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok sebagai kordinator aktifitas bongkar muat peti kemas sehingga diharapkan dapat memberikan sinergisitas antar lembaga karena adanya sistem kordinasi yang terpusat dan tidak bekerja sendiri-sendiri seperti dulu. Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok mengeluarkan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 tentang tata Cara Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Tanjung Priok. Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 menjelaskan bahwa batas penumpukan peti kemas di terminal lini 1 tidak boleh melewati 3 hari sejak penumpukan. Hal tersebut tentu menjadi angin segar dalam perbaikan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok, namun fakta di lapangan masih belum berjalan efektif.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, dapat dirumuskan pokok masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini yaitu mengenai bagaimana pengaturan mengenai bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dan dampak negatif atas penerapan peraturan bongkar muat tersebut serta bagaimana pertanggungjawaban pihak pengelola pelabuhan Tanjung Priok atas tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok?

C. Tujuan dan Kegunaan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan mengenai bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dan dampak negatif atas penerapan peraturan bongkar muat tersebut serta meninjau secara yuridis pertanggungjawaban pihak pengelola Pelabuhan Tanjung Priok atas tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi dan sebagai bahan masukan bagi masyarakat khususnya pelaku usaha baik itu eksportir maupun importir dan *stakeholder* yang berkepentingan dalam penyelenggaraan bongkar muat kapal atas upaya-upaya yang dapat dilakukan dalam rangka percepatan masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.

II. METODE PENELITIAN

Pengertian metode penelitian secara etimologis adalah *metdhos* yang artinya tata cata, Metode penelitian merupakan tata cara bagaimana suatu penelitian yang dilaksanakan, sedangkan prosedur penelitian adalah membicarakan mengenai urutan kerja penelitian, dan teknik

penelitian membicarakan alat-alat yang digunakan dalam mengukur atau mengumpulkan data penelitian. Dengan demikian, metode penelitian melingkupi prosedur dan teknik penelitian

Proses pengumpulan data dalam penulisan hukum ini akan dilakukan dengan suatu metode penelitian dan penulisan hukum yang diuraikan sebagai berikut:

a. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam melakukan penelitian ini penulis menggunakan metode yuridis empiris yang bertujuan untuk mendapatkan data atau fakta yang bersifat empiris tentang hubungan dan pengaruh aturan hukum terhadap kehidupan bermasyarakat dengan jalan melalui penelitian yang terjun langsung ke masyarakat atau lapangan. Fakta-fakta yang akan diteliti oleh penulis ini lah yang kemudian dikaji dalam aspek normatifnya sesuai dengan peraturan maupun kebijakan yang telah berlaku. Selain dalam sumber data primer, penulis juga menggunakan data sekunder. Data sekunder merupakan bahan hukum dalam penelitian yang diambil dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum

b. Spesifikasi Penelitian

Penelitian yang dilakukan ini merupakan penelitian deskriptif analitis, yaitu suatu penelitian hukum yang berusaha untuk menerapkan permasalahan permasalahan yang diteliti agar dapat memberikan gambaran yang relevan tentang sifat-sifat atau karakteristik atau keadaan yang dijadikan sebagai bahan analisa. Deskriptif analitis dalam

penelitian ini adalah dengan menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum yang berlaku dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan diatas.

c. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam menganalisis dan mengumpulkan data pada penelitian ini adalah analisis kualitatif. Data analisis kualitatif yaitu data yang dinyatakan oleh responden secara lisan, tulisan, tingkah laku yang nyata, dan yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh yang selanjutnya disusun secara sistematis. Untuk menyimpulkan hasil atas suatu penelitian, maka data yang diperoleh tersebut dikumpulkan untuk dilakukan analisis secara kualitatif yaitu yang berarti kajian terhadap permasalahan yang diteliti dengan menggunakan acuan ilmu hukum, peraturan peundang-undangan, asas-asas hukum dan informasi lapangan yang diuraikan secara induktif dengan mengambil kesimpulan dari hal-hal yang bersifat khusus.

d. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan data primer dan data sekunder Data Primer dalam penelitian ini yang digunakan tersebut diperoleh secara langsung dari narasumbernya yaitu Kepala Sub Hubungan Masyarakat Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, Kepala Pemeliharaan Bongkar Muat PT. Tangguh Samudera Jaya (Perusahaan Bongkar Muat), dan *Surveyor* Kapal dan Bongkar Muat Peti Kemas PT. Biro Klasifikasi

Indonesia. Data sekunder yang diperoleh adalah melalui studi kepustakaan. Pengumpulan data sekunder ini dilakukan dengan cara mengumpulkan dan meneliti buku-buku serta sumber hukum lainnya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

e. Metode Analisa Data

Analisis data dalam penelitian ini adalah dengan menganalisis dan mengurutkan data ke dalam pola kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditentukan tema dan dapat dirumuskan hipotesa kerja seperti apa yang menjadi jawaban atas objek penelitian. Data primer dan data sekunder yang diperoleh tersebut dikemukakan dan diseleksi untuk dilakukan langkah analisis berdasarkan model analisis dalam bentuk kualitatif.

f. Metode Penyajian Data

Data yang telah terkumpul berdasarkan kegiatan pengumpulan data pada dasarnya belum mempunyai makna yang berarti terutama bila dikaitkan dengan tujuan penelitian. Hal ini mengingat data tersebut masih bersifat data mentah sehingga harus dilakukan pengolahan lebih lanjut secara matang, analitis, dan netral. Dalam hal diperlukan pengolahan data ini, maka diperlukan penyajian data baik dalam bentuk visual seperti info grafis, tabel-tabel, diagram, maupun uraian-uraian yang bersifat deskriptif.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Mekanisme Penyelenggaraan Bongkar Muat Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok

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.

Kegiatan dan perusahaan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok berada dalam tanggung jawab Otoritas Pelabuhan dalam hal fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan yang mana segi operasionalnya berada dalam wewenang PT. Pelabuhan Indonesia II termasuk dalam hal operasional terminalnya yang dikelola oleh PT. Jakarta International Container Terminal dimana barang/peti kemas tersebut ditumpuk dan disimpan. Instansi Pemerintah lainnya yang turut mengambil peran penting dalam penyelenggaraan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok adalah Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok, Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, Kantor Imigrasi Tanjung Priok, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas I Tanjung Priok,

Balai Besar Karantina Pertanian Tanjung Priok, dan Balai Karantina Ikan Tanjung Priok.

Pihak yang melaksanakan kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Priok adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang telah dinyatakan lolos seleksi sebagai mitra PT. Pelabuhan Indonesia II. Perusahaan Bongkar Muat merupakan perusahaan berbadan hukum yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal yang meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*), dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan untuk dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok, pemilik barang/importir/kuasanya harus mengalami proses persetujuan pengurusan dokumen izin impor oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok yang selanjutnya dikenakan bea cukai dan pajak lain oleh yang berkaitan dengan impor kecuali jika secara hukum yang berlaku barang tersebut dibebaskan untuk tidak membayar.

a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah usaha pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan kapal laut. Seringkali perusahaan bongkar muat yang melaksanakan *stevedoring* ini bergabung dengan perusahaan pengangkutan muatan kapal untuk

memuat dari dan ke kapal yang sedang berlabuh (tidak tertambat di dermaga yang disebabkan kondisi dermaga atau kolam pelabuhan yang tidak memungkinkan kapal tersebut tertambat) sehingga bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan dengan tongkang atau dikenal dengan *trade transport*. Orang yang bertugas dalam hal pengurusan bongkar muat dalam tahap *stevedoring* disebut dengan *stevedore*, *stevedore* yang bertugas di atas kapal disebut dengan *stevedore* kapal, sedangkan *stevedore* yang bertugas di darat disebut dengan *quay supervisor*. *Stevedore* di Pelabuhan Tanjung Priok dalam melaksanakan tugasnya harus bekerjasama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelabuhan Indonesia II, perusahaan pelayaran/perusahaan pengangkutan laut (*Shipping Line*), Ekspedisi Muata Kapal Laut (EMKL), *Freight Forwarder*, pemilik barang (importir), Tenaga Kerja Bongkar Muat Barang (TKBM), dan *foreman*. Dalam menjalankan koordinasi kegiatan *stevedoring* diatas kapal dengan di darat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau operator terminal. Dalam menjalankan tugasnya, *stevedore* dibantu oleh beberapa petugas lain yang membantu *stevedore*, antara lain *Cargo Surveyor*, Perusahaan Bongkar Muat, Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang dimuat/dibongkar dari dan ke kapal dan petugas-petugas yang mempersiapkan administrasi yaitu *batch-list*, *slowage plan*, *statement of fact*, *labour and time sheets*, *daily report*, *tally sheet*, dan lain-lain.

Sementara itu, kegiatan penyelenggaraan *stevedoring* meliputi *Stevedoring* sebelum kapal tiba yaitu dalam waktu 1 x 24 jam, perusahaan pelayaran menyampaikan pemberitahuan dalam bentuk Laporan Kedatangan Kapal (LKK) dan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan PT. Pelabuhan Indonesia II secara online. Setelah laporan diterima dan disetujui, Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan Badan Usaha Pelabuhan Tanjung Priok menetapkan pelayanan tambat, pemanduan, dan penundaan kapal yang diteruskan dengan terbitnya Surat Pengawasan Olah Gerak oleh Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok. Perusahaan Pelayaran lalu menunjuk mitra Perusahaan Bongkar Muat dalam bentuk perjanjian untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal. Kegiatan Pelaksanaan bongkar muat diizinkan jika Perusahaan Bongkar Muat telah menyampaikan Rencana Pelaksanaan Bongkar Muat kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan PT. Pelabuhan Indonesia II. Perusahaan pelayaran wajib menyampaikan *cargo manifest/inward manifest* kepada Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok (khusus untuk kapal yang mengangkut barang impor). Selain *Stevedoring* sebelum kapal tiba ada juga *Stevedoring* saat kapal sandar yaitu Perusahaan pengangkutan laut/perusahaan pelayaran/*shipping line* mengajukan surat permohonan penempatan barang ke terminal kepada pihak terminal (PT.Jakarta International Container Terminal) bahwa kapal telah bersandar di

dermaga dan akan dilakukan pembongkaran barang dari kapal (dalam hal impor). Pihak terminal lalu melihat terlebih dahulu lapangan, dermaga penuh / tidak penumpukan barang yang ditampung. Karena terminal terikat kontrak dengan perusahaan pelayaran yang bernama *Container Terminal Service Agreement (CTSA)*. Jika tidak ada kontrak CTSA tersebut, maka perusahaan pelayaran tersebut tidak mendapat *privilege* untuk dilayani. Setelah mendapatkan ijin dan *Yard Occupancy Ratio* berada masih dibawah 65% , maka pihak terminal menyiapkan slot-slot penempatan barang tersebut saat diadakan bongkar muat di pelabuhan sesuai waktu yang telah disepakati. Ketika Palka kapal bersandar di dermaga, Tenaga Kerja Bongkar Muat harus membuka dulu tutup palkanya. Setelah terbuka, papan-papan penutup palka baru dibuka satu persatu yang pada fase akhirnya membuka boyo-boyonya. Setelah palka kapal tersebut sudah terbuka, perwira kapal dan *surveyor* masuk untuk memeriksa keadaan muatan kapal apakah ada kerusakan dan dicatat segala informasi terkait dengan keadaan muatan kapal tersebut.

Barang yang dibongkar terlebih dahulu dari kapal adalah barang muatan yang berada pada mulut palka sehingga letak permukaannya menjadi rendah dibandingkan permukaan muatan lainnya. Apabila dasar palka sudah terlihat, maka bisa digunakan *forklift* untuk menurunkan barang tersebut dengan syarat keadaan dermaga harus sudah dibersihkan terlebih dahulu dan

dipastikan keadaan dermaga dalam keadaan kering.

b. *Cargodoring*

Cargodoring atau *quay transfer* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau terminal. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanik berupa *forklift*.

Dalam prakteknya di Pelabuhan Tanjung Priok, kegiatan *cargodoring* dipengaruhi oleh faktor jarak tempuh dan kecepatan kendaraan

c. *Receiving/Delivery Operation*

Receiving/delivery merupakan kegiatan menerima atau menyerahkan barang dari dan ke wilayah pelabuhan. Aktivitas ini merupakan kegiatan terakhir dari *terminal operation* yakni yang dilakukan oleh terminal PT. Jakarta International Container Terminal. Sebelum barang keluar dari area penumpukan di terminal, pengurusan dokumen ijin keluar barang/kontainernya harus *clear* diurus oleh pemilik barang/kuasanya yang ditandai dengan dikeluarkannya Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Pelabuhan Tanjung Priok. Pemilik barang/kuasanya juga tentunya harus mengurus pajak dan beban biaya-biaya dalam pengurusan ijinnya tersebut.

Penyelesaian dokumen berupa data yang diperlukan dalam pelaksanaan angkutan langsung adalah:

- Jumlah barang yang akan dibongkar/dimuat.
- Kecepatan rata-rata bongkar muat.
- Waktu mulai dan selesainya pembongkaran.

d) Jenis dan kapasitas kendaraan pengangkut yang digunakan.

e) Jumlah kendaraan yang diperlukan.

f) Apabila jumlah kendaraan terbatas, maka jauh atau dekatnya tempat membongkar/memuat barang dari dan ke kapal (terminal).

Dalam pengurusan penyelesaian dokumen, perusahaan bongkar muat harus cepat melakukan mengeluarkan barang dari terminal dengan memberikan informasi kepada pemilik barang/importir bahwa barang telah dibongkar dari kapal dan juga batasan dari masa bebas penumpukan (*free storage*).

2. Masalah yang Timbul dalam Penyelenggaraan Aktivitas Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok

Penyelenggaraan aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery* serta dalam proses pengurusan ijin kepabeanannya yang meliputi *pre custom clearance*, *custom clearance*, dan *post custom clearance* tersebut melibatkan berbagai kementerian atau lembaga yang membawahnya, yaitu Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok, Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A Tanjung Priok, Kantor Imigrasi Tanjung Priok, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas I Tanjung Priok, Balai Besar Karantina Pertanian Tanjung Priok, dan Balai Karantina Ikan Tanjung Priok. Banyaknya lembaga yang berwenang berkontribusi jalannya aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok menyebabkan adanya risiko yang memungkinkan terjadi

berupa hambatan dan kekurangan yang timbul selama proses bongkar muat.

Masalah yang dihadapi oleh Pelabuhan Tanjung Priok dalam melaksanakan kegiatan bongkar adalah tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok yang menyebabkan Industri berorientasi ekspor tidak memiliki kepastian akibat keterlambatan, sehingga mengurangi daya saing produk Indonesia di luar negeri. Secara keseluruhan sekitar 20% bahan baku perusahaan asing atau perusahaan yang berorientasi ekspor di Indonesia masih diimpor. Selain itu dengan tingginya masa tunggu bongkar muat dapat pula berakibat dalam mendongkrak biaya bagi usaha domestik dan pada akhirnya merupakan harga tinggi yang harus dibayar oleh konsumen (*high cost logistic*).

Penyebab masalah yang timbul dari tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok adalah kurang disiplinnya pemilik barang dalam mengurus dokumen yang dibutuhkan untuk melengkapi syarat impor belum selesai diurus sehingga tidak di-*clearance* oleh Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe A misalnya, salah satu syarat yang harus dilengkapi yakni dokumen awal barang belum dilengkapi padahal barang/peti kemas sudah ditumpuk di terminal, ketidakpedulian pemilik barang untuk mengeluarkan barang dari terminal yang disebabkan oleh pailitnya perusahaan pemilik barang (importir) seperti barang yang diimpor tersebut dilarang karena bertentangan dengan kebijakan dan peraturan perundang-undangan

sehingga tidak di-*clearance* dan pemilik barang memiliki pola pikir daripada membayar mahal atas denda yang harus ia tanggung maka pemilik barang/importer tersebut lebih memilih tidak mengambil barangnya yang pada akhirnya barangnya tersebut tertimbun di terminal dalam waktu yang sangat lama, 43% perilaku pemilik barang yang baru menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (*customs clearance*) setelah 3 (tiga) hari sejak pembongkaran barang impor, baik yang membutuhkan izin maupun tidak. proses perizinan yang belum semuanya terintegrasi dalam satu sistem dan berbagai lembaga sebagai penerbit ijin dan masih belum optimal. sarana dan prasarana terminal yang sudah tidak sesuai dengan arus peti kemas. Kedalaman kolam pelabuhan dan lapangan penumpukan peti kemas yang terbatas sehingga tingginya *Yard Occupancy Ratio* yang sering berada di atas 65% menyebabkan Pelabuhan Tanjung Priok terancam staganansi. Selain itu juga tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat disebabkan oleh faktor keadaan alam. sumber daya manusia, transportasi, dan terdapat beberapa kendala lamanya proses penarikan dari terminal (TPS) ke lokasi *behandle*. Apabila telah siap dilaksanakan pemeriksaan pun terkendala dengan ketidakhadiran pemilik barang/kuasanya. Padahal menurut Peraturan Dirjen BC P-07/BC/2007 tentang Pemeriksaan Fisik Peti Kemas Impor dapat dilakukan oleh pejabat fungsional tanpa diperlukan kehadiran pemilik barang/peti kemas. Hambatan yang dialami dalam proses ini adalah

keterbatasan Sumber Daya Manusia pemeriksa fisik peti kemas.

B. Pembahasan

1. Pengaturan mengenai bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok

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. 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 merupakan peraturan pelaksana dari peraturan perundang-undangan antara lain sebagai berikut:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer).
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- 3) Konvensi Internasional *The Hague Rules* 1924.
- 4) *Solas Convention* 1974.
- 5) Konvensi Internasional *The Hamburg Rules* 1978
- 6) Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Karakteristik, sarana prasarana, dan fungsi tiap pelabuhan di Indonesia berbeda-beda, sehingga diperlukan penyesuaian secara tegas dan jelas dengan kebutuhan masing-masing pelabuhan agar penyelenggaraan bongkar muat tetap dalam koridor peraturan perundang-undangan di tingkat nasional dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi. Atas hal tersebut, dibentuklah peraturan perundang-undangan tingkat regional mengenai penyelenggaraan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok yang antara lain sebagai berikut:

- 1) Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Tanjung Priok.
- 2) Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor: UK.112/2/10/OP.TPK.11 tentang Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok.
- 3) Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 tentang Tata Cara Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*).
- 4) Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor HK.568/23/2/1/PI.II tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas pada Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok

2. Analisa Penerapan Peraturan Perundang-Undangn Mengenai Penyelenggaraan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok

Penyelenggaraan bongkar muat peti kemas merupakan salah satu penopang pertumbuhan perekonomian bangsa Indonesia sehingga pelaksanaannya harus sesuai dengan standar, prosedur, operasional, menjamin hak dan kewajiban, serta harus diatur secara tegas berikut sanksinya jika terbukti adanya pelanggaran/wanprestasi/perbuatan melawan hukum, dan kesalahan masing-masing pihak yang ikut berkontribusi dalam jalannya aktifitas bongkar muat. Perbaikan regulasi tentang pengaturan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dimulai saat Presiden RI, Joko Widodo mendatangi ke Pelabuhan Tanjung Priok dan menanyakan langsung bagaimana permasalahan yang terjadi. Setelah itulah, diadakan pertemuan rutin yang diinisiasikan oleh berbagai pihak yang terkait dengan penyelenggaraan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok sebagai upaya menciptakan kesepahaman dalam mempercepat masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok hingga pada akhirnya dikeluarkan kebijakan yang mendukung percepatan masa tunggu bongkar muat antara lain dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Tanjung Priok, Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UM.008/33/12/OP, TPK-15 tentang tata Cara Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*). dan Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor

HK.568/23/2/1/PI.II tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas pada Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok

Langkah pemerintah dalam menanggulangi tingginya masa tunggu bongkar muat dengan dikeluarkannya kebijakan tersebut didasarkan pada kenaikan tarif dan denda yang melebihi batas waktu 3 hari yang mana bertujuan untuk menegaskan pemilik barang agar cepat mengeluarkan barangnya dari terminal sebagaimana yang tercantum pada pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*)

Kebijakan ini dinilai cukup efektif dalam rangka memenuhi kebutuhan dalam menanggulangi tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dan langkah selanjutnya adalah upaya penegakan hukum atas penegakan tersebut dengan penuh tanggungjawab oleh pihak terminal dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) juga mengatur mengenai batas penumpukan peti kemas atau *Yard Occupancy Ratio* (YOR) yang melebihi dari 65%, pihak terminal dengan melapor terlebih dahulu kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok akan memerintahkan pemilik barang untuk memindahkan peti kemas ke terminal di luar pelabuhan dengan biaya yang ditanggung oleh pemilik barang dan jika tidak

diindahkan oleh pemilik barang, maka dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Namun, terjadi perbedaan kebijakan mengenai batas waktu penumpukan bebas biaya peti kemas di terminal pada pengaturan yang dikeluarkan oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia II, yaitu dengan dikeluarkannya Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor HK.568/23/2/1/PI.II tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas pada Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok yang pada intinya menegaskan bahwa batas waktu penumpukan bebas biaya di terminal hanya satu hari dan apabila lebih dari satu hari, pemilik barang akan dikenakan tarif 900 persen pada hari kedua dari ongkos jasa penumpukan peti kemas produk impor yang berlaku (Rp.27.200 per peti kemas 20 kaki dan Rp 54.400 per petikemas 40 kaki). Pemilik barang juga dikenakan sanksi *penalty* atas penumpukan barang yang melebihi satu hari tersebut. Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor HK.568/23/2/1/PI.II tentang Sebaiknya selain memperbaiki regulasi dalam hal kenaikan tariff, pengelola pelabuhan juga harus mengacu kepada regulasi mengenai manajemen pelabuhan dan pihak terkait dalam pelayanan jasa bongkar muat dan tahap *pre clearance* (Proses awal bongkar muat) juga masih menjadi kontributor utama dalam tingginya masa tunggu bongkar muat sehingga harus diperbaiki tata kelola sistemnya. Selain itu, Dengan naiknya tarif hingga 900%, sanksi *penalty* penumpukan peti kemas, dan diturunkannya batas waktu

penumpukan yang tidak diimbangi dengan kebijakan perbaikan kualitas pelayanan bongkar muat di Pelabuhan cenderung berpotensi meningkatkan biaya logistik yang tinggi.

3.Dampak Penerapan Peraturan Perundang-Undangan Mengenai Penyelenggaraan Bongkar Muat terhadap Operasional Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok

Dampak yang timbul dari penerapan Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) dan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 tentang tata Cara Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) yang tegas mengatur bahwa batas penumpukan peti kemas di terminal lini satu hanyalah 3 hari dan batas penumpukan di terminal tidak boleh melebihi batas YOR 65% menghasilkan dampak positif dalam rangka menanggulangi masalah masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Penerapan dari Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 berdampak pada perkembangan penurunan masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok yang awalnya rata-rata 7 hari menjadi 4,31 hari yang mana melebihi target pemerintah yaitu 4,7 hari (terjadi gap 0,39 hari). Sementara itu, dampak yang berbeda timbul dari diterapkannya Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor HK.568/23/2/1/PI.II tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas pada Terminal Peti Kemas di Pelabuhan

Tanjung Priok yaitu dengan timbulnya reaksi penolakan keras dari kalangan pemilik barang/importir seperti Jenderal Asosiasi Pertekstilan Indonesia (API), Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin), dan asosiasi-asosiasi pengguna jasa pelabuhan lainnya karena dinilai dengan naiknya tarif hingga 900% pada hari kedua dari tarif dasar, sanksi *penalty* penumpukan peti kemas, dan diturunkannya batas waktu penumpukan yang tidak diimbangi dengan kebijakan perbaikan kualitas pelayanan bongkar muat di Pelabuhan cenderung berpotensi meningkatkan biaya logistik yang tinggi.

Meskipun menimbulkan reaksi penolakan keras dari berbagai kalangan pemilik barang (importir), adanya kebijakan ini memberikan dampak positif terhadap operasional masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dengan stabilnya rata-rata angka masa tunggu bongkar muat di pelabuhan mencapai 4,3 hari. Namun, perlu diterapkan pula

4. Penyelesaian Masalah dari Tingginya Masa Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok

Kegiatan bongkar muat yang berlangsung di Pelabuhan Tanjung Priok pada dasarnya mengandung risiko yang cukup tinggi yang pada umumnya adalah tingginya masa tunggu bongkar muat yang ditandai dengan terjadinya penumpukan peti kemas yang berlarut-larut (*over stay*) di terminal. Risiko lain seperti timbulnya kerusakan, kekurangan, dan kehilangan atas barang muatan juga dapat terjadi yang tentunya menimbulkan kerugian bagi pemilik

barang dan juga instansi terkait yang ikut berperan serta dalam jalannya aktifitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.

Adanya risiko atas tingginya bongkar muat tersebut merugikan berbagai pihak seperti menyebabkan Industri berorientasi ekspor tidak memiliki kepastian akibat keterlambatan, sehingga mengurangi daya saing produk Indonesia di luar negeri. Risiko lainnya yang disebabkan dari kemacetan peti kemas di pelabuhan mendongkrak biaya bagi usaha domestik dan pada akhirnya merupakan harga tinggi yang harus dibayar oleh konsumen (*high cost logistic*).

Usaha-usaha yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah yang menyebabkan tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dilakukan upaya-upaya sebagai berikut:

- 1) Terhadap kurang disiplinnya pemilik barang dalam pengurusan dokumen yang dibutuhkan untuk melengkapi syarat impor, maka usaha yang dapat dilakukan adalah dengan ditetapkan kebijakan yang tegas dalam hal dinaikkannya biaya tarif inap yang progresif penumpukan peti kemas di pelabuhan karena biaya tarif inap di terminal lini 1 masih sangat murah dan dinaikkannya biaya denda peti kemas yang *long stay* sehingga dapat berimplikasi pada keaktifan pemilik barang untuk lebih cepat mengeluarkan barangnya dari terminal.
- 2) Terhadap ketidakpedulian pemilik barang untuk mengeluarkan barang dari terminal yang disebabkan oleh pailitnya perusahaan pemilik barang

(importir) dan barang tersebut dilarang oleh peraturan perundang-undangan, instansi yang berwenang harus berintegrasi secara cepat dengan mengintensifkan Portal Indonesia *National Single Window* apabila ditemukan fakta di lapangan seperti itu untuk menerapkan kebijakan yang terbaik dalam rangka percepatan masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.

- 3) Terhadap 43% perilaku memiliki barang yang baru menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (*customs clearance*) setelah 3 (tiga) hari sejak pembongkaran barang impor adalah dengan diberlakukannya penegakan hukum Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 dan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 secara tegas dan efektif dengan cara pihak terminal memindahkan peti kemas ke luar pelabuhan jika melewati batas waktu penumpukan (3 hari) dengan melaporkan terlebih dahulu kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok yang mana biayanya harus ditanggung oleh pemilik barang. Dengan hal seperti itu akan menimbulkan efek jera dan langkah preventif untuk mempercepat masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.
- 4) Terhadap proses perijinan yang belum semuanya terintegrasi dalam satu sistem dan berbagai lembaga sebagai penerbit ijin yang masih belum optimal,

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian harus memaksimalkan operasional fungsi Indonesia *National Single Window* sesuai dengan harmonisasi sisrem yang diperoleh dari perusahaan pelayaran dan kemudian mendistribusikan data tersebut kepada instansi yang berkepentingan dalam layanan importasi peti kemas yang terpadu. Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok sebagai regulator pelabuhan juga harus menciptakan kebijakan penyelenggaraan perijinan bongkar muat dalam satu pintu berdasarkan pertimbangan dan masukan dari instansi terkait.

- 5) Terhadap masalah segi sarana dan prasarana terminal yang sudah tidak sesuai dengan arus peti kemas. sehingga tingginya *Yard Occupancy Ratio* yang sering berada di atas 65%, maka usaha yang dapat dilakukan oleh PT. Jakarta International Container Terminal adalah dengan melakukan pembangunan dan perbaikan infrastruktur dalam rangka perluasan lapangan penumpukan peti kemas dan juga instansi terkait harus saling bersinergi dalam penegakan hukum atas penumpukan yang melebihi 65% batas *Yard Occupancy Ratio* di Pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu, pemilik barang harus disiplin dan cepat mengurus ijin pengeluaran barang dari terminal untuk terciptanya arus peti kemas yang stabil di terminal lini 1.
- 6) Terhadap masalah berupa faktor alam, maka yang dilakukan adalah

dengan menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kegiatan yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.

- 7) Terhadap masalah dari segi *clearance* dan terbatasnya jumlah SDM pemeriksa fisik peti kemas, Menteri Keuangan yang membawahi Dirjen Bea dan Cukai adalah memaksimalkan pemeriksaan fisik peti kemas karena alasan pemeriksaan jabatan sesuai dengan ketentuan pasal 5 Huruf (a) Peraturan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-07/BC/2007 tentang pemeriksaan fisik Kontainer untuk menghindari penumpukan peti kemas yang tidak diperiksa dengan alasan ketidakhadiran pemilik barang/kuasanya pada waktu pemeriksaan yang ditentukan.
- 8) Terhadap masalah berupa Sumber Daya Manusia, maka pihak instansi yang terkait harus sering melakukan pelatihan dan pembinaan dengan pegawai/pekerja yang intensif atas hasil kinerjanya, pegawai/pekerja dalam instansi terkait tersebut harus menguasai regulasi, serta pegawai yang berindak langsung di lapangan harus memiliki kompetensi yang dibuktikan dengan sertifikasi.
- 9) Terhadap masalah berupa keterlambatan angkutan darat (truk), maka pihak perusahaan bongkar muat harus sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk.
- 10) Terhadap masalah berupa kondisi barang, seperti barang

yang bobotnya sangat besar, maka pihak perusahaan bongkar muat harus meningkatkan jumlah tenaga kerja/TKBM yang melakukan kegiatan pembongkaran sehingga proses pembongkaran dapat berjalan dengan lancar dan tidak memakan waktu yang lama.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa:

A. Kesimpulan

- 1) 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. Kedua peraturan tersebut merupakan peraturan pelaksana dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Konvensi Internasional *The Hague Rules* 1924, *Solas Convention* 1974., Konvensi

Internasional *The Hamburg Rules* 1978, dan Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengaturan regional mengenai penyelenggaraan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok adalah Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) di Pelabuhan Tanjung Priok, Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 tentang Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok, dan Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor HK.568/23/2/1/PI.II Tata Cara Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*).

- 2) Dampak yang timbul dari penerapan Peraturan Menteri Perhubungan nomor Perhubungan nomor PM 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) dan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor UM. 008/33/12/OP, TPK-15 tentang tata Cara Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (*Long Stay*) menghasilkan dampak positif yang ditandai dengan perkembangan penurunan masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok yang awalnya rata-rata 7 hari menjadi 4,31 hari yang mana melebihi target pemerintah yaitu 4,7 hari (terjadi gap 0,39 hari). Dampak

negatif yang timbul dari diterapkannya Keputusan Direksi PT. Pelindo II Nomor HK.568/23/2/1/PI.II tentang Tarif Pelayanan Jasa Peti Kemas pada Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok yaitu dengan timbulnya reaksi penolakan keras dari kalangan pemilik barang/importir karena dinilai dengan naiknya tarif hingga 900% pada hari kedua dari tarif dasar, sanksi *penalty* penumpukan peti kemas, dan diturunkannya batas waktu penumpukan yang tidak diimbangi dengan kebijakan perbaikan kualitas pelayanan bongkar muat di Pelabuhan cenderung berpotensi meningkatkan biaya logistik yang tinggi.

- 3) PT. Pelabuhan Indonesia II bertanggung jawab hanya mengenai keselamatan dan keutuhan barang berdasarkan kerjasama dengan mitra perusahaan bongkar muat dari kegiatan *stevedoring, cargodoring*, dan *receiving/delivery* maupun dari *pre customs clearance*, *custom clearance*, dan *post custom clearance*. Perseroan membatasi pertanggungjawabannya sesuai dengan apa yang telah disepakati dalam perjanjian dan konsesi yang mengikat padanya sebagaimana yang terdapat dalam pasal 12 Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Nomor: UK.112/2/10/OP.TPK.11 tentang Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Apabila ada kerusakan, kekurangan, dan

kehilangan barang muatan dari tingginya masa tunggu bongkar muat akibat dari kesalahan dari pihak perseroan, maka perseroan wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan atas kesepakatan para pihak.

B. Saran

- 1) Risiko untuk terjadinya tingginya masa tunggu bongkar muat cukup tinggi karena banyaknya pihak-pihak yang dilibatkan dalam penyelenggaraan aktifitas bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok, maka Otoritas Pelabuhan yang berfungsi sebagai pengatur, pengendali, dan pengawas penyelenggaraan aktifitas kepelabuhanan harus mengambil langkah preventif dalam menjalankan fungsinya tersebut untuk mencegah terjadinya kerugian akibat tingginya masa tunggu bongkar muat, yakni dengan rutinnya melakukan rapat evaluasi dan berkoordinasi yang efektif dengan berbagai pihak yang berwenang dalam aktifitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.
- 2) Supaya peristiwa tingginya masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung priok tidak terjadi, para pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan bongkar muat tentunya harus bisa melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan kebijakan yang telah ditetapkan atas dasar itikad baik (*good faith*), disiplin, dan penuh dengan rasa tanggung jawab. Pihak yang mempunyai kewenangan yang telah diatur

tersebut harus melaksanakan tanggung jawab sepenuhnya terhadap segala kerugian yang timbul dari tingginya masa tunggu bongkar muat dan penyelenggaraannya berdasarkan dengan ketentuan hukum yang berlaku.

- 3) Untuk menjaga kelancaran arus barang dalam proses bongkar muat dan menanggulangi permasalahan yang timbul, Instansi pemerintah yang berwenang, Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, dan PT. Pelabuhan Indonesia II tidak hanya harus menetapkan peraturan untuk mempercepat masa tunggu bongkar muat dan mengawasi implementasi peraturan tersebut, tetapi juga harus meningkatkan efisiensi pelayanan dan kualitas sarana, dan prasarana yang ada dalam mendukung percepatan masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.

V. DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Khadir Muhammad, 1990, *Hukum Darat, Laut, dan Udara*, Bandung, Citra Aditya Sakti
- Amir Ms, 2003, *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, Jakarta, PPM.
- Capt. R. Suyono, 2001, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, PPM.
- Delianov, 1995, *Perkembangan Pemikiran Ekonomi*, Jakarta, Raja Grafindo.
- Etty S. Suhardo, 2001, *Cara Pembayaran dengan Letter of Credit pada Transaksi Ekspor-Impor*, Semarang, FH UNDIP.

- F.D.C. Sudjatmiko, 1997, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, Satya Widya.
- Gondhokusumo, Tuti Triyanti, 1982, *Pengangkutan Melalui Laut*, Jilid I, Semarang, Penerbit UNDIP.
- HMN Puwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Jakarta, Djambatan.
- Muchtaruddin Siregar, 1981, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta, Lembaga Penerbit FEUI.
- Soekardono, 1962 *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta, Dian Rakyat.
- Ridwan Khairandy, dkk, 1999 *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta, Pusat studi Hukum FH Universitas Islam Indonesia dengan Gama Media.
- Rozaumi Jatim dan Abrial, 1977. *Undang-Undang Perkapalan*, Semarang, Yayasan Neptunus.
- Siti Utari, 1992, *Pengangkutan Laut di Indonesia (suatu tinjauan yuridis)*, Jakarta, Balai Pustaka.
- Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Jilid II, Jakarta: CV, Rajawali.
- Sri Rejeki Hartono, 1982, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang, Seleksi Hukum Dagang FH Undip.
- Wiwoho Soedjono, 1982, *Hukum Dagang*, Jakarta, Bina Aksara .
- Wiwoho Soedjono, 1982, *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*, Jakarta, Bina Aksara.
- Wiwoho Soedjono, 1988, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*, Yogyakarta, Liberty.
- Wahyu Septi Utami, “Percepatan Masa tunggu bongkar muat: Strategi Peningkatan Kinerja Perdagangan Internasional di Pelabuhan Tanjung Priok” (2015), Economics Development Analysis Journal .
- Afif Artakusuma, "Analisis Import Container Dwelling Time di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal", (2012) Jurnal FTSL Institut Teknologi Bandung.
- Ombudsman Republik Indonesia, 2014, “Rekomendasi Perbaikan Pelayanan Publik di Pelabuhan Utama terkait Upaya Percepatan Masa tunggu bongkar muat”, Jakarta