

Implementasi Pengawasan Otoritas Pelabuhan Dalam Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Utama Makassar

Amnah Hadi

Politeknik Maritim AMI Makassar

Corresponding Author: Amnah Hadi

Penulis Pertama: Telp: 081342735400

E-mail: amnahhadi06@gmail.com

Abstrak:

Kegiatan bongkar muat adalah jenis usaha jasa di pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang. Maka itu membutuhkan pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut mengenai bongkar muat barang. Hal ini sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban pihak terkait. Namun seiring timbulnya klaim-klaim pemilik barang berupa kerusakan barang, penting diperhatikan proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan barang. Agar fasilitas pelabuhan memadai dan kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan utama Makassar terutama pada Terminal Sukarno-Hatta, maka fokus pada penelitian ini tentang implementasi pengawasan otoritas pelabuhan dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan utama Makassar. Metode yang di gunakan yaitu metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Jenis data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan dalam prosedur pengawasan bongkar muat di kantor otoritas pelabuhan utama makassar sudah sesuai dengan peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor otoritas pelabuhan. Namun masih terdapat beberapa hambatan atau kendala dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan utama makassar maka perlunya perhatian khusus agar kegiatan bongkar muat di pelabuhan utama Makassar dapat berjalan lebih lancar.

Kata Kunci: Bongkar Muat, Pelabuhan Makassar, Otoritas Pelabuhan

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya. Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menjunjung kegiatan perdagangan dipelabuhan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, yaitu pengangkutan melalui laut. Pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang berarti mengangkat atau membawa, memuat, dan mengirim.

Menurut Pasal 1 ayat 14 Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di Perairan, kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/delivery. Kegiatan bongkar muat ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, dimana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang lini I maupun langsung dari alat angkutnya.

Kegiatan bongkar muat adalah jenis usaha jasa di pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang. Maka dari itu membutuhkan pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut mengenai bongkar muat barang. Ini merupakan hal yang cukup penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Hal ini harus diperhatikan karena apapun kesalahan atau kelalaian serta bentuk wanprestasi lainnya dapat diselesaikan dengan

berdasarkan aturan-aturan yang ada. Oleh sebab itu, dibutuhkan aturan tersendiri mengenai pengangkutan laut ini, baik yang diatur oleh dunia internasional maupun aturan nasional. Salah satu perselisihan yang sering timbul dalam pengangkutan laut adalah adanya kerusakan barang yang menimbulkan hak tuntutan ganti rugi dari pemilik barang kepada pengangkut. Timbulnya klaim-klaim dari pemilik barang berupa kerusakan barang, penting di perhatikan oleh para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan barang tersebut.

Maka dari itu, agar fasilitas pelabuhan memadai semua, dan kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan utama makassar terutama pada Terminal Hattah, maka focus pada penelitian ini tentang Implementasi Pengawasan Otoritas Pelabuhan Dalam Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Utama Makassar. Demi kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan, Otoritas Pelabuhan yang memiliki dasar – dasar yaitu : UU NO.17 Tahun 2008 Tentang Pelayanan, PP NO.61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan dan PERMENHUN NO. KM 63 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Pelabuhan.

2. METODE

Metode yang di gunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode ini bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan suatu keadaan, peristiwa, atau segala sesuatu yang berkaitan dengan variabel-variabel yang sesuai dengan teknik analisis data yang digunakan di dalam penelitian.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data mengenai objek penelitian yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan. Sedangkan data sekunder, yaitu data yang di peroleh langsung atau data yang sudah tersedia di instansi terkait dengan penelitian ini dalam hal ini adalah Otoritas Pelabuhan Utama Makassar

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Prosedur Pengawasan Bongkar Muat oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar

1. Prosedur pengawasan barang berbahaya dan kegiatan bongkar muatnya.

Proses dan pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dari dan ke atas kapal, sangat di perlukan suatu badan sertifikasi yang di tunjang oleh perangkat berteknologi tinggi dengan standar internasional. Verifikasi keabsahan dokumen sangat diperlukan apabilaterjadi kecelakaan di ranah pelabuhan, verifikasi keabsahan dokumen tersebut, akan menjelaskan siapa saja yang harus bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut, dan harus dipastikan apakah prosedur bongkar muat sudah sesuai dengan prosedur, hal—hal yang berkaitan dengan pembuatan dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

- Harus ditentukan terlebih dahulu instansi mana yang bisa melakukan persetujuan atas dokumen serta fisik kapal tersebut. Instansi yang di tunjukan harus sudah mempunyai sertifikat berstandar internasional sehingga dapat meminimasi terjadinya kecelakaan, instansi yang di tunjuk juga harus sudah memiliki perangkat berteknologi tinggi dan mengerti mengenai semua terminologi yang tertera pada dokumen kapal.
- Siapa yang boleh menyetujui setelah verifikasi tersebut lalu melakukan olah gerak, apakah kantor otoritas pelabuhan atau kesyabandaran.

B. Penanganan dokumen bongkar muat

Sebelum kedatangan kapal, agen pelayaran memberitahukan kepada lembaga pemerintah pelabuhan tentang rencana kedatangan kapal. Paling lambat dalam tempo 24 jam setelah kapal tiba, kantor bea cukai untuk *cargo manifest* dari semua barang yang akan diimpor/bongkar. Lembaga pemerintah pelabuhan yang lain kesyabandaran dan otoritas pelabuhan, dapat disiapkan dokumen—dokumen bongkar barang, yaitu:

1. *Tally Bongkar*

Saat barang dibongkar diadakan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar. Tally sheet harus di countersign oleh nahkoda atau mualim yang berwenang.

2. *Outturn Report*

Adalah daftar dari semua barang dengan mencatat dari semua jumlah colly dan kondisinya barang itu pada waktu di bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda (*remark*) pada *outturn report*.

3. *Short and Overlanded List*

Khusus barang yang mengalami kekurangan atau kelebihan di buat daftar sendiri.

4. *Demaged Cargo List*

Khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuat daftar tersendiri dan diberikan penjelasan rinci mengenai dimana kerusakan terjadi, sebelum dibongkar atau selama pembongkaran.

5. *Cargo Manifest*

Adalah keterangan rinci mengenai barang yang diangkut oleh kapal atau daftar barang-barang dari semua bill of lading yang diangkut kapal dan dijabarkan secara rinci.

6. *Spesial Cargo List*

Adalah daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, barang berat, dan barang yang membutuhkan pengawasan khusus.

7. *Dangeraus Cargo List*

Adalah daftar muatan barang berbahaya baik yang ditetapkan IMO ataupun yang ditetapkan yang berwenang di pelabuhan.

Adapun dokumen – dokumen muat, yaitu:

1. *Bill of Lading* adalah bukti atau tanda terima dari muatan yang menjadi bukti bahwa barang yang akan dikirim sudah dimuat diatas kapal pengangkut sehingga muatan sudah tercatat dalam kapal dan sudah meninggalkan pelabuhan.

2. *Cargo List (Loading List)* adalah daftar semua barang yang dimuat dalam kapal, cargo list dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, stavedore, dan gudang.

3. *Tally Muat* adalah semua barang yang dimuat diatas kapal dicatat dalam tally sheet, tally sheet selain ditandatangani oleh petugas yang mencatat juga harus di countersigned oleh petugas kapal mungkin ada ketidak sesuaian dari muatan yang ada.

4. *Mate's Receipt* adalah tanda terima barang yang akan dimuat kekapal. Dokumen ini dibuat oleh agen pelayaran dan ditandatangani oleh mualim kapal. Apabila jumlah muatan yang dimuat tidak sesuai dengan yang tercantum dalam *mate's receipt* maka petugas kapal akan mencatat selisih tersebut. Apabila ada barang yang dimuat terdapat kerusakan petugas kapal akan mencatat kondisinya.

5. *Stowage plan* adalah gambar tata letak dan susunan semua barang yang telah dimuat diatas kapal.

6. *Manifest* adalah keterangan rinci mengenai barang—barang yang di angkut oleh kapal, dari daftar muatan *bill of lading*.

C. Hambatan Atau Kendala Kegiatan Bongkar Muat

Adapun beberapa hambatan pada kegiatan bongkar muat yaitu :

- Hambatan kegiatan bongkar muat berupa faktor alam yang tak bisa di duga, seperti cuaca buruk atau hujan lebat dan angin kencang hal tersebut dapat menghambat pelaksana proses kegiatan bongkar muat sehingga harus diberhentikan demi keselamatan barang dan keselamatan pekerja.
- Hambatan berupa tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang melakukan demo atau unjuk rasa, hal tersebut seringkali dapat mengganggu kelancaran kegiatan bongkar muat.

- Hambatan berupa adanya antrian di dermaga yang digunakan karena keterlambatan proses bongkar muat yang dilakukan pihak lain sehingga berakibat pada waktu pelaksanaan bongkar muat yang telah ditentukan tertunda dan mengganggu kelancaran kegiatan bongkar muat.
- Hambatan berupa bobot barang atau muatan yang berat dan mudah rusak sehingga di perlukan peralatan bongkar muat yang lebih memadai untuk keselamatan barang tersebut serta keselamatan kapal dan keselamatan pekerja.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai pengawasan kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan terhadap pelabuhan berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan maka peneliti mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengawasan otoritas pelabuhan terhadap pelabuhan berdasarkan peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor otoritas pelabuhan utama Makassar adalah mengawasi setiap kegiatan bongkar muat barang maupun penumpang, tersedianya sarana dan prasarana dalam hal untuk melakukan kegiatan pengawasan, melakukan kerja sama dan koordinasi dengan pihak terkait dalam hal pengawasan pelabuhan, memberikan informasi saran pengarah tentang izin operasional terminal melakukan pengawasan terhadap fasilitas pelabuhan, serta harus mengawasi terhadap pedagang – pedagang kecil.
2. Berdasarkan peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja, adalah kurangnya personil untuk melakukan kegiatan pengawasan terhadap naik turun penumpang yang tidak mengikuti protokol kesehatan covid-19

DAFTAR RUJUKAN

- [1] Data – data dan Arsip dari PT. Pelindo IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar.
- [2] : UU NO.17 Tahun 2008 Tentang Pelayanan, PP NO.61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan
- [3] PERMENHUN NO. KM 63 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Pelabuhan.