

LAPORAN PENELITIAN



**TANGGUNG JAWAB PBM PT. PELINDO III CABANG
BANJARMASIN TERHADAP KERUSAKAN BARANG
DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT
BARANG DI PELABUHAN TRISAKTI**

Pengusul:

Kamsariaty, SE, MM

Rusdi Bahar, S,Pd,I.,M,Pd.I

Muhammad Yusuf, SH, M.Kn

AKADEMI MARITIM NUSANTARA BANJARMASIN

2019

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Focus Penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Tanggung Jawab	7
2.1.1 Tanggung Jawab PBM.....	7
2.1.2 Batas Tanggung Jawab PBM di pelabuhan	8
2.2 Dasar Kegiatan Bongkar Muat	10
2.2.1 Pengertian dan Ruang Lingkup Bongkar Muat.....	11
2.2.2 Fungsi Perusahaan Bongkar Muat.....	11
2.3 Proses Bongkar	12
2.3.1 Pra Bongkar	12
BAB III METODE PENELITIAN	15
3.1 Jenis Penelitian	15
3.2 Tempat Penelitian	15
3.3 Waktu Penelitian.....	15
3.4 Instrumen Penelitian.....	15
3.5 Teknik Pengumpulan Data	16
3.6 Sumber Data	17
3.7 Teknik Analisis Data.....	17
3.8 Rencana Pengujian Keabsahan Data.....	18
3.9 Kerangka Berfikir	19

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	21
4.1 Hari dan Jam Kerja	21
4.4.1 Mekanisme Kerja	21
4.2. Deskripsi Data	22
4.2.1 Deskripsi Data Penilaian	22
4.2.2 Informan penelitian	23
4.3 Pembahasan	24
BAB V PENUTUP	33
5.1 Kesimpulan.....	33
5.2 Saran.....	33
DAFTAR PUSTAKA	35
LAMPIRAN	36

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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. Abdulkadir Muhammad mendefinisikan Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi. Menurut H.M.N Purwosutjipto, pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Berdasarkan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang. 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. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya.

Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap hadirnya perusahaan jasa bongkar muat barang melalui angkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan bongkar muat barang melalui penerbitan Inpres Nomor 3 Tahun 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.

Perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usahanya wajib mempunyai izin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Izin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri. Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha perusahaan bongkar muat.

Dalam menyelenggaraan kegiatan bongkar muat barang melalui angkutan laut, perusahaan bongkar muat memiliki hak dan kewajiban dalam melaksanakan kegiatannya. Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal bertanggung jawab terhadap fasilitas yang digunakan, peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat

barang. Disamping itu, perusahaan bongkar muat juga bertanggung jawab atas keselamatan barang yang di muatnya sampai penyerahan kepada penerima, terjaminnya keselamatan dari tenaga kerja bongkar muat selama pelaksanaan kegiatan, menyediakan peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang yang memadai.

Kegiatan usaha bongkar muat barang di Terminal Martapura Baru yakni di bidang penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk tertambat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, peralatan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro, penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.

Setiap usaha pasti memiliki resiko dan tanggung jawab dalam pelaksanaannya, begitu pula dengan usaha bongkar muat barang angkutan laut yang memiliki resiko yang tinggi dalam pelaksanaan kegiatannya. Dalam praktek di lapangan kerusakan barang dalam proses bongkar muat barang masih sering terjadi dan menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Pemilik barang yang tidak mau terima dengan kejadian tersebut melakukan claim dan meminta ganti kerugian atas kerusakan barang-barang tersebut.

Sejak adanya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hingga saat ini permasalahan mengenai penyelenggaraan kegiatan angkutan laut terutama dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang selalu saja terjadi ketidakharmonisan antara berbagai pihak yang terkait di pelabuhan, diantaranya yaitu Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI), Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara selaku pengelola sebagian besar terminal-terminal di pelabuhan di Indonesia, serta pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan.

Bentuk dari permasalahan yang terjadi diantaranya terkait dengan masalah perizinan usaha, tanggung jawab bongkar muat barang, besaran upah

buruh, diantara para pelaku usaha tersebut. Hal ini menjadi penting untuk diteliti karena kegiatan usaha jasa bongkar muat adalah jenis usaha jasa di pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang.

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut yang mengenai bongkar muat barang merupakan hal yang sangat 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 claim-claim 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.

Ada aturan yang dapat digunakan mengenai pertanggung jawaban dan perselisihan pengangkutan laut dalam kegiatan bongkar muat barang yaitu KUHPerdara, KUHD, UU NO. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan sumber hukum internasional United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules) sedangkan Indonesia belum meratifikasi Konvensi Hamburg 1978 hingga saat ini.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk menulis tugas akhir dengan judul “TANGGUNG JAWAB PBM PT. PELINDO III CABANG BANJARMASIN TERHADAP KERUSAKAN BARANG DALAM PELAKSANAAN PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TRISAKTI”.

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka penyusun merumuskan pertanyaan sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab PBM PT. PELINDO III cabang Banjarmasin terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti?
2. Apa saja hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti dan bagaimana cara mengatasinya?
3. Hambatan-hambatan apa yang dihadapi PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin dalam proses bongkar barang di pelabuhan Trisakti dan bagaimana cara untuk mengatasinya

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. PELINDO III cabang Banjarmasin terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti.
3. Untuk mengetahui hambatan-hambatan apa yang dihadapi PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin dalam proses bongkar barang di pelabuhan Trisakti dan bagaimana cara untuk mengatasinya

1.4 Fokus Penelitian

Mengingat luasnya permasalahan yang perlu diteliti serta terbatasnya waktu, biaya dan kesempatan dalam melakukan penelitian, maka penulis memfokuskan ruang lingkup penelitian ini pada Tanggung Jawab Pbm Pt. Pelindo Iii Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Menambah wawasan ilmiah khususnya mengenai mengetahui bagaimana tanggung jawab PT. PELINDO III cabang Banjarsin terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan menjadi salah satu informasi untuk digunakan sebagai bahan masukan serta bahan evaluasi yang berguna untuk meningkatkan tanggung jawab PT. PELINDO III cabang Banjarsin terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang di Pelabuhan Trisakti.

3. Bagi Akademi

Sebagai tambahan wawasan, ilmu dan masukan mengenai tanggung jawab PT. PELINDO III cabang Banjarsin terhadap kerusakan barang dan untuk dijadikan tambahan referensi di perpustakaan.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tanggung Jawab

Tanggung jawab merupakan rasa yang diperlukan untuk membangun kedewasaan diri. Selain itu tanggung jawab akan dimiliki oleh manusia yang mempunyai bekal sikap jujur dan adil pada dirinya sendiri. Tanggung jawab juga berarti pula rasa sadar untuk menerima sanksi ketika sengaja/tanpa sengaja telah melakukan sesuatu yang merugikan orang lain. Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Sehingga bertanggung jawab menurut kamus Bahasa Indonesia adalah berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.

Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya. Tanggung jawab itu bersifat kodrati, artinya sudah menjadi bagian kehidupan manusia, bahwa setiap manusia pasti dibebani dengan tanggung jawab. Apabila ia tidak mau bertanggung jawab, maka ada pihak lain yang memaksakan tanggung jawab itu. Dengan demikian tanggung jawab itu dapat dilihat dari dua sisi, yaitu dari sisi pihak yang berbuat dan dari sisi kepentingan pihak lain.

2.1.1 Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) bertanggung jawab atas:

1. Kelancaran kegiatan bongkar muat dan keselamatan penyerahan / penerimaan barang
2. Tercapainya produktivitas kerja yang disepakati dalam kondisi normal
3. Keselamatan kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) selama melaksanakan kegiatan bongkar muat
4. Kerusakan barang yang diakibatkan oleh karena salah penanganan/ kelalaian dalam *cargo handling*.
5. Kebenaran atas laporan kegiatan yang disampaikan.

6. Keselamatan bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam operasi bongkar muat.

2.1.2 Batas Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di Pelabuhan

Menurut Ika Muryaningsih dalam skripsinya yang berjudul pelaksanaan bongkar muat barang oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tinjauan aspek yuridis (2006:34): bahwa kegiatan bongkar muat barang merupakan mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sehingga dalam penyelenggaraannya tidak dapat dilepaskan dari Perum Pelabuhan, EMKL, maupun Pengangkut. Oleh karenanya dalam menguraikan batas tanggung jawab PBM ini perlu diketahui mengenai:

1. Batas Tanggung Jawab Perum Pelabuhan

Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi wewenang untuk menyelenggarakan perusahaan pelabuhan-pelabuhan. Dengan tugas tersebut diatas, maka batas tanggung jawab Perum Pelabuhan adalah sebagai berikut :

- a. Tersedianya fasilitas pelabuhan, meliputi fasilitas labuh/tambat kapal dan fasilitas tempat penumpukan barang angkutan laut.
- b. Terlaksananya pelayanan jasa pelabuhan, meliputi pelayanan pengeluaran barang atas dasar bukti pembayaran uang penumpukan dan uang dermaga berikut surat jalan dari PBM, serta pelayanan pungutan maupun penerimaan uang pemakaian jasa pelabuhan.
- c. Keselamatan barang angkutan sesuai dengan kondisi pada saat serah terima barang.

2. Batas Tanggung Jawab EMKL

Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah perusahaan yang tugasnya melakukan pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut menerima/menyerahkan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilih barang. Berdasarkan tugas EMKL tersebut, maka batang tanggung jawab EMKL meliputi :

- a. terselesaikannya pengurusan dokumen-dokumen angkatan laut, yang meliputi dokumen ekspor dan impor.
 - b. terlaksananya penyelesaian kewajiban kepada Perum Pelabuhan melalui PBM berdasarkan Delivery Order (DO) yang ada.
 - c. terlaksananya pengangkutan barang dari gudang pemilik barang ke dermaga dan/atau dari dermaga ke gudang penerima barang.
 - d. terjaminnya keselamatan barang di dalam gudang penyimpanan selama pengurusan dokumen masih dalam proses penyelesaian.
3. Batas Tanggung jawab Pengangkut

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut. Mengenai perundang-undangan yang berlaku di Indonesia dalam kaitannya dengan pengangkutan barang melalui laut ini, terutama mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 468 sampai dengan Pasal 480 KUHD. Berdasarkan ketentuan KUHD tersebut, maka batas tanggung jawab pengangkut antara lain meliputi :

- a. Terjaminnya keselamatan barang angkutan selama dalam pelayaran (perwalian pengangkut).
- b. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan seluruhnya atau sebagian dari barang angkutan.
- c. terselesaikannya pembayaran ganti rugi, seperti halnya mengganti kerugian barang-barang biasa atas kehilangan atau kerusakan barang-barang angkutan berharga baik sebagian atau seluruhnya, yang tidak diberitahukan sebelumnya keberadaan barang angkutan berharga tersebut oleh pengirim kepada pengangkut.
- d. terselesaikannya pembayaran ganti rugi atas keterlambatan penyerahan barang angkutan barang kepada pihak penerima.

4. Batas Tanggung jawab PBM

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

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

2.2 Dasar Kegiatan Bongkar-Muat

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 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.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 25 tahun 1985 sebagai peraturan pelaksanaan dari Inpres nomor 4 tahun 1985 bahwa pekerjaan bongkar muat barang (*cargo handling*) merupakan kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk tujuan tersebut (Bambang Setyo Utomo, 2008:30).

2.2.1 Pengertian dan Ruang Lingkup Kegiatan Bongkar Muat

Sebagaimana telah diterangkan di atas, bahwa pekerjaan membongkar barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya. Dalam hal ini, kegiatan pemindahan barang tersebut terdiri dari kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring*, maupun *Receiving /Delivery*.

Menurut Banu Santoso (1998:45) Bongkar muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya yang meliputi kegiatan:

1. *Stevedoring*

Merupakan kegiatan membongkar barang dari palka kapal ke dermaga/tongkang/*truck*, kereta api atau sebaliknya memuat barang dari dermaga/tongkang/*truck*, kereta api ke palka kapal dengan menggunakan alat-alat lain.

2. *Cargodoring*

Merupakan kegiatan melepaskan atau mengeluarkan barang dari sling di dermaga sisi lambung kapal mengangkut dari dermaga dan menyusun digudang atau lapangan lini I atau sebaliknya.

3. *Receiving/Delivery*

Receiving adalah kegiatan mengambil barang dari kendaraan dapat dipintu gudang atau lapangan penimbunan sampai barang tersusun digudang/lapangan penimbunan.

Delivery adalah kegiatan mengambil barang dari timbunan di gudang/lapangan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan rapat di pintu gudang /lapangan penimbunan.

2.2.2 Fungsi Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Kegiatan bongkar muat diselenggarakan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk kegiatan tersebut terlepas dari Perusahaan Pelayaran dan Pemilik

Barang, sehingga Perusahaan Bongkar Muat (PBM) merupakan usaha penunjang angkutan laut yang berfungsi sebagai:

1. Pelaksana kegiatan bongkar muat barang sebagai kegiatan utama di pelabuhan.
2. Salah satu mata rantai transportasi yang bertanggung jawab memperlancarkan dan meningkatkan efisiensi kegiatan di pelabuhan.

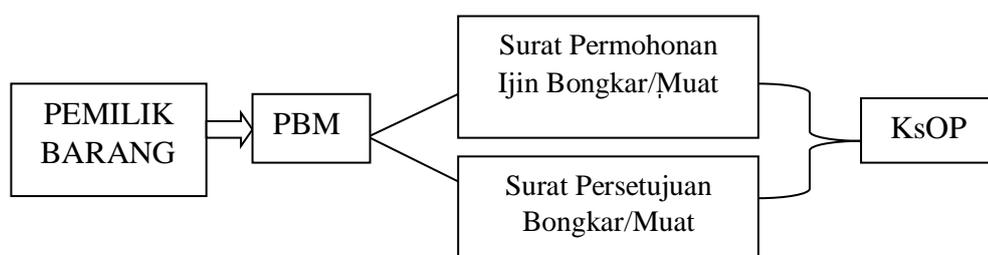
2.3 Proses Bongkar

Proses bongkar adalah kegiatan yang paling penting bagi pihak pelabuhan, pemilik barang dan juga Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), kelancaran proses bongkar tentunya diharapkan oleh semua pihak agar sama-sama mendapatkan keuntungan. Proses bongkar sendiri merupakan kegiatan pemindahan barang dari kapal ke dermaga dan diangkut ke gudang dengan menggunakan *dump truck*. Sedangkan pengertian bongkar menurut Herman Budi Sasono (2012) bab IX: "Dalam keadaan tertentu dan khusus, kegiatan bongkar muatan bisa juga dilakukan dengan membongkar muatan dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling* kapal, kemudian menurunkan muatan tersebut langsung ke atas bak truk yang sudah siap menunggu disamping kapal".

Menurut Soegijatna Tjakranegara dalam buku Prof. DR. Herman Budi Sasono, SE., MM yang berjudul manajemen pelabuhan dan realisasi ekspor impor (2012): bahwa bongkar langsung truk/tongkang (*truck losing/loading* atau *barge losing/loading*) adalah pekerjaan membongkar dari kapal langsung ke truk/tongkang di lambung kapal dan selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (*eks tackle*) serta menyusun di truk/tongkang/sebaliknya.

Berikut alur dari proses bongkar pupuk curah menurut Perusahaan Bongkar Muat (PBM) PT. PELINDO III (Persero) cabang Banjarmasin:

2.3.1 Pra Bongkar



Gambar 2.1 Bagan Alur Pra Bongkar

1. Pemilik Barang menunjuk PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin sebagai Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Hasil dari rapat Pusat Pelayanan terpadu (P2T) terdapat kesepakatan rencana kerja bongkar antara Agen Pelayaran dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Rapat Pusat Pelayanan terpadu (P2T) sendiri membahas tentang berapa kapal yang akan sandar dan dihadiri oleh Agen, (KsOP) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Perusahaan Bongkar Muat (PBM).
2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melaksanakan bongkar mengajukan Surat Permohonon Ijin Bongkar yang telah disepakati dengan rencana kerja yang sudah ditentukan kepada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KsOP).
3. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KsOP) menyetujui kegiatan bongkar yang telah ditentukan rencana kerja oleh Agen Pelayaran dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan mengeluarkan Surat Persetujuan Bongkar/Muat.

Setelah kapal sandar, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) naik ke atas kapal dan meminta dokumen kapal seperti:

- a. *Cargo Stowage Plan* adalah gambar belahan memanjang suatu kapal, dimana didalamnya terlihat penempatan muatan-muatan.
- b. *Bill Of Lading (B/L)* adalah surat perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim muatan.
- c. *Cargo Manifest* adalah daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuannya.

Selanjutnya Perusahaan Bongkar Muat (PBM) mempersiapkan alat yang dibutuhkan pada waktu bongkar, yaitu:

- a. *Hopper* adalah alat yang digunakan untuk memindahkan pupuk curah kering dari atas kapal ke dermaga atau gudang penumpukan dengan alat bantu *Dump Truck* sebagai pengangkut.
- b. *Grab* digunakan untuk membongkar barang jenis curah dari palka kapal ke *Hopper* untuk persiapannya berkoordinasi dengan pihak kapal.

- c. *Terpal* digunakan untuk penutup lambung kapal, agar meminimalkan *cargo* yang jatuh ke dermaga ataupun ke laut.
- d. *Loader* adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan *cargo* di palka agar *grab* dapat mengambil *cargo*.
- e. *Exavator* adalah alat yang digunakan untuk menghancurkan *cargo* yang sudah keras, membersihkan *cargo* yang berada di dinding palka.

Sumber daya manusia atau tenaga kerja yang terkait dalam kegiatan bongkar atau muat:

- a. *Stevedore* sebagai memastikan terlaksananya kegiatan pelayanan bongkar atau muat didermaga melalui pelaksanaan kinerja bongkar muat yang efektif guna mendukung pencapaian pendapatan pelabuhan berdasarkan program kerja dan anggaran bidang operasi yang telah ditetapkan.
- b. *Foreman* sebagai pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ketempat penumpukan barang atau sebaliknya dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat
- c. *Tally* sebagai pemeriksa dan pencatat jumlah barang bongkar sebelum muat kekapal atau bongkar dari kapal termasuk menghitung barang/muatan setiap pergerakan/pindah, nomor kendaraan, serta jenis barang.
- d. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) sebagai perusahaan yang menyediakan armada angkut barang dari dermaga ke gudang penumpukan.
- e. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah sekelompok tenaga kerja yang melaksanakan pekerjaan bongkar muat di kapal maupun di gudang. Untuk Permintaan TKBM dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) berkoordinasi dengan Koperasi TKBM.

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipilih penulis sesuai dengan tujuan, obyek, prosedur dan waktu yang tersedia, dalam pelaksanaan penelitian ini adalah penelitian **kualitatif**. Menurut Denzin dan Lincoln (Moleong, 2007:5) dalam buku metodologi penelitian kualitatif Prof. Dr. Djama'an Satori, M.A dan Dr. Aan Komariah, M.Pd (2014) penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menggunakan latar alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada. Dengan berbagai karakteristik khas yang dimiliki, penelitian kualitatif memiliki keunikan tersendiri sehingga berbeda dengan penelitian kuantitatif.

3.2 Tempat Penelitian

Dalam penyusunan tugas akhir ini, maka penulis melakukan penelitian di PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin bertempat di Jalan Barito Hilir Trisakti No. 6 Banjarmasin Kalimantan Selatan. Alasan penulis memilih obyek tersebut adalah dengan pertimbangan bahwa penulis ingin menganalisis tentang tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas terjadinya kerusakan barang pada PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin.

3.3 Waktu Penelitian

Pengambilan data dilakukan di kantor PBM PT. PELINDO III (PERSERO) cabang Banjarmasin pada bulan April 2018 sampai dengan selesai.

3.4 Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini berupa alat-alat untuk mencatat, merekam dan mendokumentasikan yakni kamera, laptop, dan handphone. Peranan penelitian dalam hal ini sangat menentukan dalam menentukan validitas dan reliabilitas hasil penelitian.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Sebagai pelengkap dalam pembahasan ini maka diperlukan adanya data atau informasi baik dari dalam perusahaan maupun dari luar perusahaan. Penulis memperoleh data yang berhubungan dengan menggunakan metode sebagai berikut :

1. Metode Pengamatan

Pengamatan dilakukan di PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin untuk mengetahui kegiatan bongkar muat yang ada di perusahaan. Dimulai dari persiapan bongkar kemudian kegiatan bongkar berlangsung sampai kegiatan bongkar selesai dilaksanakan terutama pada saat terjadinya kerusakan barang.

2. Metode Wawancara

Wawancara merupakan teknik komunikasi antara interviewer dengan interview. Wawancara adalah pertemuan antara dua orang untuk berfikir informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.

Wawancara dilakukan secara mendalam terhadap para informan atau narasumber misal, *stevedore*, *foreman*, dan *checker*, yang bertujuan untuk mengetahui lebih dalam tentang kegiatan bongkar muat pada PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin.

3. Metode Dokumenter

Metode atau teknik dokumenter adalah teknik pengumpulan data dan informasi melalui pencarian dan penemuan bukti-bukti. Metode dokumenter ini merupakan metode pengumpulan data yang berasal dari sumber non-manusia. Sumber-sumber informasi non-manusia ini seringkali diabaikan dalam penelitian kualitatif, padahal sumber ini kebanyakan sudah tersedia dan siap pakai. Dokumen berguna karena dapat memberikan latar belakang yang lebih luas mengenai pokok penelitian. Dokumentasi bertujuan sebagai bukti tentang tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas terjadinya kerusakan barang dalam proses bongkar muat ada di PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin.

3.6 Sumber Data

Untuk menunjang kelengkapan pembahasan dalam penulisan proposal ini. Penulis memperoleh data yang bersumber dari :

1. Data Primer

Data primer diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung di lapangan. Wawancara dilakukan kepada beberapa informan seperti : *stevedore*, *foreman*, dan *checker* untuk mengetahui lebih dalam tentang tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas terjadinya kerusakan barang dalam proses bongkar muat pada PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin. Observasi secara langsung di lapangan untuk mengetahui hal tersebut.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui pencatatan dokumen-dokumen dari instansi terkait pada PBM PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Banjarmasin tentang tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas terjadinya kerusakan barang dalam proses bongkar muat.

3.7 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif. Terdapat tiga jalur analisis data kualitatif, yaitu reduksi data, penyajian data, kesimpulan. Adapun langkah-langkah tersebut antara lain:

3.7.1 Reduksi Data

Reduksi data diartikan secara sempit sebagai proses pengurangan data, namun dalam arti yang lebih luas adalah proses penyempurnaan data, baik pengurangan terhadap data yang kurang perlu dan tidak relevan, maupun penambahan terhadap data yang dirasa masih kurang.

3.7.2 Penyajian Data

Penyajian data merupakan proses pengumpulan informasi yang disusun berdasar kategori atau pengelompokan-pengelompokan yang diperlukan. Interpretasi data merupakan proses pemahaman makna dari serangkaian data yang telah tersaji, dalam wujud yang tidak sekedar melihat apa yang tersurat, namun lebih pada memahami atau menafsirkan mengenai apa yang tersirat di dalam data yang telah disajikan.

3.7.3 Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi

Penarikan kesimpulan atau verifikasi merupakan proses perumusan makna dari hasil penelitian yang diungkapkan dengan kalimat yang singkat-padat dan mudah difahami, serta dilakukan dengan cara berulang kali melakukan peninjauan mengenai kebenaran dari penyimpulan itu, khususnya berkaitan dengan relevansi dan konsistensinya terhadap judul, tujuan dan perumusan masalah yang ada.

3.8 Rencana Pengujian Keabsahan Data

Uji keabsahan data yang penulis gunakan adalah uji (*credibility*) kredibilitas data. Prof. Dr. Djam'an Satori (2014) kredibilitas adalah ukuran kebenaran data yang dikumpulkan, yang menggambarkan kecocokan konsep peneliti dengan hasil penelitian. Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan beberapa pengujian keabsahan data, antara lain:

1. Menggunakan bahan referensi

Bahan referensi di sini adalah adanya pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh penulis. contoh, data hasil wawancara perlu didukung dengan adanya rekaman wawancara. Data tentang interaksi manusia, atau gambaran suatu keadaan perlu didukung oleh foto-foto. Alat-alat bantu perekam data dalam penelitian kualitatif (kamera, laptop, dan Handphone) sangat diperlukan untuk mendukung kredibilitas data yang telah ditemukan oleh peneliti.

2. Analisis kasus negatif

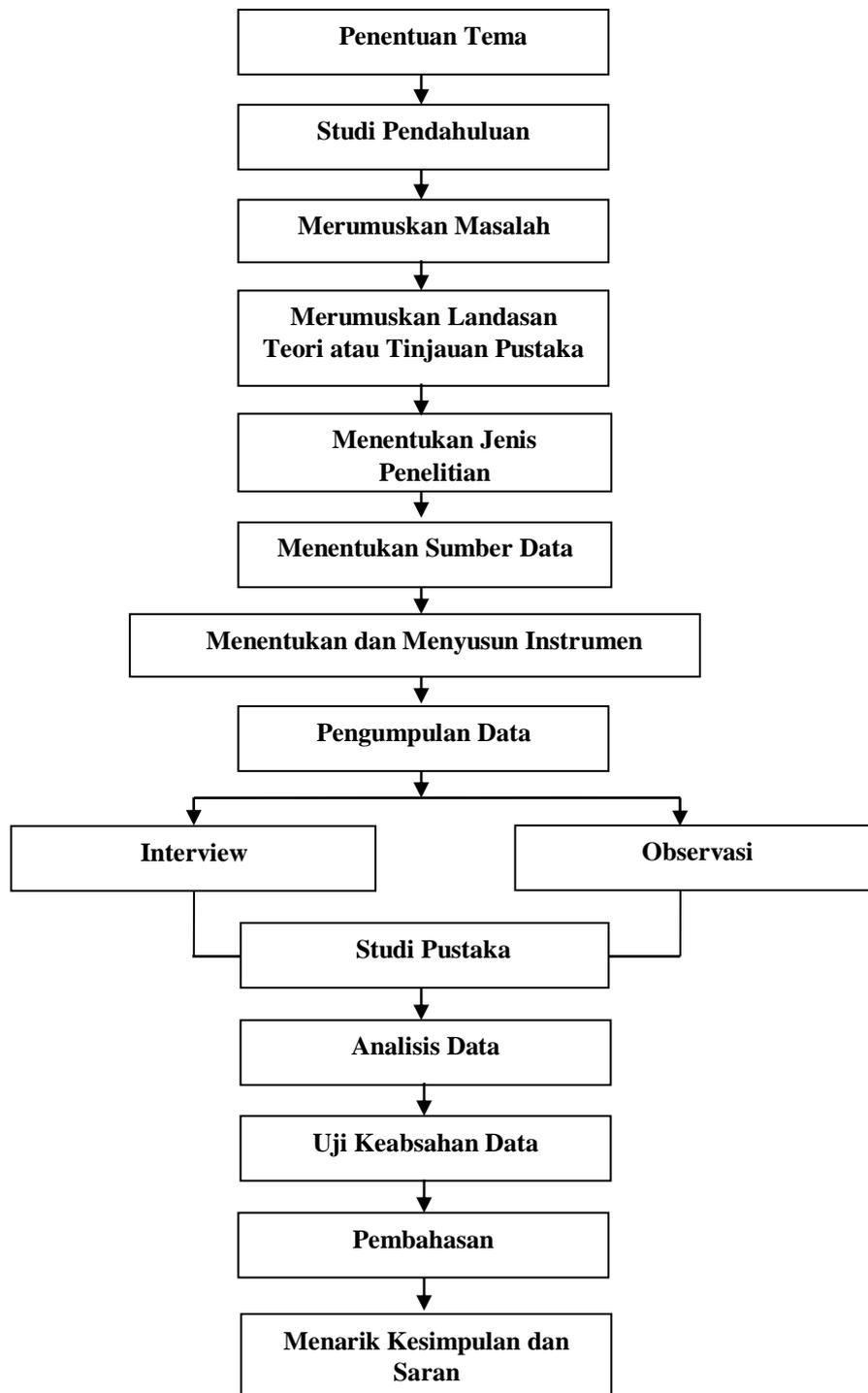
Kasus negatif adalah kasus yang tidak sesuai atau berbeda dengan hasil penelitian. Melakukan analisis kasus negatif berarti peneliti mencari data yang berbeda atau bahkan bertentangan dengan data yang telah ditemukan.

3. *Member check*.

Member check adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuan *member check* adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Apabila data yang ditemukan disepakati oleh para pemberi data berarti data tersebut valid, sehingga semakin kredibel atau dipercaya.

3.9 Kerangka Berfikir

Untuk dapat lebih mengarahkan pada jalannya penelitian dan dapat menghasilkan hasil penelitian yang cermat dan teliti, maka dibutuhkan adanya bagan alur penelitian sebagai pedoman dalam pelaksanaannya. Bagan alur meliputi langkah dan hal yang perlu dipersiapkan dan dilengkapi sebagai dasar dalam pelaksanaan, meliputi berbagai hal dan rencana konsep yang ada. Adapun penelitian ini konsep perancangan pelaksanaan penelitian dijelaskan dalam gambar sebagai berikut:



Gambar 3.1 Bagan Alur Kerangka Berfikir

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Hari dan Jam Kerja

Hari kerja PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin menetapkan lima hari kerja, yakni Senin s.d Jum'at. Jam masuk untuk hari Senin s.d Kamis pukul 08.00 Wita, sedangkan hari Jum'at masuk pukul 07.00 Wita untuk mengikuti kegiatan senam pagi. Jam istirahat untuk hari Senin s.d Kamis pukul 12.00 Wita, untuk hari jum'at pukul 11.00 Wita.

Tabel 4.1
Hari dan Jam Kerja
PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin

Hari	Masuk	Istirahat	Pulang
Senin	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Selasa	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Rabu	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Kamis	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Jum'at	07.00 Wita	11.00 – 13.00 Wita	16.00 Wita

Sumber: PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin 2019

4.4.1 Mekanisme Kerja

PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin menggerakkan bisnis inti sebagai fasilitator jasa ke pelabuhan, memiliki kedudukan utama untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut.

Sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP88 Tahun 2011 tentang pemberian izin usaha kepada PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin sebagai Badan Usaha Pelabuhan dapat melakukan kegiatan pengusahaan jasa kepelabuhan. Unit – unit usaha perusahaan ini diantaranya adalah kerjasama penggunaan lahan, jasa dermaga

untuk bertambat. Dalam menjalankan unit usahanya mekanisme kerja yang dilaksanakan oleh PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin adalah sebagai berikut :

1. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
2. Penyediaan dan pelayanan pengisian bahanbakar dan pelayanan air bersih.
3. Penyediaan dan pelayanan fasilitas naik turun penumpang atau kendaraan.
4. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas
5. Penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
6. Penyediaan dan pelayanan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
7. Penyediaan dan pelayanan jasa bongkar muat barang.
8. Penyediaan dan pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
9. Penyediaan dan pelayanan jasa penundaan kapal.

4.2 Deskripsi Data

4.2.1 Deskripsi Data Penelitian

Dalam penelitian ini, data atau informasi yang telah di peroleh dari lapangan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang telah dipertanyakan dalam bab sebelumnya lebih banyak berupa kata-kata yang berasal dari informasi penelitian. Sedangkan data-data lainya yang berupa dokumen-dokemen di jadikan sebagai data pendukung dalam menjawab rumusan masalah penelitian. Data-data pendukung tersebut di dapatkan dengan media wawancara dan observasi langsung dimana peneliti mengumpulkan data-data dengan informan penelitian dan di konfirmasi ulang dengan informan penelitian lainya serta membandingkan dengan data-data pendukung seperti foto ataupun dokumen.

4.2.2 Informan Penelitian

Penelitian ini menggunakan informan penelitian sebagai sumber data utama. Informan yang peneliti tentukan merupakan pihak-pihak yang secara langsung terkait dengan fokus penelitian atau orang-orang yang dalam kesehariannya berada atau berhadapan langsung dengan permasalahan-permasalahan yang sedang peneliti teliti. Pentingnya informan sebagai sumber data utama, sehingga penelitian informan ini di dasarkan pada kapabilitas informan dalam memberikan data secara valid kepada peneliti di lapangan. Adapun informan dalam penelitian ini adalah merupakan informan yang di anggap mempunyai sumber data atau informasi yang dapat menjawab permasalahan yang di teliti, informan tersebut yaitu:

a. Aditya Wirawan

Aditya Wirawan adalah seorang *stevedor* yang memiliki kemampuan dan pengalaman dalam bidang bongkar muat baik petikemas maupun muatan curah, beliau bertanggung jawab untuk setiap kegiatan operasional bongkar muat diperusahaan, beliau memiliki pengalaman dalam bidang *stevedoring* selama kurang lebih 3 tahun, sehingga tidak di ragukan lagi kinerjanya.

b. Adrian

Adrian adalah seorang *foreman* yang di miliki perusahaan bongkar muat PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin, beliau memiliki kemampuan dan pengalaman yang cukup sebagai *foreman* di darat. Beliau memiliki pengalaman kerja kurang lebih 5 tahun.

c. H. Rubandi

H. Rusbandi adalah seorang *checker* yang di miliki perusahaan bongkar muat PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin, beliau bertanggung jawab untuk setiap pelaporan hasil kegiatan bongkar muat diperusahaan. Beliau memiliki pengalaman kerja kurang lebih 9 tahun.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Proses Bongkar Barang

Dalam kegiatan bongkar barang terdapat beberapa sistem yang dibagi menjadi dua jenis yaitu sistem truck *lossing* dan *kade lossing*. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan I:

Kotak I

“PBM PT. PELINDO dalam menangani bongkar barang menggunakan sistem Truck lossing atau langsung”

Informan I

Sebelum melakukan pembongkaran perusahaan bongkar muat PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin melakukan persiapan. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 3:

Kotak 2

“sebelum kapal tiba persiapannya mulai dari penunjukan PBM, perijinan ke KsOP, persiapan alatnya seperti hopper, terpal, loader, exavator”

Informan 3

Proses bongkar barang yang ditangani oleh perusahaan bongkar muat PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin, juga melalui tahap yang tidak mudah, dan juga tidak sulit yaitu persiapan kapal datang sampai dengan selesai pembongkaran. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 3:

Kotak 3

“Persiapan yang pertama pengecekan dokumen seperti manifest, B/L”

Informan 3

Setelah persiapan telah dilaksanakan, maka kegiatan bongkar pupuk curah dimulai. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 2:

Kotak 4

- a. *Barang yang berada di dalam palka kapal di ambil menggunakan crane kapal.*
- b. *Crane kapal meletakkan barang di dermaga dan diterima oleh truck yang telah siap untuk mengangkut barang*
- c. *Setelah dari dermaga truck menuju gudang/lapangan penumpukan dan truck membongkar muatannya.setelah dikemas siap dipasarkan.*

Informan 2

Selama proses barang berlangsung terdapat beberapa dokumen yang dibuat setiap harinya. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 5

“selama proses bongkar PBM membuat rekapan hasil bongkar seperti tally shet, statement of fact, daily report, time sheet”

Informan 2

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga mengurus dokumen-dokumen yang berkaitan selama pelaksanaan bongkar untuk penagihan kepada pengirim barang. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 6

“setelah proses bongkar selesai PBM membuat surat penagihan dengan melampirkan dokumen seperti daily report, outturn report, jasa stevedoring, jasa dermaga dan hopper”

Informan 1

Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) melaporkan hasil bongkaran selama kegiatan bongkar yang harus ditanda

tangani oleh Mualim I. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 7

“sebelum kapal pergi meninggalkan pelabuhan outturn report harus ditandatangani oleh Mualim I untuk mengetahui hasil bongkaran”

Informan 1

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan tentang proses bongkar barang dapat diambil kesimpulan bahwa dalam proses bongkar barang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin menggunakan sistem *truck lossing* atau langsung. Dimana bongkar dari kapal langsung diterima oleh penerima barang dari truk langsung dibawa ke gudang tanpa ditimbun di dermaga terlebih dahulu.

Proses bongkar barang di pelabuhan meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*, namun disini hanya *stevedoring* saja. *Stevedoring* adalah jasa bongkar muat dari dan ke kapal, dari ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *stevedore*. Dalam melaksanakan tugasnya *stevedore* bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelabuhan Indonesia, Perusahaan pelayaran, EMKL, pemilik barang, TKBM dan dibantu oleh *foreman*.

Kegiatan *stevedoring* meliputi *stevedoring* sebelum kapal tiba, yaitu beberapa hari sebelum kapal tiba, perusahaan bongkar muat yang akan melakukan bongkar/muat akan mengajukan perijinan bongkar/muat ke Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KsOP) yang telah disepakati dengan rencana kerja yang telah ditentukan menyangkut kapal dan muatan yang akan dikerjakan. Data informasi dapat berupa *e-mail*, *surat*, *manifest*, *stowage plan* dan lainnya yang diperlukan untuk mempelajari dan memahami jenis muatan. Selanjutnya *stevedoring* setelah kapal sandar yaitu perusahaan bongkar muat mengambil dokumen kapal seperti *stowage plan*, *bill of loading*, *manifest*.

4.3.2 Tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas terjadinya kerusakan barang.

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar barang perusahaan bongkar muat juga dibebankan tanggung jawab mulai dari awal proses bongkar sampai dengan selesai. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 8

“PBM bertanggung jawab terhadap kelancaran proses bongkar muat dan pada saat berakhirnya proses bongkar apakah mengalami kerusakan atau tidak yang nantinya dijelaskan di outturn report”

Informan I

Setelah melihat permasalahan yang timbul dalam proses bongkar barang muncul beberapa alasan tentang kerusakan barang. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 9

“Pertama dimungkinkan lebih karena kelalaian TKBM, kedua ada faktor kerusakan mesin atau beberapa komponen alat rusak”

Informan 1

Selain faktor dari darat penyebab terjadinya kerusakan barang juga terdapat faktor lain. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 10

“selain kelalaian TKBM dan kerusakan mesin, dimungkinkan memang muatan lebih dari pelabuhan muat”

Informan 1

Berdasarkan kejadian mengenai kerusakan barang muncul suatu kesepakatan antara pihak perusahaan bongkar muat dengan pemilik barang. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 11

“Jika terjadi kerusakan barang biasanya PBM membikinkan berita acara bahawa ada kerusakan barang dalam proses bongkar muat

Informan 1

Melihat keadaan diatas Perusahaan Bongkar Muat memiliki batas-batas tanggung jawab di pelabuhan. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 12

“dalam proses bongkar barang PBM ditunjuk untuk menangani bongkar saja dan setelah dump truk keluar dari area pelabuhan apabila terjadi hal yang tak terduga bukan tanggung jawab PBM”

Informan 1

Tanggung jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dalam menangani kerusakan pada saat proses bongkr barang hanya bersifat administratif. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari Informan 1:

Kotak 13

“kerusakan bongkar tetap dimasukkan di gudang apabila ada remark dari kapal maka untuk penagihan PBM ke pemilik barang adalah sesuai dengan perjanjian sebelumnya”

Informan 1

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan bahwa dalam kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dari dan ke kapal pada dasarnya mengandung resiko yang cukup tinggi seperti timbulnya, kekurangan dan kelebihan atas barang muatan sehingga menimbulkan kerugian ataupun keuntungan bagi Perusahaan Bongkar Muat atau pemilik/ barang dan

begitu juga dengan Perusahaan Bongkar Muat karena harus membayar ganti rugi atas klaim yang diajukan oleh pengguna jasa jika mengalami kekurangan atas barang (*shortlanded*).

Kelebihan atau kekurangan barang yang dibongkar dapat terjadi akibat kesalahan atau kelalaian dari pihak kapal maupun *stevedore*, yaitu orang yang ahli memuat dan membongkar barang dari dan ke kapal. Dimungkinkan muatan memang lebih dari pelabuhan muat atau karena timbangan darat yang kurang akurat dalam menimbang truk muatannya. Jika mengalami kelebihan pembongkaran (*overlanded*) merupakan suatu keuntungan bagi pihak perusahaan bongkar muat karena mendapatkan jumlah lebih dari dokumen awal yaitu *manifest* dan *bill of loading*.

Tanggung jawab Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dalam menangani kerusakan barang, sebagai berikut:

- a. Tetap memasukkan barang ke gudang.
- b. Apabila ada remark kelebihan bongkar tetap dimasukkan di gudang apabila ada remark dari kapal maka untuk penagihan PBM ke pemilik barang adalah sesuai dengan perjanjian sebelumnya Untuk mengantisipasi kejadian mengenai kerusakan barang dalam proses bongkar barang perusahaan bongkar muat dengan pemilik barang membuat penentuan atau kesepakatan seperti kerusakan alat yaitu membuat perjanjian apabila keusakan barang. Jadi tidak menutup kemungkinan adanya kesalahan pahaman dari pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan pemilik barang.

Berdasarkan pembahasan diatas telah sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Syaiful Anwar (2011;10) tentang Klaim Resiko Dalam Sistem Transportasi Laut yaitu, "*Dalam kegiatan membongkar dan memuat karena kesibukan atau kegiatan yang tinggi akan terjadi kelalaian pembongkaran atau pemuatan dalam bentuk terjadi kerusakan barang.*

4.3.3 Hambatan – hambatan yang terjadi dalam proses bongkar muat barang

Proses bongkar muat barang tidak selalu berjalan dengan lancar, pasti mengalami hambatan-hambatan yang menyebabkan kegiatan bongkar harus dihentikan sementara sampai kendala teratasi. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari informan 1:

Kotak 16

“selain cuaca terkadang kerusakan alat”

Informan 1

Selain faktor alat juga terdapat faktor lain. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari informan 1:

Kotak 17

“selain alat rusak, antrian dump truck juga menjadi kendala karena kemacetan”

Informan 1

Akibat kerusakan pada fasilitas peralatan yang digunakan dibutuhkan antisipasi untuk menghindari hal tersebut, karena sangat berpengaruh terhadap kelancaran proses kegiatan bongkar dan dapat merugikan perusahaan serta pemilik barang . Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari informan 2:

Kotak 18

“Perusahaan harus menyediakan alat cadangan untuk pertimbangan”

Informan 2

Kotak 19

“untuk antrian dump truck lebih sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk”

Informan 1

Untuk mengatasi terjadinya kerusakan barang perlu dilakukan adanya koordinasi atau kesepakatan antara perusahaan bongkar muat dengan pemilik barang. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan pernyataan dari informan 1:

Kotak 20

“Jika terjadi hal tersebut di alat biasanya PBM dan pemilik barang dan truck pengangkut dengan menggunakan rata-rata muatan terbesar sebelum alat rusak, jadi tidak menutup kemungkinan adanya keterlambatan bongkar muat

Informan 1

Hambatan dalam proses bongkar barang adalah kerusakan pada alat merupakan faktor utama penyebab terjadinya kerusakan barang. Untuk mengatasi hal tersebut pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) serta pemilik barang membuat kesepakatan atau perjanjian sebelum kegiatan berlangsung, dengan cara membuat penentuan berat muatan dan truck pengangkut dengan mengangkut barang. Jadi, tidak menutup kemungkinan menambah adanya kerusakan barang. Selain hambatan diatas, terdapat hambatan-hambatan yang dihadapi oleh PBM PT.PELINDO III (Persero) cabang Banjarmasin dalam melaksanakan bongkar barang diantaranya adaah sebagai berikut:

- a. Hambatan berupa faktor alam seperti cuaca buruk (hujan). Dalam keadaan hujan maka kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk melindungi barang yang rentan terhadap air.
- b. Hambatan berupa faktor peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat berupa *hopper*, *crane* kapal terkadang mengalami kerusakan dan kebocoran

akibat kurangnya perawatan sehingga akan menghambat pelaksanaan bongkar barang dan hal ini diperlukan adanya perbaikan secara maksimal.

- c. Hambatan berupa angkutan truk. Dalam kegiatan bongkar barang sering terjadi keterlambatan angkutan truk (waiting truk) akibat kemacetan yang juga dapat menghambat kelancaran proses bongkar barang karena tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan.

Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul pada saat bongkar barang, yaitu:

- a. Terhadap hambatan berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.
- b. Terhadap hambatan yang berupa peralatan bongkar muat maka untuk menghindari terjadinya kemacetan peralatan pada saat pembongkaran, perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi.
- c. Terhadap hambatan berupa keterlambatan truk maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk.

Berdasarkan pembahasan diatas telah sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Aslianto : 2006 sebagai berikut:

“hambatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang terpenting adalah yang pertama cuaca, kedua peralatan, ketiga transportasi untuk mengangkut barang muatan bongkaran dari kapal, yang keempat adalah Sumber Daya Manusia.”.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Setelah memperhatikan pembahasan di atas penyusun menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dalam menangani bongkar barang menggunakan sistem *truck lossing*. Dimana melaksanakan bongkar barang di Pelabuhan Trisakti adalah selaku pihak yang melakukan kegiatan pemindahan barang angkutan dari dan ke kapal pengangkut. Dalam hal ini, kegiatan pemindahan barang dari alat pengangkut sebelumnya (truk) maupun dari gudang lini I serta berupa pembongkaran barang angkutan di atas kapal pengangkut berikutnya (truk) maupun ke gudang lini I.
2. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat atas terjadinya kerusakan barang yaitu menagihkan sesuai kerusakan barang, sesuai *outturn report* kecuali ada *remarks* dari pihak kapal. Selanjutnya perusahaan bongkar muat tetap memasukkan barang yang lebih kedalam gudang dan memeriksa dokumen-dokumen bongkar yang menjadi bukti otentik untuk membuktikan apakah kerusakan yang timbul terjadi pada saat proses bongkar atau tidak.
3. Hambatan-hambatan Yang Dihadapi Dalam Proses Bongkar Muat berupa faktor alam seperti cuaca buruk atau hujan, hambatan berupa faktor peralatan bongkar muat termasuk listrik padam, keterlambatan angkutan (*waiting truck*).

5.2 Saran

Sehubungan dengan hal yang telah penyusun kemukakan pada sub bab kesimpulan, penyusun dapat memberikan saran yang sekiranya bermanfaat bagi perusahaan dalam mendukung pemecahan masalah serta mencapai sebuah tujuan, yaitu:

1. Perusahaan dapat mempertahankan bahkan meningkatkan kinerja dalam menangani bongkar barang agar perusahaan menjadi penguasa pasar di Banjarmasin dengan perusahaan pesaing di bidang bongkar muat dengan

kapasitas serta keunggulan yang berbeda. Besarnya tuntutan akan ketatnya persaingan kerja maka perusahaan juga harus mengimbangnya dengan tenaga terampil di setiap bidangnya

2. Dalam pelaksanaan tanggung jawabnya tentang kerusakan barang dalam proses bongkar muat, maka PBM PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin harus melaksanakan tanggung jawab tersebut sepenuhnya yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku.
3. Untuk menjaga kelancaran proses bongkar pupuk dan mengurangi hambata-hambatan yang timbul selama kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, maka PBM PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin harus menyediakan dan menambah peralatan terkait bongkar muat serta melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan secara intensif terhadap tenaga kerjanya.

DAFTAR PUSTAKA

- Desi Saputri. 2016. *Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Teluk Bayur Sumatera Barat Berdasarkan The 1978 Hamburg Rules*
- Djama'an Satori. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif*. Penerbit Alfabeta Bandung Cetakan ke-6.
- Ika Muryaningsih. 2006. *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh PT. Dharma Lautan Nusantara di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tinjauan Aspek Yuridis*. Semarang: Fakultas Ilmu Sosial Jurusan Hukum dan Kewarganegaraan Universitas Negeri Semarang. Instruksi Presiden No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi
- Lestari, Nenin. 2015. *Upaya Peningkatan Kegiatan Bongkar Pupuk Curah Kering MV. Nameera/02 Pada Perusahaan Bongkar Muat (PBM) PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Tanjung Wangi Dengan Meminimalisasi Idle Time*.
- Muhammad Arifin. 2014. *Analisa Dan Perancangan Sistem Informasi Praktek Kerja Lapangan Pada Instansi/Perusahaan*. Jurnal SIMETRIS Vol 5 No 1 April
- Rahayu Setiowati. 2016. *Implementasi Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat (Pbm) Atas Terjadinya Overlanded (Kelebihan Bogkar) Dalam Proses Bongkar Muat Pupuk Curah Pada Pbm Pt Pelindo Iii (Persero) Cabang Tanjung Wangi 2016*
- Suraini. 2017. *Tanggung Jawab Pt. Pelindo Ii Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Teluk Bayur Padang*

Lampiran 1 : Permohonan Izin TKBM

Mohon Izin Penggunaan TKBM

K u p a d a Yth.
Koperasi TKBM "SAMUDERA NUSANTARA"
Pelabuhan Banjarmasin
di -
BANJARMASIN

Bersama ini kami mohon Group TKBM untuk melaksanakan Pembongkaran / Pemuatan dengan *)

1. Nama Kapal / Tongkang :
2. Milik / dioperasikan :
3. Datang dari tanggal / Berangkat ke tanggal :
4. Barang yang dibongkar / dimuat :
5. Lokasi Kerja :

No.	Merk	Banyaknya	Jenis Barang	Keterangan

6. Nama TKBM yang dikerjakan / diminta :

No.	N a m a	Jabatan	No. Reg.	No.	N a m a	Jabatan	No. Reg.

Demikian permohonan kami atas bantuan dan persetujuan, kami ucapkan terima kasih

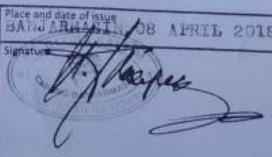
Menyetujui
Koperasi TKBM - SN Banjarmasin

Banjarmasin, _____ 20__
Hormat kami,

(_____)

cc) Yth: 1. KPPP di Banjarmasin
2. KRLP di Banjarmasin
3. Sheper / Pemilik Barang
4. TKBM yang bersangkutan
5. Atas i p
*) Corel yang tidak perlu

Lampiran 2 : Bill Of Lading

CODE NAME : CONGENBILL EDITION 1994 Shipper PT. CONCH INTERNATIONAL TRADE INDONESIA BANJARMASIN/KALSEL.-		BILL OF LADING		Page 2 B/L No. 01/HBRTX/IV/2018
Consignee UD. SUMBER TEGAT.		Reference No.		
Notify address UD. SUMBER TEGAT PONTIANAK/KALBAR.-		ASLI		
Vessel RM. MITRA BAHARI Port of Loading BANJARMASIN				
Part of discharge PEL. BANJARMASIN, KALSEL PONTIANAK.-		Gross Weight		
Shipper's description of goods DESCRIPTN OF GOODS AND/OR SERVICES		1.950 TON		
SEHEN CONCH = 39.000 ZAK @ 50 KG.		1.950 TON		
Freight payable as per CHARTER-PARTY dated _____ FREIGHT ADVANCE Received on account of freight : _____ Time used for loading _____ days _____ hours		SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Part of discharge or to near thereto as she may safely get the good specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, content and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, Any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIN OF CARRIAGE SEE OVERLEAF		
Freight payable at Number of original B/L		Place and date of issue BANJARMASIN 08 APRIL 2018 Signature 		

Lampiran 3 : Manifest



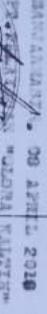
PT. GLOBA KALTIM
 CABANG - BANGKALAN
 Jl. Sempang Widan Sari VI B RT 07 RW 01 No. 49
 Telp. (031) 4452728, (031) 4452822 Bangkalan 7013

PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL

MANIFEST

of cargo shipped from **BANGKALAN** to **PORTANAR**

per **KM. NITRA BAHARI IX** Voy no: **01/SHRKE/IV/2018** Captain **SALIM**

B/L No	SHIPPER'S	CONSIGNEES	MARKS & Number	Number & Packages	DESCRIPTION OF GOODS	Weight and/or Measurement	Total Freight	REMARKS
01	PT. GUNCE INTERMEDI- ORAL FIELD INDONESIA BANGKALAN/KAJANE.	PT. SUMBER REPER PORTANAR.	-	39-000 KAR	39000 GUNCE @ 50 KG (390000 BAHAN KIMIA) CAR @ 50 KG.	1.950 TON	-	-
<p>Signature: <i>[Signature]</i></p> <p>Stamp: </p> <p>Signature: <i>[Signature]</i></p> <p>Stamp: </p> <p>Signature: <i>[Signature]</i></p> <p>Stamp: </p> <p>Signature: <i>[Signature]</i></p> <p>Stamp: </p> <p>Signature: <i>[Signature]</i></p> <p>Stamp: </p> <p>Signature: <i>[Signature]</i></p> <p>Stamp: </p>								

Lampiran 4 : Daily Report



PT. BINA HARAPAN

 Jl. Bina Har No.6, Banjarmasin - Kalimantan Selatan

DAILY REPORT

 Terminal : BANJARUASIN

 Vessel : MITRA BAHARI

 Vihar : MARTAPURA BARU - KADE MARTAPURA BARU

 ETD : 07/03/2018 06:00

 Kade : 10 - 200

 ETO : 11/03/2018 21:30

 Activity Date : Days 01 - 11/03/2018

 Fwd Line : 07/03/2018 06:20

 Activity : LOAD

 Lrd Line : 11/03/2018 21:00

Hatch No.	Quantity Per	SHIFT I		SHIFT II		SHIFT III		Total Per-Hatch	
		BL/Mantel	TRUCK	MT	TRUCK	MT	TRUCK	MT	TRUCK
PAKPA 01	1,500.00	0.00	0.00	15.00	240.00	7.00	110.00	20.00	350.00
TOTAL	0.00	0.00	0.00	15.00	240.00	7.00	110.00	20.00	350.00

Hatch No.	TO BE LOAD	PREVIOUS LOAD		LOAD TODAY		TOTAL LOAD		BALANCE
		MT	TRUCK	MT	TRUCK	MT	TRUCK	
PAKPA 01	350.00	1,000.00	11.00	350.00	100.00	1,150.00	0.00	
TOTAL	350.00	1,000.00	11.00	350.00	100.00	1,150.00	0.00	

Ship/Store Officers :

 Chief Officers :

No	Hatch	Equipment	Productivity	UNIT

WORKING TIME

	00:00 - 06:00	0	Gangsi	0
I	00:00 - 16:00	1	Gangsi	0
III	10:00 - 21:00	1	Gangsi	7
Total		2	Gangsi	15

TIME SHEET

Start	End	Notes	Net	Idle
00:00	07:30	Tidak beroperasi	07:30	
07:30	08:00	Persiapan kegiatan awal	08:30	
08:00	-	Ganti shift		
08:00	08:30	Persiapan kegiatan awal	08:30	
08:30	-	Mulai kegiatan awal		06:40
08:00	08:40	Tunggu Muatan	01:30	
17:00	13:50	Istirahat		08:30
15:30	16:00	Hujan		
16:00	-	Ganti shift		
17:00	18:00	HUJAN		01:00
16:00	18:30	ISTIRAHAT		
19:30	-	LANJUT NEGSIAN MALAT	01:30	
21:00	-	SELESAI BERKESANTAN		
21:00	23:00	PERSIAPAN BERANGKAT	02:00	
-	23:00	KAPAL BERANGKAT		
Total			13:30	02:10
Loss Time				15:40

Actual Working Time : 07:15
 Average Time / Gangsi / Hours : 46.85
 TIGH :



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
CABANG BANJARMASIN

TIME SHEET

Jadwal kegiatan Muat Semen zak
Di Dermaga PT. PELINDO III Banjarmasin
ke Kapal KM. MITRA BAHARI IX

Hari Tanggal	kegiatan		Jenis Bongkaran	Keterangan
	Siang	Malam		
Rabu, 07 Maret 2018	247,00	-	Semen zak	Shift II
	-	208,00	Semen zak	Shift III
Kamis, 08 Maret 2018	396,00	-	Semen zak	Shift II
Jum'at, 09 Maret 2018	409,00	-	Semen zak	Shift II
	-	120,00	Semen zak	Shift III
Sabtu, 10 Maret 2018	220,00		Semen zak	Shift II
Minggu, 11 Maret 2018	240,00	-	Semen zak	Shift II
		110,00	Semen zak	Shift III
Jumlah	1.512,00	438,00	1.950,00	

KM. MITRA BAHARI IX
Chief Officer



URIP SANTOSO

Banjarmasin,
PBM PT. PELINDO III Cabang
Banjarmasin.

ANMAD SUHARNO

Lampiran 6 : Surat Pemberitahuan Mulai Kerja

13/3/2018

Surat Pemberitahuan Mulai Kerja

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)
CAB. BANJARMASIN
 Jl. Barito Hilir No.6, Banjarmasin - Kalimantan Selatan

Tanggal: 13 Maret 2018 @ GEN-C

**SURAT PEMBERITAHUAN MULAI KERJA
(SPMK)**

No. PPK / PPB	:	1803240069	No. SPMK	:	SPMK24000337/0318
Nama Kapal	:	MITRA BAHARI IX	Nama PBM	:	PELINDO III BJM PBM,
Demaga	:	KADE MARTAPURA BARU	Kade Meter	:	MARTAPURA BARU - KADE MARTAPURA BARU
No Multigate	:	18030624240210000006	Jenis Layanan	:	MUAT

Nomor SPK



Nomor Gate



Menerangkan bahwa pihak terminal menugaskan PBM tersebut diatas untuk melakukan kegiatan bongkar muat di demaga MARTAPURA BARU - KADE MARTAPURA BARU, dengan rincian barang sebagai berikut :

Jadwal Kegiatan		Kegiatan				Palka
Hari Ke-	Tanggal	Nama Barang	Kemasan	Satuan	Jumlah	
1	07/03/2018	SEMEN	BAG CARGO	TON (1000 KG)	450,00	P1
2	08/03/2018	SEMEN	BAG CARGO	TON (1000 KG)	450,00	P1
3	09/03/2018	SEMEN	BAG CARGO	TON (1000 KG)	450,00	P1
4	10/03/2018	SEMEN	BAG CARGO	TON (1000 KG)	450,00	P1
5	11/03/2018	SEMEN	BAG CARGO	TON (1000 KG)	150,00	P1

Alat yang dipergunakan

No.	Kode Alat	Nama Alat

Banjarmasin, 13 Maret 2018
Mengetahui

<http://gen-c.pelindo.co.id/Reports/Penetapan/CetakPenetapanKegiatanBongkarMuat.html?noSpmk=U1BNSy8yNDAwMDMzNy@wMzE4&idPbm=...> 1/1

Lampiran 7 : Permohonan Barang

13/3/2018 PERMOHONAN PELAYANAN BARANG

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)
 CAB. BANJARMASIN
 Jl. Barito Hilir No.6, Banjarmasin - Kalimantan Selatan

Tanggal : 13 Maret 2018 ©GEN-C

PERMOHONAN PELAYANAN BARANG
 No. PPB : BM/24000369/0318

No. PPK : 1803240069 Tgl. Permohonan : 6/3/2018
 Nama Kapal : MITRA BAHARI IX Nama PBM : PELINDO III BJM PBM.
 Nama Agen : Nama Terminal : BANJARMASIN
 Kegiatan : MUAT

Detail barang :

No.	Barang	Sifat	Kemasan	Tujuan Barang	Satuan	Jumlah
1	SEMEN	MENGGANGGU	BAG CARGO	MOROWALI	TON (1000 KG)	1,950.00
TOTAL :						1,950.00

Lampiran dokumen :

No.	Nomor Dokumen	Nama Dokumen	Tanggal	Keterangan
1	1803240069	PERMINTAAN PELAYANAN KAPAL DAN B/M (PPKB)	6/3/2018	

Pengguna Jasa

(.....)

Banjarmasin, 13 Maret 2018
 Mengetahui
 ASMAN PELAYANAN KAPAL

DODY EKO SAPUTRO

<http://gen-c.pelindo.co.id/Reports/Permohonan/CetakPermohonanMuat.htm?id=Qk0vMjQwMDAzNjkwMDMxOAA&kdcabang=MjQ&kodeterminal=MjQ> 1/1