

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum PT. Terminal Petikemas Surabaya

##### 1. Sejarah Berdirinya PT. Terminal Petikemas Surabaya

Sejak tahun 1969, pembinaan dan pengelolaan pelabuhan berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU) Nomor 1 Tahun 1969 tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara, Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969 tentang Pentetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU) Nomor 1 Tahun 1969 menjadi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 18 Tahun 1969 tentang Pembubaran Perusahaan-perusahaan Negara dan Pengalihan Pembinaannya kedalam Organisasi Pembinaan Pelabuhan, dan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 010/3/19/MPHB tanggal 20 Juni 1969 tentang Organisasi Pembinaan Pelabuhan serta Kedudukan, tugas dan Wewenang Administrator Pelabuhan (ADPEL) dan Kepala Pelabuhan (KEPPEL).

Pada tahun 1983, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 3 Tahun 1983 tentang Tata Cara Pembinaan dan Pengawasan Perusahaan Jawatan (PERJAN), Perusahaan Umum (PERUM) dan Perseroan (PERSERO), yang kemudian disempurnakan dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 23 Tahun 1985. Sejalan dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983 tersebut, maka pembinaan pelabuhan juga disempurnakan dengan

diterbitkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 11 Tahun 1983 maka Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPU) Nomor 1 Tahun 1969 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi. Sedangkan peraturan-peraturan pelaksanaan yang berkaitan dengan PERPU Nomor 1 Tahun 1969 tersebut, sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 11 Tahun 1983 dan belum ada peraturan yang baru dinyatakan masih tetap berlaku.

Berkaitan dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 3 dan Nomor 11 Tahun 1983 tersebut, status pengelolaan pelabuhan yang ada pada saat itu masih berbentuk Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) dirubah menjadi Perusahaan Umum Pelabuhan (PERUMPEL). Khusus untuk BPP Tanjung Perak, termasuk didalam Perusahaan Umum Pelabuhan III (PERUMPEL III) sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 16 Tahun 1983 dengan kantor pusat berkedudukan di Surabaya, dan membina cabang-cabang pelabuhan yang tersebar di 9 Provinsi mulai dari Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, NTB, NTT, Timor Timur, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah dan Kalimantan Timur. Kemudian dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 6 Tahun 1985, pengaturan Perusahaan Umum Pelabuhan III (PERUMPEL III) yang didirikan dengan PP sebelumnya diadakan penyesuaian yakni dengan dikeluarkannya cabang-cabang Pelabuhan yang berada di Provinsi Kalimantan Timur. Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 6 Tahun 1985 tersebut, maka Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1983 dinyatakan dicabut dan tidak berlaku lagi.

Seiring dengan perubahan bentuk badan usaha pelabuhan menjadi Perusahaan Umum Pelabuhan, maka tat kerja dan struktur organisasi perusahaan pelabuhan juga diubah, khusus untuk Perusahaan Umum Pelabuhan III (PERUMPEL) ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan masing – masing :

- a. Untuk Kantor Pusat dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan KM-196/OT.001/Phb-83 tanggal 21 Oktober 1983;
- b. Untuk Cabang Pelabuhan dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM-200/OT.001/Phb-83 tanggal 24 Oktober 1983.

Divisi Usaha Terminal Petikemas adalah divisi baru yang keberadaannya bersamaan dengan berdirinya Perusahaan Umum Pelabuhan III. Dengan demikian dapat dianggap bahwa keberadaan Terminal petikemas berawal dari adanya penataan struktur organisasi sesuai bentuk badan usaha PERUM. Sebagai langkah awal basis kegiatan pelayanan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak, ditetapkan Dermaga Berlian Utara sebagai Dermaga Petikemas. Dari perjalanan kegiatan usaha bongkar muat petikemas dari tahun ketahun ternyata memperoleh prospek yang cukup membanggakan, maka Direksi mengambil kebijaksanaan untuk membangun fasilitas yang khusus untuk menunjang kegiatan pelayanan bongkar muat petikemas secara Internasional. Kebijakan tersebut dapat direalisir dengan telah selesainya pembangunan dermaga petikemas beserta segala fasilitasnya pada tahun 1991, dan



secara resmi dermaga petikemas dan fasilitasnya tersebut dapat dioperasikan sejak diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia (Bpk. Soeharto) pada tanggal 29 April 1992.

Untuk mendukung agar Perusahaan Perseroan Pelabuhan III dapat beroperasi sebagaimana mestinya, maka didirikanlah Perusahaan Terbatas Pelabuhan Indonesia III dengan nama PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT. PELABUHAN INDONESIA III disingkat PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III dengan Kantor Pusat di Surabaya, sesuai Akta Notaris dari Imas Fatimah, SH., Jakarta Nomor 5 tanggal 1 Desember 1992 yang telah disahkan oleh Menteri Kehakiman RI dengan Surat Keputusan Nomor C.2-9992 HT.01.01.TH.93 tanggal 30 September 1993.

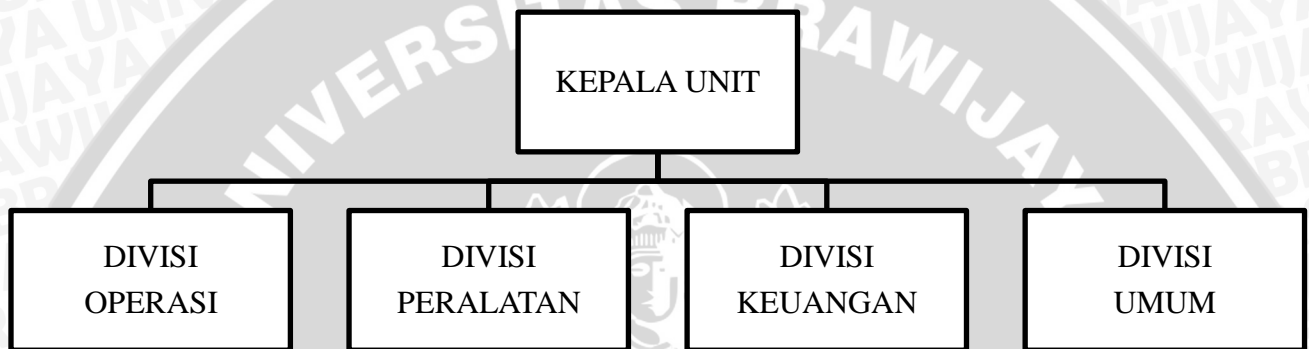
Melihat dari besarnya tanggung jawab dalam pengelolaan terminal petikemas melalui dermaga petikemas tersebut dan dengan semakin meningkatnya kegiatan pelayanan bongkar muat petikemas secara Internasional, maka sejak tanggal 1 Januari 1993 Divisi Usaha Terminal Petikemas Tanjung Perak dikeluarkan dari struktur Cabang Pelabuhan Tanjung Perak menjadi unit usaha yang berdiri sendiri, sesuai Surat Keputusan Direksi PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Nomor 725/KPTS.BL.382/P.III-92 tanggal 23 Desember 1992. Sedangkan untuk pedoman pelaksanaan tugas dan tanggung jawab dalam pengelolaan Terminal Petikemas tersebut telah ditetapkan Surat Keputusan Direksi PERUM Pelabuhan III Nomor

464/KPTS.BL.382/P.III-92 tanggal 22 September 1992, tentang Struktur Organisasi

Unit Terminal Petikemas (UTPK) Tanjung Perak, sebagai berikut :

**Gambar 4.1**

**Struktur Organisasi UTPK**



Sumber : Sejarah Berdirinya UTPK

Terhitung sejak tanggal 1 Januari 1993, pertanggungjawaban pengelolaan Unit Terminal Petikemas (UTPK) Tanjung Perak tidak lagi melalui Kepala Cabang Pelabuhan Tanjung Perak, tetapi langsung ke Direksi.

Kemudian seiring dengan laju arus perdagangan internasional yang menggunakan jasa Unit Terminal Petikemas (UTPK) Tanjung Perak serta dalam rangka pengembangan usaha, maka berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia II Nomor KEP.160/RP.1.16/P.III-97 tanggal 10 April 1997 dilakukan pengembangan struktur organisasi Unit Terminal Petikemas (UTPK) Tanjung Perak dengan pembentukan divisi baru

ataupun dinas-dinas baru, sehingga Struktur Organisasi berubah menjadi sebagai berikut :

Gambar 4.2

**Struktur Organisasi UTPK Setelah Perubahan**



Sumber : Sejarah Berdirinya UTPK

Sejalan dengan kemajuan teknologi dan dengan adanya krisis ekonomi yang melanda Negara RI, maka pemerintah melalui Kantor Meneg. Pendayagunaan BUMN melakukan program privatisasi dari BUMN dengan tujuan untuk menyehatkan struktur perekonomian di Indonesia. Program privatisasi beberapa BUMN tersebut diantaranya adalah Unit Terminal Petikemas Tanjung Perak.

Untuk menunjang program tersebut Direksi PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III menyambut baik dengan merubah badan hukum Unit Terminal Petikemas Tanjung Perak yang semula merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT)



dilingkungan PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III menjadi anak perusahaan dengan nama PT. Terminal Petikemas Surabaya.

**Gambar 4.3**

**Struktur Anak Perusahaan PT. PELINDO III**



Sumber : Sejarah Berdirinya UTPK

PT. Terminal Petikemas Surabaya secara resmi berdiri sejak tanggal 1 April 1999, sesuai Akta Notaris Rachmat Santoso, S.H., Jakarta Nomor 1 tanggal 1 April 1999, yang telah diubah dengan Akta Notaris Rachmat Santoso, S.H., Jakarta Nomor 197 tanggal 28 April 1999 dimana pendirian PT. Terminal Petikemas Surabaya tersebut telah disahkan oleh Menteri Kehakiman dengan SK. Nomor C.6465.HT.01.01.TH-99 tanggal 9 April 1999 dengan komposisi modal

99% dari PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III dan 1% dari PRIMKOPE. Pelabuhan III.

Pada tanggal 22 April 1999 terjadi realisasi privatisasi yakni dengan masuknya P&O Ports Australia Pty. Ltd. kedalam PT. Terminal Petikemas Surabaya yang diikat dengan Sale and Purchase Agreement antara PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III dengan P&O Ports Australia Pty. Ltd., dengan komposisi modal 51% PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III dan 49% P&O Australia Pty. Ltd.

Susunan Dewan Komisari dan Direksi PT. Terminal Petikemas Surabaya merupakan gabungan antara kedua perusahaan, sebagai berikut :

- a. Dewan Komisari : 3 orang dari PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III  
2 orang dari P&O Ports Australia
- b. Direksi : 2 orang dari PT.(PERSERO) Pelabuhan Indonesia III  
3 orang dari P&O Ports Australia

## 2. Lokasi

Lokasi PT. Terminal Petikemas Surabaya merupakan Pintu Gerbang ke wilayah Jawa Timur maupun Indonesia Timur dan sangat strategis, karena secara langsung berhubungan dengan jalan Raya Tol Surabaya dan jalur Kereta Api. Secara geografis, TPS berlokasi di bagian barat Pelabuhan Tanjung Perak dengan koordinat 7;12;S, 112;40E, di bagian ujung alur pelayaran di antara pulau Jawa



dan pulau Madura sepanjang 25 mil. Lebar minimum alur adalah 80 meter, kedalaman minimum pada saat air surut adalah 9.5 meter. Alur pelayaran tersebut ditandai dengan jelas, dan disediakan layanan kepanduan selama 24 jam nonstop.

### **3. Profil PT. Terminal Petikemas Surabaya**

#### **1) VISI PT. Terminal Petikemas Surabaya**

PT Terminal Petikemas Surabaya, sebagai sebuah terminal berstandar kelas dunia di Indonesia, berkomitmen untuk mempertahankan posisi TPS yang unik dan menonjol yaitu sebagai Pintu Gerbang ke Kawasan Indonesia Bagian Timur, untuk memastikan bahwa perusahaan mampu menyediakan layanan bermutu yang dibutuhkan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia dan untuk menyediakan layanan terbaik bagi para pelanggan. Dengan motto perusahaan yaitu *Reliable Terminal with Service Excellence* (Terminal Terpercaya dengan Layanan Sempurna), kepuasan pelanggan menjadi prioritas utama TPS.

Untuk mencapai tujuan tersebut, perusahaan berupaya untuk :

- a) Menyediakan dan memastikan bahwa layanan yang diberikan kepada para pelanggan, yaitu memuat dan membongkar petikemas tepat waktu dan terjadwal.
- b) Menyediakan layanan ekstra kepada para pelanggan apabila petikemas mereka membutuhkan tempat lebih banyak atau

peralatan tambahan lainnya, seperti reefer plug, yang digunakan untuk mempertahankan suhu dingin petikemas.

- c) Menyediakan fasilitas tambahan lain, pada saat pembongkaran atau pemuatan petikemas, seperti penyediaan air bersih atau bahan bakar.
- d) Mengutamakan kepuasan para pelanggan dengan menyediakan layanan bagi mereka dengan sepenuh hati.

## 2) MISI PT. Terminal Petikemas Surabaya

Misi PT Terminal Petikemas Surabaya adalah menjadi suatu perusahaan yang terus maju, tanggap, dapat dipercaya, yang menyediakan fasilitas terminal petikemas yang dapat memenuhi semua permintaan baik untuk perdagangan domestik maupun internasional bagi seluruh masyarakat perdagangan di kawasan Indonesia bagian timur.

Untuk mencapai sasaran tersebut, perusahaan berupaya untuk :

- a) Menyediakan jasa layanan transportasi kepada para pelanggan yang dapat menjamin pengiriman barang yang aman, efisien, dan tepat waktu.
- b) Menjamin terpeliharanya lingkungan kerja yang aman dan bersahabat dengan lingkungan.
- c) Mengembangkan potensi para pegawai secara optimal.

- d) Ikut meningkatkan kegiatan perdagangan guna menjamin tercapainya sukses bisnis serta mengupayakan tingkat pengembalian investasi yang wajar kepada para pemegang saham.
- e) Berupaya menggalang dukungan dari masyarakat luas dalam menjalankan perannya sebagai perusahaan milik masyarakat.

### 3) MOTO PT. Terminal Petikemas Surabaya

Reliable Terminal with Service Excellence. **RELIABLE** artinya :

<b>R</b>	Responsive, TPS harus tanggap terhadap keluh kesah pelanggan
<b>E</b>	Empathy, TPS harus berempati terhadap masalah pelanggan
<b>L</b>	Learning, TPS menerima pengalaman sebagai sarana pembelajaran dalam proses masa depan yang lebih baik
<b>I</b>	Innovation, layanan TPS didukung oleh peralatan dan sistem komputer terkini
<b>A</b>	Ability, layanan TPS didukung oleh orang-orang yang ahli di bidangnya
<b>B</b>	Benefit, para pelanggan menikmati keuntungan dari layanan TPS
<b>L</b>	Leading, TPS memimpin di garis depan dalam mutu layanan
<b>E</b>	Effective and Efficient, TPS melaksanakan strategi tepat guna dalam menghadapi persaingan bisnis



#### 4) Nilai – Nilai Perusahaan

**Iman** : taqwa, berfikir positif, tanggung jawab, pelayanan  
tulus ikhlas

**Professional** : berprestasi, bermental unggul, proaktif dan bersikap  
positif terhadap perubahan dan pembaharuan

**Teladan** : berpandangan jauh kedepan, penghargaan dan  
pembimbingan, pemberdayaan

**Integritas** : berani, komitmen, keterbukaan

**Kerjasama** : kebersamaan, menghargai pendapat, menghargai  
orang lain.

#### 4. Fasilitas Perusahaan

- a. Dermaga (Internasional, Domestik)
- b. Lapangan (Internasional, Domestik, Area Behandle, Petikemas Reefer, CFS /Pergudangan, Jalur Kereta Api)
- c. Peralatan (Quay Gantry Cranes, Man Cages 20, Man Cages 40, Rubber Tyred Gantry Cranes, Sky Stackers, Reach Stackers, Diesel Forklifts, Electric Forklifts, Side Loaders, Head Trucks, Chassis, Double Drop Deck 40, Dolly Systems)
- d. Terminal Operations System

Tabel 4.1. Fasilitas Terminal Petikemas Surabaya

No	Uraian	Total
1	Panjang Dermaga	1.450 meter
2	Domestic Wharf (Dermaga Domestik)	450 meter
3	International Wharf (Dermaga Internasional)	1.000 meter
4	Domestic Container Yard	9 hektar
5	International Container Yard	29 hektar
6	Capacity of Inspections Area	784 teus
7	Capacity of Reefer Area	700 teus
8	Container Freight Station	10.000 meter
9	Railway (two rail sidings)	420 meter
10	Quay gantry crane	11 unit
11	Man cage 20'	2 unit
12	Man cage 40'	9 unit
13	Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)	27 unit
14	Sky Stacker	3 unit
15	Reach Stacker	1 unit
16	Diesel Forklift	5 unit
17	Electric Forklift	12 unit
18	Side Loader	1 unit
19	Head Truck	58 unit
20	Chassis 20'	2 unit
21	Chassis 40'	52 unit
22	Chassis 45'	54 unit
23	Double Drop Deck 40'	3 unit
24	Dolly System	47 unit

Sumber : PT. Terminal Petikemas Surabaya, 2012

## 5. Struktur Organisasi

Struktur organisasi PT. Terminal Petikemas Surabaya sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Direksi PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA Nomor : KEP. 42/RP.1.16/TPS-2011 bulan Juni 2011 Tentang **STRUKTUR ORGANISASI DAN TATA KERJA PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA**

### B. Bongkar Muat Petikemas Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya

#### 1. Proses Bongkar Muat Oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya

Proses Bongkar Muat yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas sama halnya seperti yang dilakukan oleh Perusahaan Jasa Angkutan Bongkar Muat pada umumnya yaitu harus memenuhi pelaksanaan pembongkaran muatan kapal sebagai halnya tata laksana pemuatan di pelabuhan. Dalam hal proses bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya adalah sebagai berikut :<sup>36</sup>

##### 1.1 Prosedur layanan penerimaan petikemas adalah sebagai berikut :

###### 1.1.1 Perencanaan-pelanggan harus melengkapi dokumen:

- a. Surat Permohonan Penerimaan Petikemas

<sup>36</sup> Ghufron Khafid, *Wawancara Pribadi*, Business Process Superintendent, tanggal 11 Oktober 2012 berdasarkan KEPUTUSAN DIREKSI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA Nomor : SKEP.17/UT.4.14/TPS 2000



b. Penyediaan “Warkat Dana” (Pembayaran di Depan) (masing-masing 4 lembar) untuk diserahkan kepada Export Service Staff (Petugas Layanan Ekspor), dalam waktu 96 sampai dengan 24 jam sebelum kedatangan kapal.

1.1.2 Petugas Layanan Ekspor mencetak Job Order/CEIR (Container & Equipment Interchange Receipt = Tanda Terima Pergerakan Peralatan & Petikemas) yang telah disetujui oleh Export Superintendent (Superintenden Ekspor). Lembar ke 1, 2, dan 3 CEIR diserahkan kepada Pelanggan. Pelanggan menyerahkannya kepada pengemudi Head Truck.

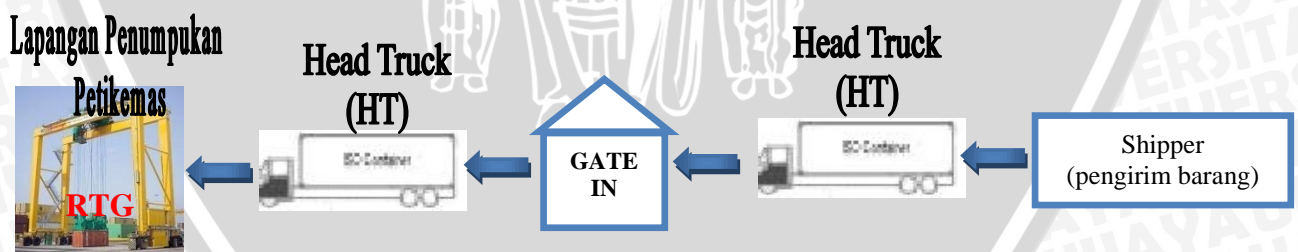
1.1.3 Pengemudi Head Truck menuju ke In-Gate (Gerbang Masuk), bersama muatan petikemasnya dan menyerahkan Job Order/CEIR serta salinan CTPS (Catatan Tanda Pengenal Surveyor)/PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) kepada Petugas Gate.

1.1.4 Petugas Gate memeriksa keadaan fisik petikemas dan mencetak In-Gate Terminal Job Slip (Lembar Kerja Terminal Gerbang Masuk), berdasarkan Job Order/CEIR, dan mengembalikan lembar ke 3 dan 4 kepada pengemudi Head Truck.

1.1.5 Pengemudi Head Truck menyerahkan In-Gate Terminal Job dan Job Order/CEIR kepada Petugas Tally Lapangan.

- 1.1.6 Petugas Tally Lapangan memerintahkan Operator RTG untuk mengangkat petikemas dari chassis Head Truck ke Lapangan Penumpukan Petikemas di lokasi seperti yang tercantum dalam In-Gate Terminal Job Slip. Petugas Tally Lapangan mengkonfirmasi posisi petikemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix).
- 1.1.7 Pengemudi Head Truck menerima Job Order/CEIR dan In-Gate Terminal Job Slip dari Petugas Tally Lapangan, bergerak menuju Out-Gate (Gerbang Keluar) dan menyerahkan In-Gate Terminal Job Slip dan Job Order/CEIR lembar ke 3 kepada Out-Gate Staff (Petugas Gerbang Keluar).

**Catatan :** Pelanggan menyerahkan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) kepada TPS setelah petikemas ditumpuk di Lapangan Penumpukan Petikemas.



Gambar 4.3

Layanan Penerimaan Petikemas sampai pada penumpukan

## 1.2 Prosedur layanan pemuatan petikemas adalah sebagai berikut :

### 1.2.1 Perencanaan-pelanggan harus melengkapi dokumen:

- a. Master Cable
- b. CVIA (Container Vessel Identification Advice = Pemberitahuan Identifikasi Kapal Petikemas)
- c. Statement of Fact (Surat Pernyataan Keadaan)
- d. Export Summary List (ESL = Daftar Ringkasan Ekspor)
- e. Dangerous Cargo List (Daftar Kargo Berbahaya)
- f. Crane Sequence List (Daftar Urutan Crane)
- g. General Loading Plan (Rencana Pemuatan Umum)
- h. Loading Bay Plan (Rencana Bay Pemuatan)
- i. Manifest

1.2.2 Yard and Berth Planning Sub-department (Sub-departemen Perencanaan Lapangan dan Dermaga) memeriksa dokumen. Mereka mengadakan rapat harian, bersama dengan Departemen Teknik, dengan Perusahaan Pelayaran untuk merencanakan jadwal layanan penanganan petikemas.

1.2.3 Berth Planning Sub-department (Sub-departemen Perencanaan Dermaga) memasukkan data ke dalam sistem komputer (baplie) yang telah menjalani pemeriksaan Bea Cukai, berdasarkan rencana pre-penyimpanan, yang diterima dari Perusahaan Pelayaran, dan



mencetak Loading Work Quay (LWQ = Pekerjaan Pemuatan Dermaga), berdasarkan data petikemas di dalam sistem komputer, dan menyerahkannya kepada Yard Supervisor (Supervisor Lapangan) dan Wharf Supervisor (Supervisor Dermaga).

1.2.4 Berdasarkan LWQ (Loading Work Quay), Yard Operations Superintendent (Superintenden Operasi Lapangan) memerintahkan Operator RTG, lewat Petugas Tally Lapangan, untuk memindahkan petikemas dari Lapangan Penumpukan Petikemas, dan memuatnya ke atas chassis Head Truck, dan membawanya ke Dermaga. Petugas Tally Lapangan mengkonfirmasi posisi petikemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix). Petikemas tersebut kemudian dimuat ke atas kapal berdasarkan data di dalam TMV (Terminal Mounted Vehicle = Kendaraan yang Beroperasi di dalam Terminal).

1.2.5 Wharf Supervisor (Supervisor Dermaga) memerintahkan Operator CC, lewat Petugas Tally Dermaga, untuk memuat petikemas dari chassis Head Truck ke atas kapal, berdasarkan data yang telah direncanakan di dalam Loading List (Daftar Pemuatan). Petugas Tally Dermaga mengkonfirmasi posisi petikemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix). Petugas Tally Dermaga memerintahkan pengemudi Head Truck untuk kembali ke

Lapangan Penumpukan untuk mengambil petikemas selanjutnya yang akan dimuat.

- 1.2.6 Pada akhir shift, Petugas Tally Lapangan melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintenden Operasi Lapangan, sedangkan Petugas Tally Dermaga melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintenden Operasi Dermaga.



**Gambar 4.4**  
**Pemuatan Petikemas**

**1.3 Prosedur layanan pembongkaran petikemas adalah sebagai berikut :**

1.3.1 Perencanaan-pelanggan harus melengkapi dokumen :

- a. Master Cable
- b. CVIA (Container Vessel Identification Advice = Pemberitahuan Identifikasi Kapal Petikemas)
- c. Statement of Fact (Surat Pernyataan Keadaan)

- d. Statement Letter (email baplie file)
  - e. Import Summary List (ISL = Daftar Ringkasan Impor)
  - f. Dangerous Cargo List (Daftar Kargo Berbahaya)
  - g. Approval from Harbor Master (Surat Ijin dari Syahbandar)
  - h. Reefer List (Daftar Reefer)
  - i. Crane Sequence List (Daftar Urutan Crane)
  - j. Discharge Stowage Plan (Rencana Penyimpanan Pembongkaran)
  - k. Discharge Bay Plan (Rencana Bay Pembongkaran)
  - l. Manifest
  - m. Special Cargo List (Daftar Kargo Khusus)
- 1.3.2 Yard and Berth Planning Sub-department (Sub-departemen Perencanaan Lapangan dan Dermaga) memeriksa dokumen. Mereka mengadakan rapat harian, bersama dengan Departemen Teknik, dengan Perusahaan Pelayaran, untuk merencanakan jadwal layanan penanganan petikemas.
- 1.3.3 Vessel Berth Planning Sub-department (Sub-departemen Perencanaan Lapangan dan Dermaga) memproses rencana pembongkaran ke dalam sistem komputer berdasarkan data yang dikirimkan oleh Perusahaan Pelayaran lewat email, dan mencetak



Discharge List (Daftar Pembongkaran) dan menyerahkannya kepada Berth Operations (Operasi Dermaga).

1.3.4 Berdasarkan Discharge List (Daftar Pembongkaran), Berth Operations Superintendent (Superintenden Operasi Dermaga) memerintahkan Operator CC, lewat Petugas Tally Dermaga, untuk membongkar petikemas dari atas kapal dan memuatnya ke atas chassis Head Truck, dan membawanya ke Lapangan Penumpukan Petikemas, dan mengkonfirmasi posisi pembongkaran ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix)

1.3.5 Setelah Head Truck tiba di Lapangan Penumpukan Petikemas, Yard Operations Superintendent (Superintenden Operasi Lapangan) memerintahkan Operator RTG, lewat Petugas Tally Lapangan, untuk menumpuk petikemas, dan mengkonfirmasi posisi petikemas ke dalam sistem komputer (HHT/Teklogix). Petugas Tally Lapangan memerintahkan pengemudi Head Truck untuk kembali ke Dermaga untuk mengambil petikemas selanjutnya yang akan dibongkar.

1.3.6 Pada akhir shift, Petugas Tally Lapangan melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintenden Operasi Lapangan, sedangkan Petugas Tally Dermaga melaporkan hasil pekerjaan kepada Superintenden Operasi Dermaga.



**Gambar 4.5**  
**Pembongkaran Petikemas**

#### 1.4 Prosedur layanan pengeluaran petikemas adalah sebagai berikut :

##### 1.4.1 Perencanaan-pelanggan harus melengkapi dokumen:

- a. Surat Permohonan Pengeluaran Petikemas
- b. Surat Asli Perintah Pengeluaran (DO = Delivery Order)
- c. Penyediaan “Warkat Dana” (Pembayaran di Depan) (masing-masing 4 lembar) untuk diserahkan kepada Import Service Staff (Petugas Layanan Impor).
- d. SPPB = Surat Persetujuan Pengeluaran Barang dan Surat Pernyataan PP (Pencekalan dan Pencegahan) dari Bea Cukai
- e. Surat Kuasa dari Importir

##### 1.4.2 Petugas Layanan Impor mencetak CEIR/Job Order yang telah disetujui oleh Import Superintendent (Superintenden Impor).

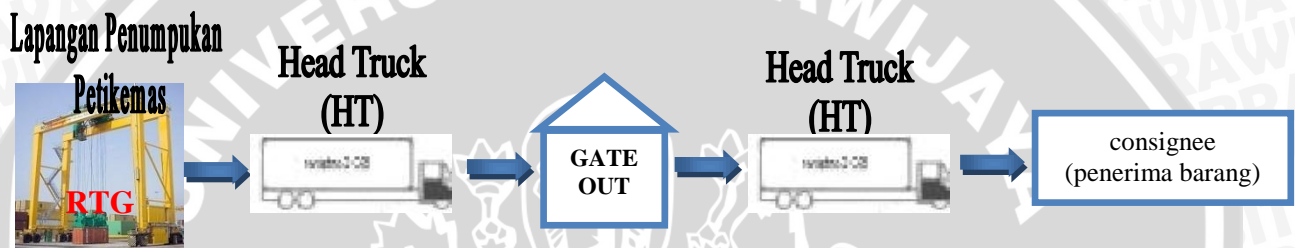
Lembar ke 1, 2, dan 3 CEIR diserahkan kepada Pelanggan.

Pelanggan menyerahkan kepada pengemudi Head Truck.

- 1.4.3 Pengemudi Head Truck menuju ke In-Gate (Gerbang Masuk) dan menyerahkan Job Order/CEIR kepada In-Gate Staff (Petugas Gerbang Masuk).
- 1.4.4 In-Gate Staff mencetak In-Gate Terminal Job Slip berdasarkan Job Order/CEIR dan mengembalikan lembar ke 1 dan 2 kepada pengemudi Head Truck.
- 1.4.5 Pengemudi Head Truck menyerahkan In-Gate Terminal Job Slip dan Job Order/CEIR kepada Petugas Tally Lapangan.
- 1.4.6 Petugas Tally Lapangan memerintahkan Operator RTG untuk mengangkat petikemas dari Lapangan Penumpukan ke atas chassis Head Truck sesuai dengan posisi yang tercantum dalam In-Gate Terminal Job Slip.
- 1.4.7 Pengemudi Head Truck menerima Job Order/CEIR dan In-Gate Terminal Job Slip dari Petugas Tally Lapangan bergerak menuju Out-Gate (Gerbang Keluar) dan menyerahkan In-Gate Terminal Job Slip dan Job Order/CEIR lembar ke 3 kepada Petugas Out-Gate, dan Surat Pernyataan Pecekalan dan Pencegahan (PP) kepada Petugas Bea Cukai.



- 1.4.8 Petugas Out-Gate mengkonfirmasi nomor polisi Head Truck dan nomor referensi kerja Head Truck berdasarkan In-Gate Terminal Job Slip ke dalam sistem computer dengan dilampiri lembar ke 1 CEIR kepada pengemudi Head Truck.



Gambar 4.6

### Pengeluaran Petikemas

## 2. Masalah yang Dihadapi Dalam Proses Bongkar Muat

Proses bongkar muat petikemas yang diinginkan oleh pihak pengirim adalah secara cepat dan tepat waktu, sehingga akan menimbulkan suatu kepuasan terhadap para pihak. Namun, tidak semua dalam pelaksanaan bongkar muat petikemas berjalan dengan lancar, begitupun dengan yang dilakukan oleh PT.Terminal Petikemas Surabaya, terkadang muncul suatu masalah yang tidak terduga sebelumnya dalam pelaksanaan proses tersebut, seperti halnya faktor alam/cuaca yang sangat mempengaruhi sistem kerja pelaksanaan bongkar muat.

Masalah-masalah yang timbul dalam proses bongkar muat petikemas dapat berasal dari dalam (intern) dan juga dapat berasal dari luar (ekstern) yang diantaranya adalah sebagai berikut :<sup>37</sup>

a. Intern

- 1) Petugas Tally Dermaga lalai dalam mencatat keadaan petikemas/kontainer yang berasal dari atas kapal (import) yang akan dibawa ke lapangan penumpukan petikemas, sehingga apabila terjadi kerusakan petikemas/kontainer yang seharusnya sudah berasal sebelum dilakukan pembongkaran. Begitu pula sebaliknya dengan petugas Gate yang bertugas mencatat keadaan fisik petikemas/container yang akan masuk melalui In-Gate.
- 2) Petugas Wharf Supervisor (Supervisor Dermaga) tidak membuat CDR (Container Damage Report) dalam proses pengecekan petikemas yang mengalami kerusakan pada saat proses pembongkaran di dermaga yang selanjutnya akan di bawa ke lapangan penumpukan petikemas.
- 3) Terjadi kerusakan pada saat proses bongkar muat petikemas, seperti pengemudi head truck tidak bisa mengontrol kemudi pada saat membawa petikemas/kontainer, operator RTG (*Ruber Tyred Gentry*) dalam mengangkat petikemas dari chassis head truck tersangkut dengan petikemas yang lain, ataupun operator CC

<sup>37</sup> Ghufon Khafid, *Wawancara Pribadi*, Business Process Superintendent, tanggal 1 November 2012

(*Container Crane*) pada saat mengangkat petikemas yang akan dimuat ke atas kapal mengalami kemiringan.

b. Ekstern

1) Dokumen petikemas tidak lengkap

Pada saat layanan penerimaan petikemas, pengemudi head truck tidak melengkapi dokumen-dokumen seperti CEIR (*Container & Equipment Interchange Receipt*) dan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) sehingga muatan petikemas tidak dapat diterima.

2) Closing time terlampaui

Permasalahan mengenai closing time yang terlampaui terbagi lagi menjadi 2 (dua) yaitu :

a. Closing Container/Cargo

Berlaku 6 jam sebelum ETA (*Estimate Time Arrival*) kapal. Setelah Closing Container ini, container tidak dapat masuk ke lapangan untuk kapal tersebut.

b. Closing Dokumen (NPE-Bea Cukai)

Berlaku 3 jam sebelum ETA. Sehingga customer (EMKL/Forwarding) memiliki waktu 3 jam sebelum kapal datang untuk menyelesaikan perijinan ekspor barang (NPE) ke Bea Cukai. Apabila setelah closing dokumen terlampaui, EMKL baru mengajukan dokumen Bea Cukai ke PT.Terminal



Petikemas Surabaya, maka customer dikenakan denda closing untuk proses entry data NPE ke sistem PT. Terminal Petikemas Surabaya setelah lewat closing.

### 3) Kerusakan petikemas

Pada saat penerimaan petikemas yang telah memenuhi syarat-syarat kelengkapan dokumen di In-Gate, selanjutnya akan diperiksa oleh petugas gate mengenai fisik petikemas, apabila ditemukan kerusakan petikemas dengan keadaan petikemas yang robek atau penyok sebelum dilakukan di penumpukan lapangan petikemas, petugas gate harus mencatat kerusakan tersebut pada CEIR sebagai bukti bahwa kondisi petikemas memang sudah mengalami kerusakan sebelum dimuat dan dibongkar di lapangan penumpukan petikemas. Begitu juga dengan muatan petikemas yang baru diangkut dari atas kapal. Petugas *wharf supervisor* (supervisor dermaga) harus mencatat dan menerbitkan CDR (*Container Damage Report*) sebagai hasil bahwa kondisi petikemas sudah mengalami kerusakan.

### 4) Kelebihan berat

Setelah pengemudi head truck bersama muatan petikemas mengalami pengecekan fisik petikemas oleh petugas gate, selanjutnya muatan petikemas tersebut harus melewati jembatan

timbang untuk mengetahui berat petikemas secara keseluruhan. Apabila pada saat dilakukan penimbangan tersebut berat petikemas serta muatan yang didalamnya melebihi kapasitas yang ditentukan, maka petugas head truck harus kembali mengeluarkan muatan petikemas tersebut dan mengurangi isi petikemas, agar tidak terjadi kelebihan berat yang akan menimbulkan kerusakan petikemas yang lain pada saat penumpukan di lapangan penumpukan petikemas.

5) Segel rusak

Muatan petikemas yang akan melakukan ekspor maupun impor harus memiliki segel/sheel. Guna dari segel tersebut adalah sebagai pengaman bahwa muatan petikemas tersebut benar-benar langsung dari pihak pengirim. Apabila segel rusak sebelum diterima oleh pihak PT. Terminal Petikemas, maka para petugas baik *wharf supervisor* (supervisor dermaga) ataupun petugas gate harus membuat catatan mengenai keadaan petikemas/container tersebut.

6) Antrian panjang

Adanya antrian panjang yang terjadi di In-Gate disebabkan karena closing time yang terlampaui, baik karena *Closing Container/Cargo* maupun *Closing Dokumen* (NPE-Bea Cukai).

Dengan adanya closing time tersebut maka akan menjadikan waktu penerimaan petikemas terlambat dan menyebabkan schedule yang telah diatur oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya menjadi tidak terkendali. Dengan adanya keterlambatan penerimaan petikemas yang seharusnya telah terjadwal tersebut mengakibatkan In-Gate menjadi penuh dan harus dilakukan sistem buka tutup.

### 3. Kerugian yang Timbul Dalam Proses Bongkar Muat

PT.Terminal Petikemas Surabaya sebagai salah satu perusahaan penyedia jasa bongkar muat petikemas, dimana dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat tidak jarang menemui beberapa hambatan yang terjadi seperti yang telah dijelaskan oleh penulis di atas. Adanya masalah-masalah yang terjadi tersebut dalam kegiatan operasional oleh PT.Terminal Petikemas Surabaya tentu saja dapat menimbulkan kerugian bagi para pihak, baik dari pihak perusahaan PT. Terminal Petikemas Surabaya maupun dari pihak pengirim. Kerugian yang timbul dalam proses bongkar muat antara lain adalah :<sup>38</sup>

#### a. Kerugian yang disebabkan oleh faktor intern :

Adanya masalah-masalah intern yang meliputi petugas tally dermaga lalai, petugas *wharf supervisor* (supervisor dermaga) tidak membuat CDR, dan terjadinya kerusakan pada saat proses

<sup>38</sup> Ghufroon Khafid, *Wawancara Pribadi*, Business Process Superintendent, tanggal 1 November 2012



bongkar muat petikemas menunjukkan adanya suatu kerugian yang muncul dan harus dialami oleh perusahaan PT.Terminal Petikemas Surabaya diantaranya adalah PT.Terminal Petikemas Surabaya harus bertanggung jawab apabila terdapat klaim dari pihak pengirim dan mengganti segala kerugian yang timbul karena adanya kelalaian para karyawan yang bertugas maupun adanya kondisi alam/cuaca yang buruk sehingga menurunkan pelaksanaan bongkar muat.

b. Kerugian yang disebabkan oleh faktor ekstern :

- 1) Terhadap dokumen petikemas tidak lengkap maka head truck beserta muatan petikemas tidak dapat diterima oleh petugas gate PT.Terminal Petikemas Surabaya, sehingga dapat menghambat proses pengiriman dan pihak pengirim akan merasa rugi, karena pengiriman tidak tepat waktu.
- 2) Closing time terlampaui dapat mengakibatkan kerugian dari pihak pengirim, karena *Closing Container/Cargo* ataupun *Closing Dokumen* (NPE-Bea Cukai) dapat menunda proses pengiriman, selain itu pengirim masih harus dikenakan denda closing untuk proses entry data NPE ke sistem PT. Terminal Petikemas Surabaya setelah lewat closing.

- 3) Adanya Kerusakan Petikemas sebelum penerimaan di In-Gate maupun di dermaga PT.Terminal Petikemas Surabaya menyebabkan kerugian yang harus dipikul oleh pemilik petikemas.
- 4) Terhadap Kelebihan Berat pada saat dilakukan penimbangan maka isi muatan petikemas harus dikurangi agar tidak terjadi kelebihan berat yang akan menimbulkan kerusakan petikemas lain pada saat penumpukan di lapangan penumpukan petikemas. Sehingga pengirim tidak dapat mengirimkan barangnya secara sekaligus.
- 5) Terhadap Segel Rusak kerugian yang dapat terjadi adalah hilang atau rusaknya barang-barang yang berada di dalam petikemas sehingga dapat menurunkan kualitas barang pengirim.
- 6) Adanya Antrian Panjang yang disebabkan *Closing Container/Cargo* ataupun *Closing Dokumen* (NPE-Bea Cukai) menimbulkan head truck selanjutnya yang siap untuk memasuki lapangan penumpukan harus mengantri dan tidak terjadwal lagi, sehingga jadwal yang semula telah tersusun menjadi tidak beraturan dan proses pengiriman menjadi terlambat dari jadwal sebelumnya.

### C. Proses Pengajuan Klaim Pada Bongkar Muat Petikemas di PT. Terminal Petikemas Surabaya

Adanya kerusakan petikemas yang terjadi pada saat pemuatan ataupun pembongkaran petikemas dapat menimbulkan adanya kerugian. Kerugian tersebut dapat diketahui dengan adanya laporan kejadian. Laporan kejadian merupakan suatu surat bukti bahwa telah terjadinya kerusakan petikemas pada saat pemuatan ataupun pembongkaran, namun di dalam laporan kejadian dapat dibedakan menjadi 2 yaitu laporan kejadian yang belum tentu dapat menimbulkan adanya potensi klaim dan laporan kejadian yang dapat menjadi potensi klaim sehingga harus ditindak lanjuti.

Berdasarkan data yang diperoleh dalam 10 bulan terakhir mulai dari bulan Januari-Oktober 2012 terdapat 54 laporan kejadian yang menimbulkan potensi klaim dan harus ditindak lanjuti oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya.

Untuk mengajukan Klaim kepada PT. Terminal Petikemas Surabaya atas kerusakan, kekurangan, dan kehilangan petikemas yang disebabkan karena adanya kecelakaan kerja pada saat proses penerimaan, pemuatan, pembongkaran, serta pengeluaran petikemas sebaiknya dilakukan di tempat kejadian.



Adapun prosedur untuk proses pengajuan klaim adalah sebagai berikut:<sup>39</sup>

- 1) Setiap klaim atas tuntutan terhadap kerusakan petikemas diajukan ke PT. Terminal Petikemas Surabaya.
- 2) Kemudian Direksi PT. Terminal Petikemas Surabaya memerintahkan kepada Finance Senior Manager untuk melakukan pengecekan di lapangan, yang dilakukan oleh Surveyor PT.TPS.
- 3) Proses pengecekan kerusakan di lakukan oleh Surveyor bersama pemilik petikemas, maka surveyor akan memberikan perkiraan rincian ganti kerugian yang akan dibayar oleh PT. TPS.
- 4) Pihak PT. TPS selanjutnya akan membuat laporan kejadian sebagai bukti bahwa benar-benar telah terjadi yang kerusakan petikemas.
- 5) Sebelum dilakukan pembayaran klaim, diperiksa terlebih dahulu data-data pendukung (dokumen-dokumen yang dipakai untuk mengajukan klaim kepada perusahaan).
- 6) Selanjutnya kedua belah pihak antara PT. TPS dengan pemilik petikemas melakukan negoisasi terkait dengan ganti kerugian harga yang akan disetujui dan dibayar.

---

<sup>39</sup> Purwoko Heri, *Wawancara Pribadi*, Kepala Legal Asst. Manager, tanggal 24 Oktober 2012 berdasarkan Prosedur LK3M Penanganan Klaim No.Dokumen : QP/14.01/TPS tanggal 1 Desember 2011

- 7) Setelah tercapainya kesepakatan akhir untuk pembayaran ganti kerugian, pihak pemilik petikemas harus membuat *Settlement of Claim* yang merupakan pernyataan dari pihak pemilik petikemas bahwa tuntutan ganti kerugiannya telah dibayar.

Untuk mengajukan klaim kepada PT. Terminal Petikemas Surabaya harus didukung oleh dokumen-dokumen sebagai bukti, diantaranya adalah :

- a) CEIR (*Container & Equipment Interchange Receipt*) merupakan tanda terima pergerakan peralatan & petikemas
- b) CDR (*Container Damage Report*) merupakan tanda/surat yang dibuat oleh supervisor dermaga terhadap keadaan petikemas yang baru saja dibongkar dari atas kapal
- c) Laporan kejadian merupakan surat yang berisi tentang laporan kejadian adanya kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan petikemas
- d) Foto Kerusakan Petikemas
- e) Warkat Dana adalah bukti pembayaran yang telah dilakukan oleh pihak pengirim yang akan melakukan layanan pemuatan bongkar muat.

#### D. Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya

Ketentuan mengenai tanggung jawab atau kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang disebabkan karena kesalahan/kelalaian seseorang telah diatur dalam sistem hukum nasional seperti ketentuan yang terdapat dalam beberapa pasal Kitab Undang-Undang Hukum Perdata diantaranya adalah :

Pasal 1365 KUHPerdata :

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut”.

Pasal 1366 KUHPerdata :

“Setiap orang bertanggung jawab bukan hanya atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembroannya”.

Pasal 1367 KUHPerdata :

“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menajdi tanggungannya, atau disebabkan barang-barang, yang berada di bawah pengawasannya”.

Tanggung jawab timbul karena terjadinya kesalahan/kelalaian diri sendiri, orang yang berada di bawah tanggung jawabnya, atau pekerjaannya sehingga timbulnya kerugian pihak ketiga.

Sehubungan dengan pertanggungjawaban tersebut, maka dapat dilihat bahwa masing-masing pihak yang terdapat dalam proses Bongkar Muat



Petikemas di atas, memiliki tanggung jawab sendiri-sendiri dan berbeda antara satu dengan yang lain.

Kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya mulai dari In-Gate sampai pemuatan ke atas kapal begitupun sebaliknya pada dasarnya selalu mengandung suatu resiko. Resiko merupakan suatu keadaan yang tak terduga sebelumnya dan dapat menimbulkan kerugian bagi seseorang, apalagi dalam usaha bisnis pelayanan jasa bongkar muat petikemas yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya, resiko tersebut bisa terjadi seperti timbulnya kerusakan, kekurangan, dan kehilangan atas barang yang berada dalam petikemas.<sup>40</sup> Adanya resiko dalam usaha bisnis pelayanan jasa bongkar muat petikemas dapat menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa (pemilik/pengirim) ataupun bagi PT. Terminal Petikemas Surabaya yang harus memberikan ganti kerugian atas klaim yang diajukan.

PT. Terminal Petikemas Surabaya harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kerusakan, kekurangan, dan kehilangan petikemas serta barang muatan yang ada di dalamnya pada saat pelaksanaan bongkar muat petikemas dari dan ke kapal yakni mulai dari kegiatan penerimaan petikemas, pemuatan petikemas, pembongkaran petikemas dan pengeluaran petikemas yang disebabkan oleh kesalahan/kelalaian dari pihak perusahaan.

---

<sup>40</sup> Purwoko Heri, *Wawancara Pribadi*, Kepala Legal Asst. Manager, tanggal 16 Oktober 2012

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang telah menjelaskan bagaimana tanggung jawab pengangkut yang wajib dilakukan apabila terjadi sesuatu atas akibat kerusakan, kekurangan, dan kehilangan barang yang diangkut.

#### **Pasal 91 KUHD**

“Pengangkut dan nahkoda harus menanggung semua kerusakan yang terjadi atau benda-benda perniagaan atau benda-benda yang diangkut, kecuali kerusakan yang disebabkan karena cacat pada benda sendiri, atau karena kesalahan/kelalaian si pengirim/ekspediter, karena keadaan memaksa, atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspediter”.

#### **Pasal 468 KUHD**

- (1) “Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”.
- (2) “Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya”.
- (3) “Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut”.

#### **Pasal 477 KUHD**

“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkan barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya”.

Ketentuan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Paragraf 7 mengenai Tanggung Jawab dan Ganti Kerugian yang dijelaskan dalam pasal-pasal sebagai berikut :

**Pasal 100**

- (1) “Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya”.
- (2) “Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal”.
- (3) “Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan.

Tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya berdasarkan ketentuan Peraturan Perundang-undangan adalah sebagai berikut :

1. PT. Terminal Petikemas Surabaya wajib menjaga keselamatan petikemas pada saat proses penerimaan, pemuatan, pembongkaran, dan pengeluaran petikemas dari dan ke kapal.
2. PT. Terminal Petikemas Surabaya wajib memberikan ganti kerugian atas tuntutan klaim dari pemilik petikemas apabila terjadi kerusakan petikemas yang disebabkan karena kecelakaan pada saat proses bongkar muat petikemas, seperti pengemudi head truck tidak bisa mengontrol kemudi pada saat membawa petikemas/kontainer, operator RTG (*Ruber Tyred Gentry*) dalam mengangkat petikemas dari chassis



head truck tersangkut dengan petikemas yang lain, ataupun operator CC (*Container Crane*) pada saat mengangkat petikemas yang akan dimuat ke atas kapal mengalami kemiringan

3. PT. Terminal Petikemas Surabaya wajib memberikan ganti kerugian yang disebabkan karena Petugas Tally Dermaga lalai dalam mencatat keadaan petikemas/kontainer yang berasal dari atas kapal (import) yang akan dibawa ke lapangan penumpukan petikemas, sehingga apabila terjadi kerusakan petikemas/kontainer yang seharusnya sudah berasal sebelum dilakukan pembongkaran. Begitu pula sebaliknya dengan petugas Gate yang bertugas mencatat keadaan fisik petikemas/container yang akan masuk melalui In-Gate.
4. PT. Terminal Petikemas Surabaya bertanggung jawab apabila Petugas *Wharf Supervisor* (Supervisor Dermaga) tidak membuat CDR (*Container Damage Report*) dalam proses pengecekan petikemas yang mengalami kerusakan pada saat proses pembongkaran di dermaga.

Namun pemberian ganti kerugian dan tanggung jawab atas klaim yang diajukan tidak semata-mata harus diganti secara keseluruhan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya. Terdapat pembatasan atas pemberian tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya terkait dengan ganti kerugian yang dijelaskan pada halaman 94 dalam proses bongkar muat petikemas.

Menurut Bapak Purwoko Heri bahwa pada pokoknya pelaksanaan tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya sebagai perusahaan pelayanan jasa bongkar muat petikemas dimulai sejak dari proses penerimaan petikemas dimana petugas Tally Lapangan memerintahkan Operator RTG untuk mengangkat petikemas dari chassis *Head Truck* ke Lapangan Penumpukan Petikemas dan sampai proses pemuatan petikemas saat *Wharf Supervisor* (Supervisor Dermaga) memerintahkan Operator CC (*Container Crane*) lewat petugas Tally Dermaga untuk memuat petikemas dari chassis *Head Truck* ke atas kapal.<sup>41</sup> Apabila terjadi kerusakan pada saat proses di atas yang disebabkan oleh karyawan PT. Terminal Petikemas Surabaya dan masih berada dalam kawasan yang telah menjadi tanggung jawab perusahaan, maka segala kerugian yang timbul akan diberikan ganti kerugian.

Melihat adanya tanggung jawab dari PT. Terminal Petikemas Surabaya untuk memberikan ganti kerugian diberikan suatu pembatasan oleh Undang-Undang Pengangkutan. Undang-Undang menentukan bahwa pengangkut dibebaskan untuk mengganti kerugian yang timbul akibat keadaan memaksa (*force majeure*), cacat pada barang itu sendiri, dan kesalahan/kelalaian dari pengirim. Seperti dalam ketentuan pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu perusahaan hanya bertanggung jawab pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah, misalnya dapat membuktikan bahwa kerusakan petikemas terjadi pada saat masih

---

<sup>41</sup> Purwoko Heri, *Wawancara Pribadi*, Kepala Legal Asst. Manager, tanggal 16 Oktober 2012

berada di atas kapal atau pada saat akan memasuki In-Gate maka perusahaan akan dibebaskan dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian. Prinsip tanggung jawab tersebut merupakan prinsip tanggung jawab praduga (*presumption liability*).

Adapun batasan-batasan PT. Terminal Petikemas Surabaya untuk melakukan tanggung jawab tersebut adalah:

- 1) PT. Terminal Petikemas Surabaya hanya memberikan pembatasan ganti kerugian terhadap petikemas yang rusak akibat kecelakaan kerja di daerah tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya.
- 2) PT. Terminal Petikemas Surabaya tidak akan memberikan ganti kerugian terhadap petikemas yang rusak sebelum masuk ke In-Gate. Karena pada saat di In-Gate dilakukan pengecekan terhadap fisik petikemas, apakah petikemas tersebut benar-benar dalam keadaan yang rusak atau tidak sebelum dilakukan penumpukan dan terdapat CEIR sebagai bukti daftar riwayat keadaan petikemas.
- 3) PT. Terminal Petikemas Surabaya tidak memberikan ganti kerugian terkait dengan barang-barang pengirim yang tidak dapat diangkat secara keseluruhan karena kelebihan berat. PT. Terminal Petikemas Surabaya telah memberitahukan sebelumnya syarat-syarat apabila akan menggunakan jasa layanannya.



- 4) PT. Terminal Petikemas Surabaya tidak akan memberikan ganti kerugian terhadap kekurangan barang-barang di dalam petikemas apabila telah diketahui adanya kerusakan segel sebelum dilakukan penumpukan, di lapangan penumpukan petikemas.

Pada dasarnya segala peristiwa yang terjadi di daerah kerja PT. Terminal Petikemas Surabaya memang menjadi tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya, namun demikian bila terjadi kejadian diluar kebiasaan dan menimbulkan kerusakan pada petikemas yang dinagkut adalah merupakan resiko bisnis juga dan sudah sewajarnya untuk mengurangi resiko tersebut sebaiknya melakukan asuransi pada petikemasnya.

Melihat ketentuan peraturan di atas maka telah diketahui dengan jelas bahwa pengirim memiliki kewajiban dan tanggung jawab yang harus dilakukan. Terkait dengan masalah dan ganti kerugian yang tersebut dalam pembahasan sebelumnya pada halaman 94 yaitu yang mengenai hal-hal sebagai berikut :

- 1) Terhadap dokumen petikemas tidak lengkap maka *head truck* beserta muatan petikemas tidak dapat diterima oleh petugas gate PT.Terminal Petikemas Surabaya, maka tanggung jawab ditanggung sendiri oleh pengirim, karena pengirim lalai tidak membawa dokumen-dokumen yang diperlukan.
- 2) *Closing time* terlampaui dapat mengakibatkan kerugian dari pihak pengirim, karena *Closing Container/Cargo* ataupun *Closing Dokumen*

(NPE-Bea Cukai) dapat menunda proses pengiriman, karena pengirim tidak tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah diberikan oleh PT. TPS selain itu pengirim masih harus dikenakan denda closing untuk proses entry data NPE ke sistem PT. Terminal Petikemas Surabaya setelah lewat closing.

- 3) Adanya Kerusakan Petikemas sebelum penerimaan di In-Gate maupun di dermaga PT. Terminal Petikemas Surabaya menyebabkan kerugian yang harus dipikul oleh pemilik petikemas.
- 4) Terhadap Kelebihan Berat pada saat dilakukan penimbangan maka isi muatan petikemas harus dikurangi agar tidak terjadi kelebihan berat yang akan menimbulkan kerusakan petikemas lain pada saat penumpukan di lapangan penumpukan petikemas. Sehingga pengirim tidak dapat mengirimkan barangnya secara sekaligus.
- 5) Terhadap Segel Rusak kerugian yang dapat terjadi adalah hilang atau rusaknya barang-barang yang berada di dalam petikemas sehingga dapat menurunkan kualitas barang pengirim.
- 6) Adanya Antrian Panjang yang disebabkan *Closing Container/Cargo* ataupun *Closing Dokumen (NPE-Bea Cukai)* menimbulkan head truck selanjutnya yang siap untuk memasuki lapangan penumpukan harus mengantri dan tidak terjadwal lagi, sehingga jadwal yang semula telah

tersusun menjadi tidak beraturan dan proses pengiriman menjadi terlambat dari jadwal sebelumnya.

### **E. Hambatan Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Penanganan Klaim Bongkar Muat Petikemas**

Proses pengajuan klaim yang ditujukan kepada PT. Terminal Petikemas Surabaya tidak selalu berjalan lancar dan mencapai kesepakatan yang dikehendaki oleh para pihak. Terkadang muncul suatu hambatan yang tidak terduga sebelumnya dalam pengajuan klaim dan dapat menghambat pelaksanaan tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya tersebut. Hambatan-hambatan yang timbul dalam pelaksanaan tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya dapat berasal dari dalam (intern) dan juga dapat berasal dari luar (ekstern) yang diantaranya adalah sebagai berikut :<sup>42</sup>

#### **a. Hambatan Intern :**

Di dalam Standart Operasional Perusahaan (SOP) yang tercantum di Terminal Service Contract tidak terdapat jangka waktu pengajuan klaim sehingga klaimer tidak mengetahui batas kadaluarsa dan PT. Terminal Petikemas Surabaya tidak dapat melaksanakan tanggung jawab secara efektif.

<sup>42</sup> Purwoko Heri, *Wawancara Pribadi*, Kepala Legal Asst. Manager, tanggal 24 Oktober 2012



b. Hambatan Ekstern :

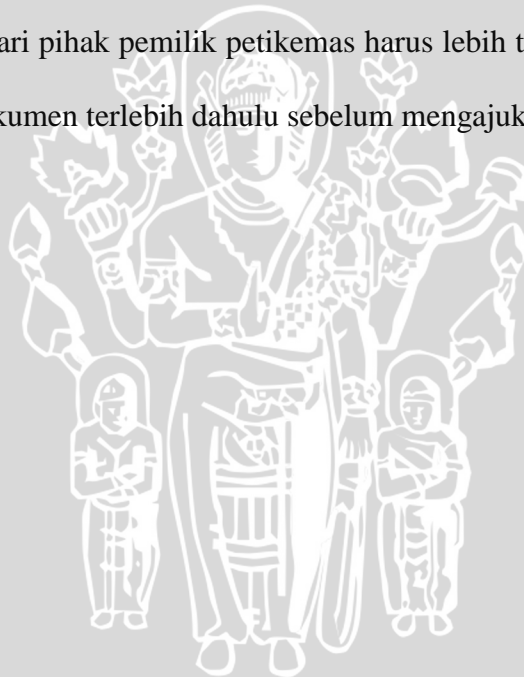
- 1) Dalam proses negosiasi Pemilik petikemas tidak terima dengan harga penawaran yang akan dibayar oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya.
- 2) Dalam pengajuan klaim pemilik petikemas tidak melengkapi dokumen-dokumen sebagai syarat admistrasi yang harus dipenuhi seperti tidak terdapat CEIR, yang menunjukkan fisik container.

**F. Penyelesaian Hambatan Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya dalam Penanganan Klaim Bongkar Muat Petikemas**

Usaha-usaha yang dapat dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi, baik intern maupun ekstern dalam pelaksanaan tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya adalah sebagai berikut :

- 1) Terhadap hambatan SOP Perusahaan yang tercantum di Terminal Service Contract tidak terdapat jangka waktu pengajuan klaim maka seharusnya diberikan penjelasan mengenai batas jangka waktu pengajuan klaim seperti dalam pasal 487 KUHD yang menyebutkan penggantian kerugian harus dimajukan dalam waktu satu tahun, sehingga claimer dapat mengetahuinya dan tidak terjadi penolakan klaim.

- 2) Terhadap hambatan yang berupa pemilik container tidak terima dengan penawaran harga yang akan dibayar oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya, maka dilakukan pemanggilan surveyor sebagai pihak ketiga yang menjadi penengah untuk memberikan nilai ganti rugi yang sebenarnya.
- 3) Terhadap hambatan yang berupa pengajuan klaim pemilik petikemas tidak melengkapi dokumen-dokumen sebagai syarat admistrasi, maka seharusnya dari pihak pemilik petikemas harus lebih teliti dan melengkapi dokumen-dokumen terlebih dahulu sebelum mengajukan klaim.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada Bab IV maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. PT. Terminal Petikemas Surabaya sebagai perusahaan jasa pelayanan bongkar muat petikemas wajib menjaga keselamatan petikemas pada saat proses penerimaan, pemuatan, pembongkaran, dan pengeluaran petikemas dari dan ke kapal sedangkan kewajiban dari pihak pengirim barang untuk menyerahkan barang yang akan dikirim itu dalam keadaan baik dan telah memenuhi syarat untuk diangkut (pasal 468 KUHD), pengirim barang wajib menyerahkan surat-surat/dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pengangkutan tersebut sebagaimana mestinya (pasal 478 KUHD), pengirim barang wajib memberikan keterangan-keterangan yang benar dan lengkap tentang sifat atau macamnya barang yang diangkut (pasal 479 KUHD). Melihat adanya tanggung jawab dari PT. Terminal Petikemas Surabaya untuk memberikan ganti kerugian diberikan suatu pembatasan oleh Undang-Undang Pengangkutan. Undang-Undang menentukan bahwa pengangkut dibebaskan untuk mengganti kerugian yang timbul akibat keadaan memaksa (*force majeure*), cacat pada barang itu sendiri, dan kesalahan/kelalaian dari pengirim.



Seperti dalam ketentuan pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu perusahaan hanya bertanggung jawab pada saat proses bongkar muat, tetapi apabila perusahaan dapat membuktikan tidak bersalah.

2. Hambatan-hambatan yang timbul dalam pelaksanaan tanggung jawab PT.

Terminal Petikemas Surabaya dapat berasal dari dalam (intern) seperti di dalam Standart Operasional Perusahaan (SOP) yang tercantum di Terminal Service Contract tidak terdapat jangka waktu pengajuan klaim dan juga dapat berasal dari luar (ekstern) yaitu dalam proses negosiasi Pemilik petikemas tidak terima dengan harga penawaran yang akan dibayar oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya serta dalam pengajuan klaim pemilik petikemas tidak melengkapi dokumen-dokumen sebagai syarat admistrasi yang harus dipenuhi seperti tidak terdapat CEIR, yang menunjukkan fisik container. Adanya hambatan-hambatan tersebut dalam diselesaikan dengan cara :

- 1) Terhadap hambatan SOP Perusahaan yang tercantum di Terminal Service Contract tidak terdapat jangka waktu pengajuan klaim maka seharusnya diberikan penjelasan mengenai batas jangka waktu pengajuan klaim seperti dalam pasal 487 KUHD yang menyebutkan penggantian kerugian harus dimajukan dalam waktu satu tahun, sehingga claimer dapat mengetahuinya dan tidak terjadi penolakan klaim.

- 2) Terhadap hambatan yang berupa pemilik container tidak terima dengan penawaran harga yang akan dibayar oleh PT. Terminal Petikemas Surabaya, maka dilakukan pemanggilan surveyor sebagai pihak ketiga yang menjadi penengah untuk memberikan nilai ganti rugi yang sebenarnya.
- 3) Terhadap hambatan yang berupa pengajuan klaim pemilik petikemas tidak melengkapi dokumen-dokumen sebagai syarat admistrasi, maka seharusnya dari pihak pemilik petikemas harus lebih teliti dan melengkapi dokumen-dokumen terlebih dahulu sebelum mengajukan klaim.

#### **B. Saran**

Mengenai hambatan-hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan tanggung jawab PT. Terminal Petikemas Surabaya seperti hambatan intern, sebaiknya PT. Terminal Petikemas Surabaya membuat dan menjelaskan secara rinci jangka waktu pengajuan klaim di dalam Standart Operasional Perusahaan (SOP) sehingga claimer mengetahui dengan jelas kapan batas kadaluarsa pengajuan klaim. Begitupun mengenai hambatan ekstern, sebaiknya pihak claimer lebih teliti dan melengkapi dokumen-dokumen terlebih dahulu sebelum mengajukan klaim