

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang 2/3 wilayahnya adalah perairan. Dengan cakupan wilayah laut yang begitu luasnya, maka Indonesia pun diakui secara internasional sebagai Negara kepulauan yang memiliki wilayah laut seluas 5,8 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari wilayah teritorial sebesar 3,2 juta km persegi dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) 2,7 juta km<sup>2</sup>. Selain itu, terdapat 17.504 pulau di Indonesia dengan garis pantai sepanjang 95.181 km. Indonesia juga terletak diantara dua benua yakni Australia dan Asia serta dua samudera yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dengan keunikan letak geografis tersebut menempatkan Indonesia memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor kelautan.<sup>1</sup> Sebagai negara kepulauan peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara.<sup>2</sup>

Sebagai salah satu komponen utama dalam sistem transportasi laut, diperlukan adanya peran penting dari pelabuhan. Pelabuhan merupakan

---

<sup>1</sup>Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautandan Perikanan, *MEMBANGUN KELAUTAN UNTUK MENGEMBALIKAN KEJAYAAN SEBAGAI NEGARA MARITIM*, <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver2/news/read/115/membangun-kelautan-untuk-mengembalikan-kejayaan-sebagai-negara-maritim.html>, diakses pada 06 November 2018, Pukul 20.34 WIB.

<sup>2</sup>Tentowi, Achmad Ridwan, 2016, *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional* "Studi Kasus Dwelling Time di Tanjung Priok Jakarta", CV. Warta Bagja, Bandung, hlm. 5

Lingkungan kerja dan tempat berlabuhnya kapal-kapal dan kendaraan air lainnya untuk menyelenggarakan bongkar muat baarang dan penumpang, lingkungan kerja adalah suatu lingkungan yang terdiri atas luas perairan, termasuk batas-batas pelabuhan dan luas daratan untuk keperluan terminal. Lingkungan kerja pelabuhan meliputi segala fasilitas teknis pelaksanaan dan penyelenggaraan pengangkutan laut maupun usaha-usaha terminal. Pelabuhan sebagai terminal untuk kapal-kapal dan kendaraan air lainnya merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan dari penyelenggaraan pengangkutan laut.<sup>3</sup>

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang penting dari seluruh proses perdagangan, baik untuk perdagangan antar pulau maupun internasional. Menurut Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan. Secara fisik, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain.<sup>4</sup>

Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antar daerah/negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat

---

<sup>3</sup> Mahyudin Salim, *Hukum Pengangkutan Laut Internnasional*, Fakultas Hukum Universitas Andalas, 1991, hlm. 31-32

<sup>4</sup> Pasal 31, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

perpindahan intra- dan antarmoda transportasi. Sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian terutama daerah hinterlandnya menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian. Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya. Namun fungsi utama dari pelabuhan adalah sebagai prasarana tempat untuk melayani tumbuh dan berkembangnya kegiatan tersebut. Kegiatan-kegiatan seperti itulah yang peran pelabuhan dari hanya sebagai tempat berlabuhnya kapal menjadi pusat kegiatan perekonomian.<sup>5</sup>

Kegiatan yang terdapat di pelabuhan adalah pengangkutan, pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut pengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau ketempat orang atau tujuan tertentu. Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri.<sup>6</sup>

Salah satu contoh usaha jasa yang terdapat di pelabuhan adalah usaha jasa bongkar muat barang , Dengan banyaknya peningkatan penggunaan jasa di

---

<sup>5</sup>NIRMALA, 2017, *Pengangkutan Peran Dan Fungsi Pelabuhan*,<http://business-law.binus.ac.id/2017/03/31/penguatan-peran-dan-fungsi-pelabuhan/>, diakses pada tanggal 19 oktober 2018, Pukul 15.21 WIB

<sup>6</sup> H.M.N Purwosudjipto, 2008, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hlm. 25

bidang bongkar muat barang, Sehingga keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun jasa yang memiliki keterkaitan dengan pengangkutan laut juga memiliki peran yang sangat besar.

Aturan hukum internasional tentang tanggung jawab jasa pengangkutan laut dapat dilihat dari *United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules)*, di dalam konvensi ini diatur mengenai dasar pertanggung jawaban atas barang dalam pengangkutan laut, misalnya pada Pasal 5 ayat 1 *The 1978 Hamburg Rules* menyatakan :

“ Pengangkut bertanggung jawab atas kehilangan akibat kehilangan atau kerusakan barang, serta dari keterlambatan pengiriman, jika terjadinya yang menyebabkan kerugian, kerusakan atau keterlambatan terjadi saat barang berada dalam tanggung jawabnya sebagaimana didefinisikan dalam artikel 4, kecuali operator tersebut membuktikan bahwa dia, para pelayan atau agennya mengambil semua tindakan yang mungkin di perlukan untuk menghindari terjadinya dan konsekuensinya”.

Berdasarkan kejelasan aturan hukum internasional yang terdapat di dalam *United nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules)* maka setidaknya dapat digunakan oleh perusahaan-perusahaan bongkar muat barang untuk menjadikan acuan dalam permasalahan keterlambatan pengiriman barang (*Dwelling Time*), akan tetapi masalahnya hingga saat ini Indonesia belum meratifikasi Konvensi *Hamburg Rules 1978* hingga saat ini.

Solusinya pemerintah telah menerbitkan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi yang kemudian diperbaharui dengan Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk

Menunjang Kegiatan Ekonomi karena untuk meningkatkan tercapainya sasaran yang hendak dicapai, maka dari itu perlu untuk mengadakan penyempurnaan dan penyesuaian atas kebijaksanaan yang telah diatur dalam Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 1985 tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.<sup>7</sup>

Dari semua kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muatan tersebut memiliki tanggung jawab dikarenakan status dari perusahaan tersebut yang berbadan hukum sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.<sup>8</sup>

Meskipun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah mengatur masalah bongkar muat barang akan tetapi masih banyak permasalahan mengenai angkutan laut terutama dalam hal keterlambatan pengiriman suatu barang (*Dwelling Time*). *Dwelling time* adalah ukuran waktu yang dibutuhkan kontainer impor, sejak kontainer dibongkar dari kapal (*berthing*) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (*gate out*). *Dwelling time* memiliki waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan sejak kapal sandar dan barang di bongkar sampai dengan barang impor keluar dari pelabuhan. *Dwelling time* dipengaruhi oleh 3 (tiga) tahapan kegiatan:<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup>Hukum online,2018,Instruksi Presiden Republik Indonesia,<https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/18444/node/lt51b1b73369d13/instruksi-i-presiden-nomor-4-tahun-1985>, diakses tanggal 3 November 2018, Pukul 19.10 WIB

<sup>8</sup>Hukum online,2018,Instruksi Presiden Republik Indonesia <https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/18444/node/lt51b1b73369d13/instruksi-presiden-nomor-4-tahun-1985>, diakses tanggal 19 Desember 2018, Pukul 20.22 WIB

<sup>9</sup> Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 68

1. *Pre clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak kapal sandar, bongkar muatan sampai dengan importir men-submit pemberitahuan impor barang (PIB) secara elektronik ke Kantor Bea dan Cukai. Di mana kendali ada pada Terminal Operator dan Importir;
2. *Customs clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB), Dimana kendali ada pada Bea dan Cukai karena harus dilakukan pemeriksaan fisik barang impor;
3. *Post clearance*, adalah waktu yang dibutuhkan dari sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dimana kendali ada pada importir untuk mengeluarkan barang dari pelabuhan.

Pada pelabuhan yang terdapat perusahaan bongkar muat barang dan beberapa anak perusahaannya, salah satu permasalahan yang baru-baru ini muncul adalah masalah waktu tunggu barang dipelabuhan (*dwelling time*). Pada pertengahan bulan lalu tahun 2016, sudah berkurang waktu tunggu barang dari 6-7 hari pada tahun 2015, menjadi 3-6 hari. Namun hasil ini belum memuaskan banyak pihak, sehingga presiden bertekad agar waktu tersebut bisa ditekan lagi. Untuk mengoptimalkan pengoperasian pada pelabuhan dan bisa menyamai *Dwelling Time* seperti di Malaysia. Dampak dari *Dwelling Time* ini sangat berbahaya, masih buruknya layanan administrasi satu atap yang ada dipelabuhan Indonesia ini mengakibatkan banyak oknum yang memanfaatkan hal tersebut guna untuk mempercepat waktu atau perizinan para importer. Seperti kasus yang

terjadi di Tanjung Priok, polisi menetapkan 3 tersangka dimana 2 pihak dari kemenag ( Kementerian Agama), dan 1 dari pihak swasta. Saat dilakukan penangkapan juga ada barang bukti berupa uang 10.000 dolar amerika serikat yang didapati dari pengusaha lain.

Sedangkan permasalahan yang terjadi di PT. Pelindo II Teluk Bayur Sumatera Barat , banyak terjadi permasalahan keluhan serta proses dari pihak-pihak pengguna jasa layanan bongkar muat yaiu lambatnya waktu pengiriman barang, sehingga menimbulkan permasalahan. Hal seperti ini masih banyak terjadi di Pelabuhan Teluk Bayur, namun penyebabnya bukanlah dari perusahaan itu sendiri. Pihak Perusahaan mengatakan, banyaknya protes yang berkaitan dengan lamanya proses pengiriman barang ini disebabkan faktor yang mempengaruhi seperti, dari cuaca, serta antrian kapal sehingga menjadikan waktu tunggu pada proses tersebut masih lama. Namun permasalahan ini masih bisa ditangani pihak perusahaan dengan mengadakan pertemuan, guna menjelaskan permasalahan serta mencari jalan keluar dari permasalahan terhadap pengguna jasa angkutan barang tersebut dengan menyelesaikan secara kekeluargaan.

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk karya ilmiah dengan judul **“PELAKSANAAN *DWELLING TIME* DI PELABUHAN TELUK BAYUR DITINJAU DARI KONVENSI HAMBURG RULES 1978 (Studi Kasus PT. PELINDO II Sumatera Barat)”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang penulis kemukakan diatas ruang lingkup permasalahan ini perlu di beri batasan agar penelitian ini tidak menyimpang dari sasaran yang hendak di capai untuk itu penulis memberi batasan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pengaturan *dwelling time* pelabuhan laut menurut konvensi *Hamburg Rules* 1978?
2. Apa saja kendala-kendala yang dihadapi oleh PT PELINDO II Teluk Bayur untuk mengatasi *Dwelling Time*?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang penulis paparkan, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui implementasi tentang pngaturan angkutan laut terhadap *Dwelling Time* di PT PELINDO II Teluk Bayur Sumatera Barat.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi oleh PT PELINDO II Teluk Bayur Sumatera Barat tentang *Dwelling Time*.

## **D. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum sosiologis. Penelitian hukum sosiologis adalah penelitian yang akan mengidentifikasi hukum tidak tertulis dan efektifitas hukum. Kegunaannya adalah untuk mengetahui bagaimana hukum itu dilaksanakan termasuk proses penegakkan hukum (*law*

*enforcement*). Jenis penelitian ini dapat mengungkapkan permasalahan-permasalahan yang ada dibalik pelaksanaan dan penegakkan hukum.<sup>10</sup>

## 2. Sumber Data

### a. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber pertama<sup>11</sup>.

Data primer diperoleh melalui wawancara dengan 3 orang Pegawai PT PELINDO II Sumatera Barat, yang pernah menangani tindakan atau kasus *Dwelling Time* tersebut.

### b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh oleh peneliti yaitu dengan dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan.<sup>12</sup>

Data sekunder ini diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan, meliputi:

#### 1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat individu atau masyarakat, terdiri dari:

- a) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
- b) *United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules*
- c) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

---

<sup>10</sup> Amirudin, ZaunalAsikin, 2016, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 134

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, cetak ketiga, Universitas Indonesia, Jakarta, hlm. 12.

<sup>12</sup> Amirudin, Zainal Asikin, *Op Cit.* .hlm. 30

## 2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yang terdiri dari buku-buku literatur serta dokumen-dokumen yang ada kaitannya dengan permasalahan.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan tujuan penelitian, maka teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah sebagai berikut:

#### a. Wawancara

Wawancara adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu<sup>13</sup>.

Wawancara dilakukan dengan semi terstruktur, sebelum dilakukan wawancara telah dipersiapkan suatu daftar pertanyaan yang lengkap dan teratur.<sup>14</sup>

#### b. Studi dokumen

Studi dokumen adalah teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari bahan keperpustakaan atau literatur-literatur yang ada, terdiri dari peraturan perundang-undangan, jurnal ilmiah, buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan peneliti.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup>Burhan Ashsofa, 2004, *Metode Penelitian Hukum*, cetak keempat, PT. Asdi Mahasaya, Jakarta, hlm.95.

<sup>14</sup>*Ibidi*, hlm. 96

<sup>15</sup>Zainudin Ali, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 215

#### **4. Analisis Data**

Setelah data dikumpulkan dari lapangan dengan lengkap, maka tahap berikutnya adalah mengolah dan menganalisis data, yang pada pokoknya terdiri dari langkah-langkah tertentu . Sehingga penemuan dalam penelitian ini selanjutnya akan dirumuskan menjadi kesimpulan.