

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan :

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik dan turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi” dan

“Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas atas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah” (D.A Lasse, 2014)

1. Peran pelabuhan

Dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda

darat-laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat.

2. Fungsi pelabuhan

Fungsi Sebuah pelabuhan paling tidak ada empat, yaitu sebagai *Getway, Link, Interface, dan Industrial Entity*.

1) *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kakarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

2) *Link*

Dari batasan pengertian yang telah di paparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

3) *Interface*

Barang muatan yang di angkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal

dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*).

4) *Industrial Entity*

Pelabuhan yang di selenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhan atau “*a port could be regarded as a collection of bussines (ie. Pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded, warehouse, container, bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply) serving the international trade*”.

3. Fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan

Menurut (Aswan Hasoloan, 2017) Fasilitas pelabuhan pada dasarnya dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Pembagian ini di buat berdasarkan kepentingan terhadap kegiatan pelabuhan itu sendiri.

a. Fasilitas pokok

- 1) Alur pelayaran yaitu sebagai jalan kapal sehingga dapat memasuki jalan daerah dengan aman dan lancar.
- 2) Penahanan gelombang yaitu untuk melindungi daerah pedalaman pelabuhan dari gelombang, terbuat dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak.
- 3) Kolam pelabuhan yaitu berupa perairan untuk bersandarnya kapal-kapal yang berada di pelabuhan.
- 4) Dermaga yaitu sarana dimana kapal-kapal bersandar untuk memuat dan menurunkan barang atau untuk mengangkut dan menurunkan penumpang.

b. Fasilitas penunjang

- 1) Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.
- 2) Lapangan penumpukan adalah lapangan didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tahan terhadap cuaca untuk dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.

- 3) Terminal adalah lokasi khusus yang diperuntukan sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar/muat barang atau petikemas dan atau kegiatan naik/turun penumpang di dalam pelabuhan.
- 4) Jalan adalah suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki, yang menghubungkan antara terminal/lokasi yang lain, dimana fungsi utamanya adalah memperlancar perpindahan kendaraan di pelabuhan.

2.2 Pengertian sistem pembongkara batu bara

Menurut O'Brien (2003) dalam (Budi Sitorus, dkk 2016) Sistem adalah sekelompok komponen yang saling berhubungan, bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama dengan menerima *input* serta menghasilkan *output* dalam transformasi yang teratur.

Benny Agus Setiono (2017) menyebutkan perusahaan bongkar muat adalah satu-satunya perusahaan yang diberi wewenang oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan di Indonesia. Terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Untuk itu, perkembangan perusahaan jasa pengangkutan melalui laut berikut perusahaan-perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga semakin banyak bermunculan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang berbentuk perseroan terbatas yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan di perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang.

Kegiatan Usaha Bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan :

1. *Stevedoring* adalah pekerjaan pembongkaran barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai tersusun ke dalam palka kapal menggunakan derek kapal atau derek darat.
2. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepas barang dari tali/jala (*e tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
3. *Receiving/Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Menurut (Edy Nursanto, dkk 2016) Batubara adalah satu material yang tersusun dari bahan organik dan anorganik dengan kandungan organik pada batu bara dapat mencapai 50 % dan bahkan lebih dari 75 %. Bahan organik ini disebut maseral yang berasal dari sisa tumbuhan dan telah mengalami berbagai tingkat dekomposisi serta perubahan sifat fisik dan kimia baik sebelum ataupun sesudah tertutup oleh lapisan di atasnya, sedangkan bahan organiknya disebut mineral atau mineral *matter*. Kehadiran mineral dalam jumlah tertentu akan mempengaruhi kualitas batubara terutama parameter abu, sulfur dan nilai panas sehingga dapat membatasi penggunaan batubara. Keterdapatn mineral dalam batubara bermanfaat dalam mempelajari genesanya.

1) Pembentukan batu bara

Pembentukan batubara secara umum dapat dibagi dalam dua tahap yaitu: tahap *peatification* dan atau pengambutan (akibat proses geokimia). Tahap pengambutan merupakan tahap awal dari suatu proses pembentukan batubara. Pada tahap ini diperkirakan sisa tumbuhan yang terakumulasi tersimpan dalam kondisi reduksi di daerah rawa yang selalu tergenang air dengan kedalaman sekitar 0,5m sampai dengan 10m dari

permukaan air. Sisa tumbuhan tersebut oleh aktivitas bakteri anaerobik dan jamur diubah menjadi gambut. Perubahan ini disebut proses biokimia karena aktivitasnya dilakukan oleh bakteri.

2) Proses pembatubaraan

Tahap selanjutnya adalah proses pembatubaraan yang didominasi oleh proses geokimia. Dalam tahap ini terjadi kenaikan temperatur, tekanan dan waktu sehingga persentase unsur karbon dalam bahan asal pembentuk batubara ini cenderung untuk meningkat. Namun sebaliknya kandungan dari unsur hidrogen dan oksigen dalam sisa tumbuhan tadi menjadi berkurang. Karena proses pembatubaraan ini akan menghasilkan batubara dengan berbagai peringkat yang sesuai dengan tingkat kematangan pada bahan organiknya yaitu mulai dari lignit yang subbituminous, semi antrasit, antarasit dan meta antrasit. Adapun faktor terpenting didalam tahap pembatubaraan adalah peningkatan secara berangsur angsur dari gradien geotermik, penimbunan (*burial*) dan waktu.

2.3 Pelaksanaan sitem pembongkaran

Menurut Benny Agus Setiono (2017) pelaksanaan sistem pembongkaran yaitu :

a. Perencanaan

Sebelum kegiatan bongkar muat barang berlangsung pihak PBM dan Perusahaan Pelayaran melakukan meeting atau rapat bersama, untuk membahas persiapan-persiapan apa saja yang dibutuhkan pada saat kegiatan berlangsung, seperti alat yang dibutuhkan, TKBM atau buruh, dan pengawas.

b. Persiapan

Setelah proses perencanaan selesai maka langkah berikutnya adalah baik pihak Perusahaan Pelayaran atau Perusahaan Bongkar Muat (PBM) melakukan persiapan menyiapkan sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia (SDM)

a) Supervisor (Pengawas)

b) Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

2. Peralatan Yang Dibutuhkan

- a) Mekanis
- b) Non mekanis

Untuk memperlancar kegiatan bongkar muat barang tersebut dan mempersingkat waktu maka semua yang diperlukan baik Sumber Daya Manusia (SDM) maupun peralatan mekanis ataupun non mekanis harus disiapkan satu jam sebelum kegiatan bongkar muat barang berlangsung.

c. Pelaksanaan

Pada saat kegiatan bongkar muat barang berlangsung agar memperoleh hasil yang memuaskan maka harus dikerjakan dengan sungguh-sungguh, apabila menemukan komoditi atau barang yang mempunyai bobot yang berat maka dengan cepat harus menyiapkan atau mendatangkan alat yang sesuai agar tidak memakan waktu yang lama dan pada saat proses bongkar muat barang berlangsung, harus selalu ada petugas yang bertugas untuk mengawasi selama kegiatan berlangsung. Dan pada saat kegiatan bongkar muat barang berlangsung tidak lupa menyiapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan, seperti berita acara, time sheet, dan tally sheet yang bertujuan untuk membuktikan bahwa bongkar muat barang telah dilaksanakan, apabila semua itu telah dibuat maka dibuatkan juga pra nota, dan kemudian dibawa ke Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk dijadikan nota rampung. Setelah nota rampung jadi maka PBM menuju ke Perusahaan Pelayaran dengan membawa nota rampung tersebut dengan dilampiri Surat Perintah Kerja (SPK) yang bertujuan untuk menagih seluruh biayabiaya kegiatan bongkar muat, maka apabila dalam jangka waktu 7-14 hari tidak ada komplain dari pemilik barang, maka semua siap dibayar.

d. Penyelesaian

Setelah semua kegiatan selesai dan tidak terjadi komplain dari pihak yang bersangkutan, maka semua siap dibayar dengan rupiah.

Peningkatan produktivitas hasil kerja kegiatan bongkar muat barang, tidak lepas dari adanya beberapa faktor yaitu sebagai berikut.

1. Komoditi yang dibongkar

Komoditi atau barang yang akan dibongkar muat dari dan ke kapal, bermacam-macam jenisnya ada yang mempunyai bobot sangat besar adapula yang bobotnya kecil sehingga membutuhkan peralatan yang berbeda pula dan penanganan yang berbeda-beda. Maka untuk itu jika menemukan barang yang bobotnya sangat besar maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus menggunakan alat khusus dan menambah tenaga kerjanya.

2. Jenis kemasan

Jenis kemasan barang yang berbeda, ada yang berupa bag, peti, bal, cair, petikemas sehingga membutuhkan penanganan yang berbeda-beda dan alat yang berbeda pula agar barang tidak rusak.

3. Alat bongkar muat di darat

Alat merupakan faktor yang dapat dikatakan sangat mempengaruhi hasil produktivitas kerja, sebab apabila alat dapat bekerja secara baik dan tidak sering macet maka hasil produktivitas kerja pun menjadi maksimal namun sebaliknya apabila alat yang digunakan sering mengalami kerusakan atau mogok pada saat kegiatan bongkar muat, maka tidak memungkinkan kegiatan dihentikan dan hasil produktivitas pun menjadi menurun. Maka agar alat tidak sering mengalami macet seharusnya perusahaan harus melakukan perawatan yang teratur dan tidak menggunakan lagi alat yang sudah rusak atau menambah alat-alat bongkar muat sehingga kegiatan pembongkarandapat berjalan cepat. Dan alangkah lebih baik lagi apabila alat-alat bongkar muat ini disiapkan kurang lebih satu jam sebelum kapal datang, agar apabila kapal tiba di pelabuhan, maka dapat langsung memulai kegiatan bongkar muat tanpa menunggu alat lagi.

4. Produktivitas TKBM

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) juga mempengaruhi hasil produktivitas kerja, bagaimana tidak apabila TKBM kurang profesional atau kurang disiplin maka dapat mempengaruhi hasil dari produktivitas kerja bongkar muat. Oleh sebab itu untuk meningkatkan hasil produktivitas kerja bongkar muat sebaiknya memilih Tenaga Kerja Bongkar Muat yang ahli, untuk mendapatkan TKBM yang diinginkan maka Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Bongkar Muat tersebut.

5. Alat angkutan

Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan angkutan (Waiting Truk) akibat kemacetan ataupun truk mengalami mogok di jalan, maka dengan kejadian tersebut dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat dan mengakibatkan penurunan produktivitas kerja. Oleh sebab itu jika terjadi masalah seperti itu yang harus dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat adalah harus sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga mendapat atau memperoleh informasi mengenai keberadaan truk dan sebaiknya truk yang sudah tua atau sering mogok tidak digunakan lagi.

6. Keamanan Sekitar Pelabuhan

Sering terjadinya pencurian barang muatan pada saat barang dibongkar dipelabuhan atau barang berada di lapangan penumpukan sehingga Perusahaan Bongkar Muat mendapat klaim dari pemilik barang, sehingga terpaksa mengganti rugi barang yang hilang tersebut, oleh sebab itu untuk mengatasi masalah tersebut agar hasil produktivitas kerja Perusahaan Bongkar Muat tidak menurun maka Perusahaan harus lebih meningkatkan keamanan pada saat kegiatan pembongkaran berlangsung, dengan cara perusahaan membayar beberapa orang untuk menjaga keamanan pada saat proses pembongkaran berlangsung.

7. Keadaan cuaca

Dalam keadaan hujan maka untuk menghindari kerusakan barang dan keselamatan buruh maka pembongkaran barang terpaksa dihentikan, satu-satunya cara untuk menghindari penurunan produktivitas kerja lebih besar lagi maka sebaiknya sementara kegiatan dihentikan sampai hujan berhenti.

2.4 Tarif Bongkar Muat

Menurut Benny Agus Setiono (2017) Tarif pelaksanaan bongkar muat barang dipelabuhan diatur dengan keputusan menteri perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002.

1. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat yang dihitung berdasarkan pedoman dasar dari dan ke kapal di pelabuhan sebagaimana tercantum dalam lampiran keputusan ini.
2. Penetapan satuan ukuran-ukuran berat (ton) atau isi (m³) dalam pengenaan tarif berdasarkan satuan ukuran *manifest* atau realisasi bongkar muat.
3. Penetapan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berpedoman pada pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang di pelabuhan sebagaimana dimaksud dengan cara lain :
 - a. Menghitung biaya bagian tenaga kerja bongkar muat yang dilakukan bersama-sama oleh perusahaan bongkar muat dengan koperasi tenaga kerja bongkar muat beserta serikat pekerja TKBM.
 - b. Hasil perhitungan biaya bagian tenaga kerja bongkar muat tersebut pada huruf a ditambah dengan perhitungan biaya bagian perusahaan bongkar muat, maka penyedia jasa dan pengguna jasa bongkar muat menetapkan besaran tarif jasa pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berdasarkan kesepakatan.

1) Unsur Biaya :

Unsur biaya TKBM berdasarkan KM 25 tahun 2002, pasal 4 adalah

- a. Upah harian berdasarkan gilir kerja pada hari biasa dan lembur.
- b. Upah harian pada hari Minggu/libur.
- c. Melebihi prestasi kerja yang tidak menggunakan mekanik berdasarkan kesepakatan antara PBM/Serikat Kerja/TKBM.
- d. Tambahan upah untuk barang berbahaya atau mengganggu.
- e. Kesejahteraan.
- f. Jaminan sosial JKK,JHT,JK,JPK.
- g. Administrasi TKBM.
- h. Upah biaya bagian perusahaan bongkar muat.
- i. Tenaga supervisi bongkar muat.
- j. Alat-alat bongkar muat.
- k. Administrasi perusahaan bongkar muat.

2) Unsur biaya bagian PBM

- a. Tenaga supervisi bongkar muat.
- b. Alat-alat bongkar muat.

3) Sesuai lampiran keputusan KM 25 tahun 2002, pedoman perhitungan besar tarif bongkar muat dinyatakan dalam rumus:

$$T = \frac{F (W+H+I+K) + (S+M+A)}{P}$$

Keterangan :

T = Besarnya tarif bongkar muat.

F = Faktor koefisien.

W = Upah TKBM.

H = Kesejahteraan TKBM.

I = Asuransi

K = Administrasi koperasi TKBM.

S = Supervisi

M = Alat-alat bongkar muat.

A = Administrasi PBM.

P = Produktivitas kerja bongkar muat/gilir kerja/derek kapal.

4) Terminal Operator

Dalam pelaksanaan bongkar muat barang *general cargo* di pelabuhan maka ada 3 unsur yang saling terkait, yaitu :

- a. Dermaga.
- b. Gudang.
- c. Lapangan penumpukan.

5) Bila mengerjakan kapal dalam bongkar muat barang, maka PBM hanya bertindak sebagai *Ship Operator* saja. Batas tanggung jawabnya akan meliputi :

- a. *Stevedoring*.
- b. *Cargodoring*
- c. *Receiving/delivery*.

6) Bila PBM mempunyai gudang lini 1, maka PBM bertindak sebagai terminal operator. Batas tanggung jawab akan meliputi

- a. *Stevedoring*.
- b. *Cargodoring*.
- c. Barang dalam gudang.
- d. *Receiving/delivery*.

2.5 Pihak-Pihak Pengawas Bongkar Muat

Menurut Benny Agus Setiono (2017) tenaga supervisi bongkar muat adalah tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) yang terdiri dari :

- a. *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat diatas kapal.
- b. *Chief tally clerk* adalah penyusun rencana pelaksana dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survei kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan secara periodik.

- c. *Foremen* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
- d. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- e. *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargo doring*, *receiving/delivery*.
- f. *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery*.
- g. *Quay Supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.
- h. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- i. *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargo doring*, *receiving/delivery*.
- j. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- k. *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargo doring*, *receiving/delivery*.
- l. *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargo doring*, *receiving/delivery*.

2.6 Instansi-Instansi Terkait

1. 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 pemilik barang.

2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Adalah salah satunya perusahaan yang diberi wewenang oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Sejalan dengan semakin meningkatnya perkembangan di Indonesia. Terutama mengenai kegiatan perdagangan internasional, sehingga menghasilkan frekuensi arus barang dan jasa melalui pelabuhan-pelabuhan di Indonesia semakin meningkat pula. Untuk itu, perkembangan perusahaan jasa pengangkutan melalui laut berikut perusahaan-perusahaan yang erat kaitannya dengan kegiatan pengangkutan tersebut, seperti perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) juga semakin banyak bermunculan. (Benny Agus Setiono, 2017)

3. PT. Pelindo

Adalah suatu instansi dibawah pengawasan Menteri Perhubungan yang berbentuk persero yang mengelola asset pelabuhan yang dapat dimanfaatkan oleh pengguna jasa pelabuhan. (Asset itu meliputi : kolam pelabuhan, dermaga, gudang penempatan, dll). (Hendra gunawan, dkk 2017)

4. Syahbandar

Adalah pejabat pemerintahan di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan dan dipenuhinya ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di

bidang angkutan di perairan, kepelabuhan dan perlindungan lingkungan maritim. (Pristika Handayani, 2015)

2.7 Alat-alat Bongkar Muat

Menurut Benny Agus Setiono (2017) Peralatan bongkar muat adalah alat-alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat yang meliputi:

1. Stevedoring
 - a. Jala-jala lambung kapal (Ship sidenet)
 - b. Tali Baja (Wire sling)
 - c. Tali rami manila (Rope sling)
 - d. Jala-jala baja (Wire net)
 - e. Jala-jala tali manila (Rope net)
2. Cargodoring
 - a. Gerobak dorong
 - b. Palet
 - c. Forklift
3. Receiving/delivery
 - a. Gerobak dorong
 - b. Palet
 - c. Forklift

2.8 Dokumen-Dokumen Bongkar Muat

Menurut Benny Agus Setiono (2017) saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat harus ada dokumen-dokumen yang harus dibuat dari Perusahaan Bongkar Muat atau pun dari pihak-pihak lain. Adapun dokumen yang ada saat kegiatan bongkar muat adalah :

1. Dokumen Pemuatan Barang
 - a. *Bill Of Lading*
Menyebutkan *Bill Of Lading* merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh Perusahaan Pelayaran yang memungkinkan barang bisa ditransfer dari *Shipper* ke *Consignee*.
 - b. *Cargo List*
Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal.

c. *Tally Muat*

Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam *tally* muat.

‘2. Dokumen Pembongkaran Barang

a. *Tally Bongkar*

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dankondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet* bongkar.

b. *Outturn Report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah barang dan kondisibarang pada waktu dibongkar.

c. *Cargo Manifest*

Keterangan rinci dari barang yang diangkut oleh kapal.

d. *Special Cargo List*

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang barang berharga, dll.

3. Dokumen Lainnya

a. *Daily Report*

Laporan harian jumlah *tonnage* / kubikasi yang dibongkar / muat per palka per hari.

b. *Balance Sheet*

Lembar kerja atau laporan harian jumlah *tonnage* / kubikasi yang dihasilkan per *party* barang / palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan dan kendala-kendala yang terjadi serta sisa jumlah barang yang belum dibongkar / muat, untuk pembongkaran disebut *discharging report* dan pemuatan disebut *loading report*.

c. *Statement of Fact*

Rekapitulasi dari seluruh *Time Sheet* yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

d. *Stowage Plan*

Gambar dari irisan memanjang / penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

e. *Damage Report*

Laporan kerusakan barang yang dibongkar muat dari dan ke kapal.

f. *Ship Particular*

Data-data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, *design* kapal, jumlah palka, jumlah *crane* dan kapasitas *crane*.

g. *Manifest*

Daftar barang yang akan dibongkar / muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, *voyage*, jenis barang, *tonnage*/kubikasi, No *B/L*, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

h. *Delivery Order*

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, *perty*, jumlah *colly*, jumlah *tonnage* / kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

i. *Mates' Receipt* (Resi Mualim)

Bukti pemuatan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan di check kebenarannya oleh *chief officer* (mualim I) berisi jenis barang yang dimuat, *party*, jumlah *tonnage* / kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut.