

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Pelabuhan**

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar/berlabuh, naik turun penumpang dan/bongkar muat barang yang dienkapi dengan fasilitasnya dan/atau pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar,serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Menurut D.A Lasse (2014) peraturan perundang-undangan Indonesia menyatakan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

#### **2.2 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran**

Menurut Suwarno (2011) Pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu :

1. Pelayaran Niaga ( *Shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine* ) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada

angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*Interinsulair*) maupun luar negeri (*Ocean going shipping*).

2. Pelayaran bukan niaga yaitu : Pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambangan, pelayaran penjaga pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Pelayaran yang dibahas disini adalah pelayaran niaga. Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan :

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut jauh lebih besar daripada sarana lain
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relatif lebih rendah
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*Freight*) per unit lebih murah karena dalam jumlah besar.

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseoran Terbatas (PT), Perseoran Comanditer (CV), dan lain – lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*Interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Mamfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau *shipping* industri sebagai berikut :

- 1) *Place utility* yaitu barang menjadi lebih bermamfaat setelah dipindahkan ketempat lain.
- 2) *Time utility* yaitu barang yang saat ini belum bermamfaat sekarang menjadi lebih bermamfaat.

- 3) *Owership utility* yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

### **2.3. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat**

(Benny Agus Setiono, 2011) menyebutkan perusahaan bongkar muat adalah salah satunya perusahaan yang diberi wewenang oleh pemerintah untuk melakukan kegiatan bogkar 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.

### **2.4 Pengertian Material**

Menurut Mulyadi, (2000). Material adalah sesuatu yang disusun atau dibuat oleh bahan. Pengertian material bahan baku yang diolah perusahaan industri dapat diperoleh dari pembelian lokal, impor atau pengolahan yang dilakukan sendiri. Dari beberapa pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa material adalah sebagai beberapa bahan yang dijadikan untuk membuat suatu produk atau barang jadi yang lebih bermanfaat.

### **2.5 Alat-alat Bongkar Muat**

Menurut (Edy Hidayat, 2009) alat-alat yang digunakan bongkar muat adalah :

1. *Mobile Crane*.

*Mobile crane* disebut juga kran darat adalah alat bongkar muat serbaguna yang dapat bergerak dimana saja bila dibutuhkan, *Mobil crane* terdiri dari atas 2 jenis yaitu menggunakan roda karet dan menggunakan rantai baja.



**Gambar 1. Mobile crane**  
Sumber. Dokumentasi Pribadi

## 2. Forklift

Forklift adalah peralatan penunjang kegiatan bongkar muat untuk mengangkat dan memindahkan barang dalam tonase kecil (hingga 5 ton) di dermaga, gudang, lapangan penumpukan, didalam palka kapal.



**Gambar 2. Forklift**  
Sumber : Dokumentasi Pribadi

### 3. *Truck Trailer*

Alat ini berupa truck dengan konstruksi deck datar yang digunakan untuk mengangkut barang dari tepi dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Alat ini memiliki kapasitas angkat hingga 20 ton dan dapat beroperasi di dalam/di luar pelabuhan.



**Gambar 3. *Truck Trailer***  
Sumber : Dokumentasi Pribadi

### 4. *Hook gancu*

Adalah alat yang digunakan untuk membantu mengangkat beban dengan cara di kaitkan. Sebuah hook angkat biasanya dilengkapi dengan kait pengaman untuk mencegah pelepasan dari kaitan wire rope sling ataupun rantai dari beban yang terpasang.



**Gambar 4. *Hook gancu***  
Sumber : Dokumentasi Pribadi

### 5. *Sling wire*

Adalah alat bantu angkat khususnya barang yang besar dan berat diberbagai industri. Karakteristik dari sling ini adalah salah satu dan atau kedua ujungnya diterminasi atau dibuat mata sebagai sarana untuk mengaitkan aksesoris untuk membantu aplikasi pengangkatan seperti Hook, Masterlink, dll.



**Gambar 5. *Sling wire***  
Sumber : Dokumentasi Pribadi

### 6. *Sling belt*

Sling belt adalah alat pengganti wire rope sling atau chain sling dalam aplikasi angkat (*Lifting*) dan mengikat (*Choker*).



**Gambar 6. *Sling Belt***  
Sumber : Dokumentasi Pribadi

## 7. Crane Kapal (*Ship Gear*)

Alat ini biasanya terletak dibagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat cargo dari palka kapal, kemudian dipindahkan ke dermaga. Lengan dari crane kapal harus cukup panjang, sehingga dapat memindahkan dari palka ke dermaga. Sistem yang digunakan pada crane kapal serupa dengan crane pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja, dengan motor sebagai penggeraknya dan berbagai ukuran *pully* sebagai pemindah dayanya.



**Gambar 7. Crane Kapal (*Ship Gear*)**

Sumber : Dokumentasi Pribadi

## 2.6 Fungsi dan Tenaga Perusahaan Bongkar Muat

### 1. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat

(Benny Agus Setiono, 2011) Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 88/AL. 305/Phd-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal, dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan :

- a. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.

- b. Perusahaan pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat
- c. barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak dibolehkan melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu PBM. Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkutan), sehingga fungsinyapun berbeda dengan pengangkut. Perusahaan pelayaran dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut di tuntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah di lakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan.

## **2. Tenaga Perusahaan Bongkar Muat**

(Benny Agus Setiono, 2011) menyebutkan tenaga supervisi bongkar muat adalah tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) yang terdiri dari :

### **a. *Stevedoring***

- 1) *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat diatas kapal.
- 2) *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.



- 3) *Foreman* 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.
- 4) *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- 5) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargo doring, receiving/delivery*.
- 6) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*.

**b. *Cargodoring***

- 1) Petugas bongkar muat adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.
- 2) *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- 3) *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargo doring, receiving/delivery*.

**c. *Receiving/Delivery***

- 1) *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- 2) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargo doring, receiving/delivery*.
- 3) *Wachman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargo doring, receiving/delivery*.

## 2.7 Dokumen-Dokumen Bongkar Muat

Menurut (Wahyu Agung Prihartanto, 2014) menyebutkan 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 dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet* bongkar.

#### b. *Outturn Report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang 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, dan lain-lain.

#### e. *Daily Report*

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

f. *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*.

g. *Statement of Fact*

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

h. *Stowage Plan*

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

i. *Damage Report*

Laporan kerusakan barang yang dibongkar muat dari dan ke kapal.

j. *Ship Particular*

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

k. *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.

l. *Delivery Order*

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

m. *Mates's Receipt* (Resi Mualim)

Bukti pemuatan barang ke kapal yang di keluarkan 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.

## **2.8 Instansi-Instansi Terkait Dalam Pembongkaran**

1. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) PT.CJ Logistik Indonesia Jawa Timur.

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 (Benny Agus Setiono, 2011).

2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) BUP PT. Delta Artha Bahari Nusantara Probolinggo.

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, 2011).

3. KSOP Kelas IV Probolinggo.

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).

4. Agen Kapal PT. Buana Lintas Lautan (BULL) Probolinggo.

Menurut H. A Abbas Salim (2016), halaman 98 Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran.

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agen atau agen, dan cabang agen.

Menurut Peraturan menteri perhubungan No : KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang di selenggarakan oleh oleh unit Pelaksana Teknis (UPT ) kantor Pelabuhan: Agen umum (General Agent) adalah perusahaan angkutan laut nasional /penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya baik kapal milik, kapal *charter* maupun kapal yang di operasikannya.

5. Karantina Probolinggo.

Kegiatan pembatasan atau pemisahan seseorang dari sumber penyakit atau dari orang yang terkena penyakit atau bagasi, kontainer, alat angkut, komoditi yang mempunyai resiko menimbulkan penyakit pada manusia. Karantina kesehatan adalah tindakan karantina dalam upaya pencegahan dan pemberantasan penyakit serta faktor resiko gangguan kesehatan dari dan atau keluar negeri serta dari suatu area ke area lain dari dalam negeri melalui pelabuhan bandara dan lintas batas darat.

6. PT. Pelabuhan Indonesia III Probolinggo (PT. Pelindo III)

Adalah Badan Usaha Milik Negara yang telah mendapatkan izin dari Otoritas Pelabuhan untuk menyelenggarakan pelayanan dan pengusahaan bongkar muat kapal di wilayah Pelabuhan Indonesia. PT. Pelabuhan

Indonesia bertanggung jawab atas kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat barang dalam proses pre customs clearance, custom clearance, dan post custom clearance maupun meliputi stevedoring, carrgodoring, dan receiving/delivery atas kelalaian dan kesalahan yang apabila terbukti telah dilakukan selama itu masih dalam lingkup tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia.

#### 7. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran merupakan usaha industri jasa transportasi laut yang memberikan manfaat sangat besar bagi perpindahan suatu barang melalui perairan, baik secara *'place utility'* maupun *time utility*. Berdasarkan kegiatannya pelayaran terbagi atas pelayaran niaga (*shipping business, commercial shipping, merchant marine*) dan pelayaran non niaga.

#### 8. Bea Cukai Probolinggo.

sesungguhnya terdiri dari dua kata yaitu bea dan cukai. Tentu saja kedua hal ini memiliki arti yang berbeda. Pengertian atau definisi dari bea cukai sendiri tercantum pada aturan pemerintah dalam bentuk UU. Pengertiannya dicantumkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006. Untuk pengertian secara gamblangnya, bea adalah pungutan yang ditentukan di ambil oleh negara. Pungutan ini bersifat wajib dan dikenakan terhadap barang-barang hasil ekspor dan impor. Sedangkan cukai adalah pungutan yang dilakukan oleh negara terhadap barang-barang dengan karakteristik tertentu yang terdapat pada undang-undang. Bea cukai juga merupakan salah satu pungutan untuk barang yang masuk di Indonesia. Sehingga dapat kita katakana sebai bea cukai masuk.

### 2.9 Tarif Bongkar Muat

1. Tarif pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan diatur dengan keputusan menteri perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002.
  - a. 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.

- b. Penetapan satuan ukuran-ukuran berat atau isi dalam pengenaan tarif berdasarkan satuan ukuran *manifest* atau realisasi bongkar muat.
2. 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.

Unsur Biaya :

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

- 1) Upah harian berdasarkan gilir kerja pada hari biasa dan lembur.
- 2) Upah harian pada hari Minggu/libur.
- 3) Melebihi prestasi kerja yang tidak menggunakan mekanik berdasarkan kesepakatan antara PBM/Serikat Kerja/TKBM.
- 4) Tambahan upah untuk barang berbahaya atau mengganggu.
- 5) Kesejahteraan.
- 6) Jaminan sosial.
- 7) Administrasi TKBM.
- 8) Upah biaya bagian perusahaan bongkar muat.
- 9) Tenaga petugas bongkar muat.
- 10) Alat-alat bongkar muat.
- 11) Administrasi perusahaan bongkar muat.
- 12) Unsur biaya bagian PBM.

- 13) Tenaga petugas bongkar muat.
- 14) Alat-alat bongkar muat.

## 2.10 Fasilitas kegiatan Terminal Operator

### 1. *Truck Trailer*

Dalam pelaksanaan bongkar muat barang *general cargo* di pelabuhan maka ada 2 unsur yang saling terkait, yaitu :

- a. Dermaga.
- b. Lapangan penumpukan (*open storage*).
- c. Gudang.

### 2. 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*.

### 3. Bila PBM mempunyai lapangan penumpukan (*open storage*) lini 1, maka PBM bertindak sebagai terminal operator.

Batas tanggung jawab akan meliputi :

- a. *Stevedoring*.
- b. *Cargodoring*.
- c. Barang dalam lapangan penumpukan (*open storage*).
- d. *Receiving/delivery*. (Benny Agus Setiono, 2011)