

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Peran dan Fungsi Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh atau tempat bersandarnya kapal yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”.

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

Dalam pengertian diatas terdapat dua moda angkutan yakni angkutan diperairan (*water carriers*) dan angkutan didarat (*non water carriers*) saling memindahkan muatan satu terhadap yang lain, baik penumpang maupun barang. Pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal yang dapat melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran *cargo*, termaksud dalam area dimaksud suatu lokasi dimana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah beraktivitas, atau yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar.

2. 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. Apabila diamati perkembangan historis beberapa kota metropolitan terlebih di negara kepulauan seperti Indonesia, maka pelabuhan turut membesarkan kota dimaksud. 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. (Lasse, 2014)

3. Fungsi Pelabuhan

Adapun fungsi pelabuhan menurut (Lasse, 2014) dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. *Gateway* (gapura atau pintu gerbang)

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah ajalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

b. *Link* (Mata rantai)

Dari batasan pengertian yang telah dipaparkan 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.

c. *Interface* (Tempat pertemuan)

Barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan uat dan satu kalo di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari ke sarana angkuta dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan ntuk memindahkan muatan menjembatani kapal dan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal.

d. *Industry Entity* (Entitas Industri)

Jika pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan.

2.2 Pengertian, Jenis-jenis dan Status Petikemas

1. Pengertian Petikemas

Menurut Imam Wahyma udi., dan Gata Dian Asfari (2015), yaitu petikemas (*Container*) adalah barang-barang yang dikirim dimasukan dalam peti dengan ukuran yang sudah distandarisasi sebagai pembungkus. Karena ukurannya sudah tertentu dan teratur, maka penempatannya dan pengangkutannya lebih efesien.

2. Jenis-jenis petikemas

Menurut (Subandi, 2013) jenis petikemas dibagi dalam enam kelompok, yaitu:

a. *General Cargo Container*

General cargo container semacam ini digunakan untuk mengangkut bermacam-macam muatan yang tidak memerlukan perhatian secara khusus mengenai temperatur, peranginan (*ventilasi*) dan faktor-faktor lain. *Container* semacam ini sangat sesuai untuk memuat barang yang dibungkus dalam karton. Lantai dan dinding-dindingnya dipasang alat-alat pengikat untuk mengikat muatan.

b. *Reefer (Refrigerated) Container*

Container ini dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan seperti daging, ikan, buah-buahan, obat-obatan, minuman, dll.

c. *Bulk Container*

Container ini dikhususkan untuk mengangkut muatan curah seperti butir-butiran, tepung, dll. Di tempat tujuan, *container* ini dikosongkan dengan menggunakan peralatan hidrolis.

d. *Open-sided Container*

Suatu *container* yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (*end door*) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding samping yang dapat dibuka, diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.

e. *Open-top Container*

Container yang bagian atasnya (atap) dapat dibuka. Bagian atas *container* ini diberi terpal dan batang-batang penyangga yang dapat digulung (*digeser*) untuk memudahkan pemuatan oleh kran, biasanya dipergunakan untuk mengangkut alat-alat berat seperti besi, mesin, *spare-part* dan lain-lain.

f. *Flat Rack Container*

Container ini biasa digunakan untuk memuat mesin-mesin yang berukuran besar dan berat.

3. Status Petikemas

Prinsip dasar pengiriman barang dengan sistem angkutan petikemas terbagi dua status, yakni *Full Container Load (FCL)* dan *Less Than Container Load (LCL)*, Menurut Subandi (2013) yaitu:

a. *Full Container Load*

Full Container Load (FCL) adalah suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan container yang menyatakan bahwa muatan sepenuhnya dimuat secara container. Artinya dalam suatu container berisi muatan penuh yang dimiliki oleh satu pemilik (eksportir/importir). Muatan distuffed digudang eksportir (di pelabuhan muat) dan di-unstuffed di gudang importir (di pelabuhan tujuan). Jadi dengan kondisi FCL memungkinkan pengiriman muatan dalam container secara *door-to-door*.

b. *Less Than Container Load (LCL)*

Less Than Container Load (LCL) adalah suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan container yang menyatakan bahwa muatan tidak sepenuhnya dimuat secara container. Artinya dalam suatu container berisi bermacam-macam barang dengan pemilik barang (eksportir/importir) yang berlainan.

2.3 Instansi Pemerintah Di Pelabuhan

Dalam kegiatan bongkar dan muat petikemas melibatkan beberapa instansi dan perusahaan untuk melancarkan pergerakan arus petikemas, berikut instansi yang terlibat dalam kegiatan bongkar dan muat petikemas, Menurut D.A. Lasse (2014) yaitu:

1. Administrator Pelabuhan

Bertugas sebagai koordinator pelaksana fungsi pemerintahan di pelabuhan.

2. Syahbandar

Bertugas dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran mencakup pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan perairan, kepelabuhan dan perlindungan lingkungan maritim.

3. Bea Cukai

Bertugas melakukan pengawasan dan pemeriksaan barang yang keluar masuk pelabuhan.

4. Imigrasi

Bertugas melakukan pemeriksaan administratif terhadap *crew list*, paspor, Anak Buah Kapal (ABK).

5. Kesehatan Pelabuhan

Bertugas untuk pencegahan asuk dan atau keluarnya penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah.

6. Karantina

Bertugas mencegah hama penyakit, dan organisme pengganggu tumbuhan karantina dari luar negeri ke dalam wilayah negara Republik Indonesia.

2.4 Receiving dan Delivery

Akhir dari empat fase aktivitas operasional di dermaga adalah operasi serah terima (*Receiving & Delivery*). Pada operasi serah terima barang ini khususnya barang melalui rute langsung, kendaraan angkutan darat bear-benar secara fisik bertemu dengan kapal. Sehingga oleh karenanya operasi kapal truck losing dan atau truck loading merupakan aktivitas yang sangat *timely*.(Lasse, 2014)

1. Proses *Receiving* Petikemas

- a. *Customer* mengajukan permohonan *Lift-Off* dan pengambilan kontainer pada petugas dengan melampirkan *Delivery Order* (*copy* asli).
- b. Verivikasi dokumen dan input data melalui ETOS kemudian menerbitkan Nota Pembayaran (*lift-off, storage, jasa refer* dll)

dan Menerbitkan Kartu Muat/RC dan diserahkan pada pengguna jasa.

- c. *Customer* membayar nota secara *cash* dan menerima Nota Lunas dan Kartu Muat/RC kemudian menyerahkan pada *truck driver*.
- d. Pada kegiatan *receiving trucking* terlebih dahulu melalui *gate-in* untuk cek fisik kontainer, *input* data melalui ETOS, dan penimbangan berat kontainer.
- e. Petugas akan mencetak *Struck Gate In* yang berisi posisi *stack container* yaitu *Block, Bay, Row* dan *Tier* yang sudah ditentukan.
- f. Setelah melakukan penimbangan dan *input* data petugas akan mengarahkan *trucking* ke CY untuk melakukan proses *stacking*
- g. *Truck Driver* menyerahkan KM/RC dan *Struck Gate In* pada petugas CY kemudian petugas CY meminta RTG melakukan *Lift-Off* dari *chassis* ke CY dan posisi *container* di input ke *henheld* ETOS dilanjutkan penandatanganan KM.
- h. Kontainer memasuki tahap *stacking* dan dilakukan proses *placement* melalui ETOS.
- i. *Placement* selesai dilakukan dan *trucking* pergi menuju *gate-out* untuk di pengecekan terakhir sebelum meninggalkan terminal.

2. Proses *Delivery* Kontainer Menggunakan ETOS

- a. *Customer* mengajukan permohonan *Lift-On* dan pengambilan kontainer pada petugas dengan melampirkan *Delivery Order* (*copy* asli).
- b. Verifikasi dokumen dan *input* data melalui ETOS kemudian menerbitkan Nota Pembayaran (*lift-on, storage, jasa refer* dll) dan Menerbitkan SP2 dan diserahkan pada pengguna jasa.
- c. *Customer* membayar nota secara *cash* dan menerima Nota Lunas dan SP2 kemudian menyerahkan pada *truck driver*.

- d. *Truck driver* menuju *Gate In*, menyerahkan SP2 dan nota pembayaran pada petugas.
- e. Petugas akan mencetak *Struck Gate In* yang berisi posisi *stack container* yaitu *Block, Bay, Row* dan *Tier* yang sudah ditentukan.
- f. *Truck Driver* menyerahkan SP2 dan *Struck Gate In* pada petugas CY kemudian petugas CY meminta RTG melakukan *Lift-On* dari CY ke *Chassis* dan posisi *container* di input ke *henheld* dengan status *unplacement* ETOS dilanjutkan penandatanganan SP2.
- g. Setelah itu *trucking* pergi menuju *gate-out* untuk di pengecekan terakhir sebelum meninggalkan terminal.

2.5 Pelaksanaan Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan pemindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya, lingkup kegiatan bongkar muat barang, yaitu:

1. *Stevedoring*

Merupakan kegiatan pemuatan barang dari dermaga ke kapal atau kegiatan pembongkaran dari kapal ke dermaga. Pada saat pelaksanaan kegiatan muat, terjadi kegiatan siklus ganco sebagai berikut:

- a. Persiapan dan pengaitan muatan.
- b. Pengangkatan muatan ke palka.
- c. Penurunan muatan dan pelepasan ganco.
- d. Pengembalian hook.

2. *Cargodoring*

Merupakan kegiatan pemindahan muatan di dermaga dari sisi lambung kapal ke lokasi penumpukan atau sebaliknya, Kegiatan *cargodoring* sebagai berikut:

- a. Muatan diambil dari tempat dimana muatan didaratkan oleh hook di sisi dermaga.

- b. Muatan dipindahkan dari sisi dermaga ke area penumpukan.
- c. Menempatkan atau menumpuk muatan di tempat penyimpanan.
- d. Peralatan dikembalikan di sisi dermaga, untuk menyelesaikan siklus.

3. *Receiving* dan *delivery*

Merupakan kegiatan penerimaan dan penyerahan barang-barang muatan yang berlangsung di sisi lambung kapal/dermaga, di gudang atau di lapangan penumpukan. (Wahyu Agung, 2015)

2.6 Peralatan bongkar muat petikemas

Peralatan bongkar muat petikemas tergantung kepada besar pergerakan peti kemas, pada saat arus masih kecil cukup digunakan *crane* sederhana, dan semakin tinggi arus peti kemas harus digunakan perangkat dengan kapasitas lebih tinggi. Ali Imron (2015) Berikut jenis alat bongkar muat :

1. *Container Crane*

Crane yang digunakan untuk membongkar atau memuat peti kemas dari dan ke dermaga ke kapal peti kemas atau memindahkan peti kemas dari satu tempat ketempat lain di dalam terminal peti kemas.

2. *Forklift*

Forklift adalah peralatan yang dipergunakan untuk memindahkan peti kemas dari lapangan penumpukan atau di gudang/pabrik.

3. *Rubber Tyred Gantry (RTG) Crane*

RTG Crane adalah gantry mobile crane digunakan untuk penumpukan peti kemas dalam lapangan penumpukan terminal peti kemas. *RTGS* digunakan pada terminal peti kemas dan lapangan wadah penyimpanan yang bergerak mengangkang di atas jalur rel / jalan dan penyimpanan kontainer, atau ketika

kepadatan maksimum penyimpanan dalam penumpukan peti kemas yang diinginkan.

4. *Spreader*

Kegunaannya sangat bermanfaat untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat. Kegunaan *spreader* untuk peti kemas sangat berpengaruh terhadap kecepatan bongkar muat.

5. *Reach stracker*

Merupakan peralatan bongkar muat peti kemas yang digunakan ngkar atau memuat dan menyusun peti kemas sampai dengan ketinggian 5 (lima) tiers. Alat ini berpaduan dari *forklift* dan *mobile crane* sehingga dapat beroperasi secara bebas seperti mengangkat, memabawa dan menyusun *container* dari atas chasis ke lapangan penumpukan.

6. *Head Truck And Chasis*

Alat ini atau disebut juga dengan *Trailer* digunakan di terminal petikemas untuk mengangkut peti kemas dari dermaga ke lapangan penumpukan untuk mengangkut peti kemas ke gudang *Container Freight Station (CFS)* atau sebaliknya. Fungsi lain adalah untuk kegiatan receiving / delivery, disamping itu juga sebagai alat angkut peti kemas ke dan dari kapal Ro-Ro. Pengguna alat ini juga lebih luas dan dapat dioperasikan di jalan umum sesuai kemampuan daya dukung jalan setempat.

7. Jembatan Timbang

Alat ini digunakan untuk mengetahui jumlah *tonnage* dari kontainer, yang diangkut oleh truck pada saat masuk (*Gate In*).

8. *Sling*

Yaitu tali yang digunakan untuk mengikat muatan yang akan dibongkar atau dimuat dari dan ke kapal.

2.7 Kendala-Kendala Bongkar Muat

Ada beberapa faktor yang menyebabkan proses bongkar muat petikemas mengalami kendala-kendala, seperti kinerja dari sumber daya manusia yang masih kurang efektif, kelengkapan peralatan bongkar mat, mobil pengangkut (*Trucking*) yang di sediakan kurang efektif. Dalam meningkatkan pelayanan yang baik maka perusahaan dituntut untuk dapat mencapai produktivitas yang tinggi, pada peningkatan produktivitas tersebut diperlukan evaluasi dalam mengatasi kenda-kendala yang terjadi pada kegiatan bongkar muat.

Menurut Zubaidah Hanum dan Dina Riswana (2014), Karena perencanaan dan pengawasan yang tidak efektif akan mengakibatkan kendala-kendala antara lain :

1. sering terjadi penundaan yang mengakibatkan banyaknya waktu terbuang tanpa melakukan pekerjaan sehingga *through put* dermaga menjadi rendah pula
2. rendahnya pemanfaatan sumber-sumber daya dermaga serta rendahnya *out put* kapal yang dapat mengarah kepada kapal lebih lama berada di pelabuhan.
3. tingkat pengetahuan karyawan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat akan berpengaruh langsung terhadap kuantitas dan kualitas dari hasil kerja

Kendala-kendala tersebut menyebabkan petikemas tidak bisa dilayani tepat waktu karena proses bongkar-muat peti kemas terhambat, kemacetan kendaraan membawa masuk peti kemas ke area yard, dan keterlambatan eksekusi sistem. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh penerapan sistem ETOS terhadap layanan petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. (Johanes et al, 2018)

2.8 Produktivitas Bongkar Muat

Produktivitas kerja sebagai perbandingan hasil-hasil yang dicapai dengan keseluruhan sumber daya yang di pergunakan atau perbandingan jumlah produksi (*output*) dengan sumber daya yang digunakan (*input*). Dengan begitu produktivitas merupakan ukuran hubungan antara input (tenaga kerja, modal, sumber daya alam, energi, dan lain-lain) dengan kualitas dan kuantitas output (barang dan jasa).

Bagi karyawan, tingkat produktivitas kerja yang tinggi dapat memberikan keuntungan tersendiri, seperti peningkatan gaji, memperluas kesempatan untuk dipromosikan, serta membuat ia semakin ahli dan berpengalaman dalam bidang pekerjaannya. Oleh sebab itu, pemimpin harus benar-benar memberikan perhatian terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja, diantaranya motivasi kerja, stres kerja, insentif, lingkungan kerja, pelatihan dan disiplin. (Roni Faslah., dan Meghar Tremtari Savitri., 2013)

Bongkar muat peti kemas merupakan salah satu faktor terpenting bagi pemerintah dalam menjalankan roda perekonomian negara. Salah satu fasilitas yang dimiliki oleh pelabuhan yaitu terminal petikemas yang digunakan sebagai tempat keluar masuknya barang khususnya petikemas. Analisa kinerja pelayanan bongkar muat petikemas perlu dilakukan seiring dengan meningkatnya arus petikemas yang ada. Kegiatan bongkar muat petikemas di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya bongkar muat petikemas dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut: "Pekerjaan membongkar peti kemas dari atas *deck* atau palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau sebaliknya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas *deck* atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan derek kapal".

Dari pengertian kegiatan bongkar muat petikemas di pelabuhan di atas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat petikemas

tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas deck kapal pengangkut. (Muhammad Arief Yulianto., dan Benny Agus Setiono. 2013)

2.9 Dokumen Bongkar Muat

Dapat diketahui nilai korelasi antara Kualitas pelayanan dokumen terhadap kepuasan pengguna jasa adalah besar. Artinya kualitas pelayanan dokumen mempunyai korelasi kuat dan positif terhadap kepuasan pengguna jasa sehingga dapat disimpulkan bahwa jika kualitas pelayanan dokumen meningkat maka akan diikuti dengan peningkatan kepuasan pengguna jasa dan begitu juga sebaliknya. (Brata et al, 2016)

Menurut Wahyu Agung Prihartanto (2014), yaitu:

1. Dokumen Pemuatan Barang

a. *Bill Of Lading*

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa di transfer 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 Bongkar

a. *Container Vessel Identification Advice (CVIA) Manifest*

Data pemberitahuan kedatangan kapal dan muatan yang akan sandar di dermaga untuk dilakukan proses bongkar muat.

b. *Recapitulation Container Discharging Report*

Dokumen yang berisi data barang atau kontainer yang telah dibongkar.

c. *Damage Cargo List*

Khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuatkan daftar tersendiri dan diberikan penjelasan rinci mengenai dimana kerusakan terjadi.

d. *Time Sheet*

Laporan penghitungan jumlah banyaknya muatan yang diterima atau muatan yang dibongkar oleh kapal.

e. *Manifest Bongkaran*

Daftar barang yang akan dibongkar atau dimuat dari kapal atau ke kapal, berisi nama kapal, *voyage*, jenis barang, *tonage*, No B/L, *Shipper*, *Consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

f. SP2

Surat penyerahan peti kemas kepada *shipper*.

g. *Container Interchange Receipt (CIR)*

Dokumen yang digunakan apabila kontainer terjadi kerusakan.

h. *Tally Man*

Penginputan data kegiatan bongkar muat dikapal dalam sistem *Electronic Operation System (ETOS)*

3. Dokumen Muat

a. *Container Vessel Identification Advice (CVIA) Manifest*

Data Pemberitahuan kedatangan kapal dan muatan yang akan sandar di dermaga untuk dilakukan proses bongkar muat.

b. *Recapitulation Container Manifest Summary*

Dokumen yang berisi tentang data barang atau kontainer yang telah dimuat.

c. *Damage Cargo list*

Khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuatkan daftar tersendiri dan diberikan penjelasan rinci mengenai dimana kerusakan terjadi.

d. *Time Sheet*

Laporan penghitungan jumlah banyaknya muatan yang diterima atau muatan yang dibongkar oleh kapal.

e. *Stowage plan (Bay Plan)*

Adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang telah dimuat atas kapal, untuk kapal peti kemas stowage plan di sebut *bay plan*.

f. *Cargo list (loading list)*

Daftar dari semua barang yang dimuat dalam kapal.

g. Resi Mualim (*Mate Receipt*)

Surat tanda terima barang atau muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut ditanda tangani oleh mualim I.

h. Kartu Muat (*Receipt Card*)

Dokumen yang berisi data dari kontainer dan trucking yang digunakan untuk memasuki area penumpukan.

i. *Delivery Order*

Suatu surat yang menyatakan kepemilikan atas barang atau muatan, dima D/O dapat diperoleh dengan menukar B/L miliknya.

j. *Tally Man*

Penginputan data kegiatan bongkar muat dikapal dalam sistem *Electronic Operation System (ETOS)*.