

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Pembongkaran

Pengertian bongkar muat adalah kegiatan menurunkan muatan-muatan dari dalam palka kapal ke atas dermaga atau langsung ke alat angkut atau ke tongkang, sedangkan muat yaitu sebaliknya kegiatan menaikkan muatan dari atas dermaga atau dari alat angkut ke dalam palka kapal.

Perusahaan bongkar muat (*stevedoring*) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit (Edy Hidayat, 2014).

Menurut Suyono, 2017 : Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat.

Pelabuhan adalah terminal tempat kapal-kapal melakukan bongkar muat barang yang ditujukan untuk memudahkan perpindahan barang dari angkutan ke angkutan darat sebaliknya. Untuk melayani bongkar muat tersebut, pelabuhan menyediakan fasilitas *super structure* dan *infra structure* berupa dermaga, gudang, lapangan. Dalam memberikan pelayanan di

pelabuhan khususnya operasi penyerahan dan penerimaan muatan atau barang-barang yang disebut dengan operasi penjualan jasa khususnya barang yang disesuaikan dengan dokumen-dokumen yang disesuaikan dengan kebutuhan operasi baik bagi pihak pengangkut (*carrier*), pengiriman (*Shipper*) maupun bagi penerima barang (*consignee*). Dokumen pengapalan (*shipping document*) mempunyai fungsi sebagai alat untuk. (1) Menyatakan hak milik atas barang-barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkut tersebut. (2) Melindungi muatan mulai sejak dipersiapkan untuk dimuat di dalam kapal di pelabuhan pemuatan sampai muatan ini diserahkan kepada pemiliknya (*consignee*) di pelabuhan tujuan barang (Rasyimah, 2014).

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan sebenarnya merupakan pelaksanaan dari suatu perjanjian kerja antara perusahaan bongkar muat dengan pihak pengangkut sebagai pihak yang menguasai barang. Sehingga dalam pelaksanaan bongkar muat tidak terlepas dari adanya suatu perjanjian yang memberikan hak dan tanggung jawab dari masing-masing pihak. Pelabuhan yang dikelola dengan efektif dan efisien serta dilengkapi dengan fasilitas memadai akan membawa dampak positif bagi perdagangan dan perindustrian daerah penyangga tempat pelabuhan tersebut berada sehingga setiap proses pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan berjalan dengan lancar. Oleh karena itu, pelabuhan mempunyai peran penting dalam perdagangan internasional (Hendro Saptono, 2016).

Kapasitas terminal di suatu pelabuhan di tentukan oleh lamanya pelayanan dan banyaknya jumlah server yang dapat dipakai pada waktu bersamaan. Antrian yang terjadi disebabkan oleh kedatangan kapal yang lebih besar dari rata-rata waktu pelayanan kapal. Kedatangan kapal pada terminal curah kering mencapai 5 kapal per hari sedangkan waktu rata-rata pelayanan kapal mencapai 3 hari per kapal. Dengan keadaan ini maka dapat menyebabkan antrian kapal cukup tinggi. Antrian yang tinggi ini terjadi

karena rendahnya kualitas pelayanan bongkar muat kapal pada terminal curah kering sehingga kapal memerlukan waktu yang lebih lama untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Hal ini ditandai dengan terbatasnya peralatan dan fasilitas yang mendukung aktivitas bongkar muat kapal. Selain itu jumlah dermaga yang terbatas dibandingkan dengan jumlah kapal yang akan bersandar (Abadi Ginting, 2015).

Salah satu unsur penting dalam upaya pencegahan kerja adalah faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku kerja dan lingkungan kerja. Perilaku yang dimaksud adalah perilaku TKBM ketika berada di areal pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat dan lingkungan kerja difokuskan pada desain alur kerja kegiatan bongkar muat dan rambu-rambu peringatan bahaya kecelakaan kerja. Kejadian kecelakaan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan Tanjung Emas Semarang dapat menyebabkan terhambatnya kegiatan pelabuhan khususnya kegiatan bongkar muat dan beberapa kegiatan lainnya di pelabuhan Tanjung Emas Semarang secara umum sebagai pintu gerbang arus barang sehingga dapat berdampak buruk pada perekonomian Jawa Tengah. Masalah yang sangat penting mendapat perhatian yang berkaitan dengan kecelakaan kerja adalah faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pekerja dan beresiko terjadinya kecelakaan kerja TKBM (M. Rais Priyadi, 2016).

Berbagai macam faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di tempat kerja, seperti pengawasan terhadap kerja, peralatan dan perlengkapan kerja yang sudah tidak layak pakai, dan juga pemakaian alat pelindung diri. Dilakukan pengawasan oleh petugas *safety* PT. Pelabuhan terhadap perusahaan bongkar muat dan tenaga kerja bongkar muat, dimana mereka harus mematuhi peraturan yang telah diterapkan di wilayah kerja seperti pemakaian alat pelindung diri, rambu keselamatan dan kesehatan kerja dan lain-lain. Penerapan peraturan tersebut tidak terlepas dari perilaku tenaga kerja bongkar muat. *Unsafe action* dan *unsafe condition* berpotensi

menimbulkan kecelakaan kerja dan menyebabkan kegiatan bongkar muat menjadi terhenti, serta dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan. Upaya pencegahan kecelakaan kerja akibat *unsafe action* tenaga kerja bongkar muat perlu dilakukan, dalam hal ini adalah adanya kesadaran akan pentingnya keselamatan dalam bekerja (Datuh Inayah Dibyaguna Suryanto, 2015).

Menurut Edy Hidayat, 2017 : Bongkar muat barang-barang yang diangkut dengan kapal laut biasanya melalui beberapa proses kegiatan yaitu: barang-barang yang masuk ke pelabuhan terlebih dahulu disimpan di tempat penumpukan (baik di gudang maupun lapangan penumpukan), kemudian di angkut ke dermaga dan selanjutnya dimuat ke kapal. Sebaliknya terhadap barang-barang yang dibongkar dari kapal melalui proses yang sebaliknya, yaitu: barang-barang dibongkar dari kapal ke dermaga, kemudian diangkut ke tempat pemilik barang tersebut. Akan tetapi dalam hal-hal tertentu terdapat barang-barang yang tidak melalui tempat penumpukan dan langsung diangkut ke tempat pemilik. Untuk mengangkut dan membongkar barang-barang tersebut di perlukan peralatan bongkar/muat.

Jenis peralatan bongkar muat yang digunakan di pelabuhan sangat tergantung kepada jenis barang yang akan dibongkar/muat. Secara umum jenis barang dimaksud dikelompokkan menjadi 3 jenis yaitu: barang yang dikemas dengan petikemas, *general cargo* dan barang curah (kering/cair).

Bongkar/muat barang curah baik barang curah cair maupun barang curah kering. Barang curah cair adalah dalam bentuk cairan (*liquid*) seperti air, minyak nabati, minyak bumi, hasil kimia dan gas. Sedangkan barang curah kering berupa butiran padat seperti tepung, pasir, semen, beras, jagung, gandum dan lain-lain.

Untuk mengangkut barang curah cair biasanya digunakan kapal-kapal tangki ultra (*supertanker*) dan untuk bongkar muatnya antara dermaga dengan tempat-tempat penimbunan muatan curah (*tangki/silo*) antara dermaga dengan tempat-tempat penimbunan muatan curah cair ini dihubungkan melalui pipa

dicurahkan dengan tenaga pompa. Sedangkan peralatan yang digunakan untuk barang curah kering biasanya digunakan suatu kombinasi dari peralatan penghisap, *grab*, *hopper*, dan *conveyor*.

Muatan curah terbagi menjadi muatan curah cair dan curah kering/padat. Untuk menangani bongkar muat muatan curah cair dikenal jenis peralatan yang terdiri dari pompa hisap, truk tangki dan tangki permanen di pelabuhan. Sedangkan untuk muatan curah kering, selain truk juga diperlukan adanya *hopper* dan *conveyor* yang dijelaskan dibawah ini.

a. *Hopper*

Hopper adalah kelengkapan dari sistem *conveyor* yang berfungsi untuk menampung muatan curah yang di-*supply* dan *conveyor* sebelum diteruskan ke alat pengangkut lain seperti misalnya dumtruk. Pada pelabuhan-pelabuhan tertentu, *hopper* telah dilengkapi dengan mesin-mesin penimbang sehingga muatan curah tersebut dapat langsung dimasukkan ke dalam karung secara otomatis dan cepat.

b. *Conveyor*

Belt conveyor yang juga disebut sabuk berjalan adalah peralatan penerus (*conveying equipment*) yang memungkinkan gerakan meneruskan dan memindahkan muatan secara *horizontal*. Jenis peralatan penerus ini ada beberapa macam seperti *roller*, *rubberconveyor* dan *pneumatic conveyor*. Muatan yang bisa di-*handling* adalah barang curah kering seperti beras, jagung, tepung atau biji-bijian palawija.

Sistem kerja *conveyor* adalah karet yang berjalan dengan penggerak motor listrik pada setiap unitnya melalui roda pada ujung-ujungnya. Pada bagian sepanjang setiap unitnya, ban karet di topang oleh rol yang berputar pada setiap jarak 0,5 meter yang berfungsi sebagai peluncur ban karet karena beban, sehingga ban dapat berputar dengan ringan. Muatan curah kering berada pada luasan ban/sabuk karet yang berbentuk cekung dan akan berpindah pada unit *conveyor* lainnya. Karena sistem kerja yang demikian

maka arah dan pengaturan *conveyor* dapat dilakukan mengikuti kebutuhan dan sesuai kondisi dimana *conveyor* dipasang.

Desain setiap unit *conveyor* dengan panjang antara 6-12 meter terdiri atas konstruksi besi yang mempunyai roda penggerak untuk jalan (*moveble*) sendiri. *Conveyor* ini bergerak dengan bantuan dorongan manusia atau ditarik dengan mobil. Konstruksi setiap unitnya dapat diatur ketinggian maupun kemiringannya.

Keuntungan *belt conveyor* adalah dapat digunakan untuk memindahkan muatan curah kering sejauh yang dikehendaki dan sangat bergantung pada daya listrik penggerak motor-motornya atau generator. Untuk *conveyor* yang permanen sifatnya, dilengkapi dengan atap pelindung terhadap air hujan. Pemeliharaan terhadap alat ini cukup dengan pelumasan pada bagian-bagian yang bergerak saja, sehingga mudah dan praktis.

Peralatan untuk penanganan barang curah kering ini bermacam-macam tergantung kepada jenis muatan tersebut misalnya:

- a. Dibongkar dengan kran kapal (dilengkapi cakram) langsung ke truk atau sebaliknya.
- b. Dibongkar dengan kran kapal (dilengkapi cakram) langsung ke truk yang dilengkapi dengan *hopper*.
- c. Disalurkan dengan *conveyor* yang disedot/dihisap dari kapal.

Menurut Nurzanah dan Makmur Sinaga, 2015 : Kegiatan bongkar muat barang dalam tiga bagian terdiri dari *Stevedoring* (pekerjaan bongkar muat barang dari dermaga ke gudang dan sebaliknya), *Cargodoring* (pekerjaan membawa barang dari dermaga ke gudang dan sebaliknya), *Receiving Delivery* (pekerjaan mengambil barang dari gudang ke atas kendaraan dan sebaliknya). Kesiapan sumberdaya manusia operasional dan tenaga kerja bongkar muat merupakan salah satu persyaratan operasional pelabuhan dalam 24 jam.

2. Macam-macam pelabuhan

Menurut Imam Wahyima, 2014 : Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam tergantung dari sudut tinjauannya yaitu:

a. Pelabuhan umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun oleh swasta.

b. Pelabuhan khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan izin pemilik pelabuhan.

3. Jenis-jenis muatan kapal

Menurut Edy Hidayat, 2014 : Muatan dibagi dalam kelompok-kelompok sebagai berikut :

a. Ditinjau dari cara pemuatannya

(1) Muat curah (*bulk*)

Muatan curah (*bulk*), yaitu pemuatan barang kedalam kapal tanpa menggunakan pembungkus, *pallet* tetapi langsung di curahkan ke dalam kapal. Seperti jagung, koprah curah, gandum, batu bara, kacang-kacangan bungkil dan lain-lain.

(2) Muatan curah Gas yaitu muatan curah dalam bentuk gas yang telah di manfaatkan, contohnya Gas alam (LNG/LPG).

(3) Muatan dingin/beku (*Refrigerate cargo*) yaitu muatan yang harus di simpan dalam lemari pendingin, seperti keju, mentega dan lain-lain.

(4) Muatan petikemas yaitu muatan barang yang dimaksud dalam petikemas.

(5) Muatan lainnya (*general cargo*) yaitu jenis muatan di luar.

b. Di tinjau dari sifat/muatnya

- (1) Muat basa yaitu muat yang berbentuk cair di dalam kaleng/drum-drum bensin atau susu yang ada kemungkinan terjadi kebocoran.
- (2) Muatan kotor yaitu muatan yang menimbulkan debu dan selalu meninggalkan kotoran-kotoran sisa dan akan mempengaruhi muatan lainnya dan tidak ada kemungkinan terjadi kebocoran seperti katun, kapas dan lain-lain.
- (3) Muatan kering yaitu muatan yang tidak akan bocor tetapi bisa rusak oleh kebocoran karena muatannya basah, seperti beras, tepung, kertas dan lain-lain.
- (4) Muatan bau yaitu muatan yang mengandung bau yang bisa merusak muatan lainnya bila muatannya dicampur tanpa pemisah yang baik seperti kerosin, anomiak, karet, kayu-kayuan dan lain-lain.
- (5) Muatan berbahaya
- (6) Muatan peka

c. Ditinjau dari dasar perhitungan tariff angkutan

- (1) Muatan berharga (*adventorum*)
- (2) Muatan ringan (*light cargo*)
- (3) Muatan berat (*weight cargo*)

4. Ruang Lingkup Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Raja Oloan Saut Gurning, 2016 : Di Indonesia pekerjaan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang harus di bentuk untuk pekerjaan bongkar muat, bisa swasta penuh atau BUMN. Devisi usaha terminal (USTER) milik PT. (Persero) pelabuhan Indonesia adalah salah satu perusahaan yang melakukan pekerjaan tersebut. Secara garis besar pelaksanaan bongkar muat dapat dibagi dua, bongkar muat secara langsung dan bongkar muat lewat operasi penimbunan.

a. Bongkar muat secara langsung ke truk (truk *losing*)

Apabila setatus muatan kapal FIOS ataupun *charter*, penunjukan pekerjaan bongkar muat dapat dilakukan oleh pemilik barang, dan bila statusnya *liner service*. Penunjukan PBM dilakukan oleh perusahaan pelayaran, biasanya sehari sebelum pelaksanaan bongkar muat. Dokumen-dokumen yang diperlukan adalah :

- (1) *Ship profile* yaitu dokumen yang menyebutkan, kondisi kapal, draf, kekuatan *crane*, panjang kapal, lebar kapal serta gambar/kondisi palka kapal dan jumlah palka.
- (2) *Stowage plan* yaitu susunan barang dalam palka.
- (3) *Manifest* daftar muatan.
- (4) *Crane Sequence List* yaitu daftar urutan pekerjaan.
- (5) B/L yaitu surat muatan atau dokumen surat yang menyatakan pengangkut menerima barang untuk di angkut ke pelabuhan tujuan.
- (6) PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) yang diketahui oleh Bea dan Cukai.
- (7) Konsumen.
- (8) Kebenaran Ukuran Kapal (KUB).

Dalam *operation planning* akan ditentukan :

- (1) Jumlah orang yang bekerja per giliran kerja, per palka dan jumlah palka yang bekerja.
- (2) Peralatan bongkar muat: jala-jala lambung, alat mekanis *forklift*, *crane* darat, *conveyor* dan lain-lain.
- (3) Pengaturan dan jumlah truk.
- (4) Produktivitas bongkar muat.

Pada hakekatnya pembongkaran ataupun pemuatan dengan cara truk *losing* hanya dilakukan terhadap barang-barang tertentu, misalnya barang berbahaya yang tidak boleh ditimbun di gudang/lapangan dan barang strategis, misalnya beras, gula, semen dan lain-lain.

Kenyataannya akhir-akhir ini berkembang kecenderungan bongkar muat terhadap barang-barang lain dengan cara truk *losing*. Hal ini dikarenakan biaya lebih murah, tetapi akibatnya kapal bertambat lebih lama dan biaya di pelabuhan menjadi lebih tinggi dan juga performansi atau kinerja akan lebih jelek. Contohnya *berth time* lebih lama, *berth trough put* lebih kecil dan *tons perships hour at berth* lebih kecil dan lain-lain.

b. Bongkar muat melalui penimbunan

Barang-barang sebelum dimuat, terlebih dahulu ditumpuk di gudang atau lapangan penumpukan dan disusun sedemikian rupa agar sesuai dengan rencana urutan pemuatan.

Urutan pemuatan diperlukan untuk memudahkan pembongkaran di pelabuhan tujuan dan untuk kepentingan stabilitas kapal, penyusunan berat muatan dalam palka harus seimbang. Selama ini pemuatan atau pembongkaran melalui penimbunan ternyata lebih cepat di banding dengan truk *losing* yang sering mendapat hambatan, misalnya jumlah truk kurang atau terlambat karena lalu lintas padat. Pelaksanaan pembongkaran atau pemuatan sebagian besar dilakukan oleh tenaga kerja bongkar muat yang dikelola oleh koperasi tenaga kerja bongkar muat atau koperasi TKBM yang ada di tiap pelabuhan.

Pekerjaan perusahaan bongkar muat dapat dibagi menjadi 3 pekerjaan utama yaitu :

- (1) Pekerjaan *stevedoring* yaitu pekerjaan yang membongkar dari dek atau ke palka kapal ke dermaga, tongkang, truk atau memuat ke dek atau ke dalam palka kapal dengan menggunakan Derek darat. Untuk pekerjaan ini standar buruh per-palka pergilir kerja membutuhkan 12 orang termasuk 1 orang mandor, 2 orang tukang Derek dan 1 orang pilot yang mengomandani Derek kapal.
- (2) Pekerjaan *cargodoring* yaitu pekerjaan mengeluarkan dari sling ke atas dermaga, mengangkat dan menyusun ke dalam gudang lini 1 atau

ke lapangan penumpukan atau pekerjaan sebaliknya, yaitu mengambil dari tumpukan di gudang lini 1 atau lapangan penumpukan lini 1 dan mengangkat serta mengangkut ke dermaga dan memasukan sling di atas dermaga. Standar buruh yang bekerja di *cargodoring* ini per palka 24 orang buruh.

- (3) Pekerjaan *receiving/delivery* yaitu pekerjaan mengambil dari timbunan dan menggerakkan untuk kemudian menyusunnya di atas truk di pintu darat disebut *delivery*. Sedangkan pekerjaan menerima barang dari atas truk di pintu darat untuk di timbun di gudang atau lapangan penumpukan lini 1 disebut *receiving*. Standarnya per gilir kerja buruh tersebut bervariasi bisa kurang atau lebih tergantung situasi.

c. Kegiatan Operasi Bongkar Barang Curah (Cair/Kering)

(1) Curah kering

Pada hakekatnya bongkar muat barang curah kering (misalnya beras, jagung, kedelai, bungkil dan lain-lain) umumnya sama dengan bongkar muat barang umum (*general cargo*), hanya yang berbeda adalah penggunaan tenaga kerja bongkar muatnya per gang, per palka, per gilir kerja yang dipengaruhi oleh teknologi/peralatan bongkar muat yang digunakan.

Penggunaan tenaga kerja dimaksud diatas bisa berubah jumlahnya misalnya untuk mengejar waktu atau atas permintaan dari pemilik barang atau pihak pelayaran, dampaknya biayanya juga bertambah dan menjadi beban bagi pihak pemilik barang.

Cara lain yang dapat dilakukan adalah jumlah barang yang dibongkar dan dimuat dibagi dua dengan pertimbangan efisiensi waktu, yaitu sebagian masuk gudang dan sebagian lagi dilakukan truk *losing*. Misalnya direncanakan 40% masuk gudang dan 60% truk *losing* maka biaya OPP/OPTnya 40% penuh *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery* dan penumpukan. Sedangkan sisanya 60%

stevedoring penuh, *cargodoring*, *delivery/receiving* separuh (50%) dan tidak dipungut uang penumpukan.

(2) Curah cair

Untuk biaya OPP/OPT selain ada pedoman dari menteri perhubungan juga ada pedoman yang lebih sempit lagi yaitu pedoman yang dibuat antara asosiasi PBM (APBMI) dan pemilik barang, EMKL, maupun pelayaran dalam bentuk kesepakatan.

Tarip untuk curah cair mengikuti pelaksanaan kerja dan tergantung dari fasilitas yang ada. Misalnya dari tangki ke kapal via pipa, pekerjaan bongkar muatnya cukup dengan memuat kran di kapal dan mengawasi tangkinya. Lain halnya bila curah cair tersebut dibongkar dengan cara truk *losing*, berarti selain membuka kran di kapal juga mengisi ke truk tangki tentunya dengan biaya OPT/OPP-nya yang lebih mahal di banding bila via pipa ke tangki dan apabila menggunakan alat tambahan *conveyor*, ban berjalan atau alat mekanik lainnya akan bertambah biaya OPP/OPT-nya.

5. Dokumen-Dokumen Pembongkaran

Menurut Wahyu Agung Prihartanto, 2014 : Perusahaan bongkar muat (PBM) dalam melakukan kegiatannya memerlukan beberapa dokumen. Secara garis besar, dokumen tersebut dipilih menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang.

a. Dokumen Pemuatan Barang

(1) *Bill of loading*

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa ditransper dari *shipper* ke *consignee*.

(2) *Cargo list*

Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal.

(3) *Tally muat*

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

b. Dokumen Pembongkaran Barang

(1) *Tally bongkar*

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah *colli* dan kondisinya sebagai mana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet bongkar*.

(2) *Outturn report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat semua *colli* dan kondisi barang pada waktu di bongkar.

(3) *Cargo manifest*

Keterangan rinci dari barang yang di angkaut oleh kapal.

(4) *Special cargo list*

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga dan lain-lain.

c. Dokumen Lainnya

(1) *Daily report*

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

(2) *Balance sheet*

Lembar kerja atau laporan harian jumlah *tonage/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*.

(3) *Statement of facts*

Rekapitulasi dari seluruh *time sheet* yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

(4) *Stowage plan*

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

(5) *Damage report*

Laporan kerusakan barang yang dibongkar muat dari dan ke kapal.

(6) *Ship particular*

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

(7) *Manifest*

Daftar barang yang akan dibongkar/muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, *voyage*, jenis barang, *tonnage*/kubikasi dan lain-lain, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

(8) *Delivery order*

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, *party*, jumlah *colly*, jumlah *tonnage*/kubikasi dan lain-lain, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

(9) *Mate's receipt* (Resi Mualim)

Bukti pemuatan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan di cek kebenarannya oleh *chief officer* (Mualim 1) berisi jenis barang yang dimuat, *party*, jumlah *tonnage*/kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut.