

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. (Triatmodjo, 2010)

Pelabuhan menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. (Edy Hidayat, 2009)

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.

2. Macam-Macam Pelabuhan

Menurut jenisnya, terdapat dua macam pelabuhan yaitu :

- a. Pelabuhan umum yaitu pelabuhan yang digunakan untuk melayani kepentingan umum, contoh : Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara, Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya dan Pelabuhan Makassar di Ujung Pandang.

Pelabuhan umum dapat dibedakan atas :

- 1) Pelabuhan Umum yang tidak diusahakan (tidak menggunakan profit) dimana penyelenggara adalah pemerintah melalui UPT (unit Pelaksana Teknis)/Satuan Kerja Pelabuhan.
- 2) Pelabuhan umum yang diusahakan (mengutamakan profit) dimana penyelenggaranya adalah BUP (Badan Usaha Pelabuhan) yang saat ini menjadi PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, IV (Persero).
- b. Pelabuhan Khusus (Pelsus dan sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 terminologinya adalah Tersus/Terminal) yaitu pelabuhan yang dioperasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, contoh pelabuhan-pelabuhan milik Pertamina, milik pabrik Semen Gresik, pabrik pulp PT Riau Andalan *Pulp & Paper*, milik PT Aneka Tambang, milik PT Pabrik Baja Krakatau Steel dan lain-lain.

3. Fungsi Pelabuhan

Menurut Dharmanto Ambarita, Freddy J. Rumambi, 2017, Fungsi Pelabuhan dibagi menjadi empat, yaitu :

a. *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 ke 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 kekarantinaaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

b. *Link*

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan anatar moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Pelabuhan menurut UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) berfungsi sebagai mata rantai (*link*) yang menjadi penghubung rangkaian transportasi. Pada fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya tiga unsur penting yakni: 1) menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk; 2) operasi pemindahan berlangsung cepat artinya *minimum delay*; dan 3) efisien dalam arti biaya.

c. *Interface*

Barang muatan yang diangkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan 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*). Di setiap operasi pemindahan barang yang terdiri dari operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi gudang/lapangan, dan operasi serah-terima

barang alat-alat angkat & angkut (*lifting & transfer equipment*) mutlak perlu. Pada pelayanan barang muatan curah fungsi *interface* secara fisik nyata sekali. Peralatan loader/unloader menghubungkan kapal dengan kereta api/truk di darat. Kehandalan (*reliability*) alat alat dan metode kerja yang sistemik merupakan unsur penentu tingkat kecepatan, kelancaran, dan efisiensi aktivitas kepelabuhanan.

d. *Industrial Entity*

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

4. Fasilitas Pelabuhan

Menurut Edy Hidayat (2009), Fasilitas pelabuhan pada dasarnya dibagi menjadi dua bagian, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Pembagian ini dibuat berdasarkan kepentingannya terhadap kegiatan pelabuhan itu sendiri.

a. Fasilitas Pokok Pelabuhan

Fasilitas pokok pelabuhan terdiri dari alur pelayaran (sebagai ‘jalan’ kapal sehingga dapat memasuki daerah pelabuhan dengan aman dan lancar), penahan gelombang (*breakwater*) untuk melindungi daerah pedalaman pelabuhan dari gelombang, terbuat dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak), kolam pelabuhan (berupa perairan untuk bersandarnya kapal-kapal yang berada di pelabuhan) dan dermaga (sarana dimana kapal-kapal bersandar untuk memuat dan menurunkan barang atau untuk mengangkut dan menurunkan penumpang).

b. Fasilitas Penunjang Pelabuhan

1) Gudang

Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Gudang dibedakan berdasarkan jenis (lini I), untuk penumpukan sementara dan lini II sebagai tempat untuk melaksanakan konsolidasi atau distribusi barang, *verlengstuk* – bangunan dalam lini II, namun statusnya lini I, *enterport* bangunan diluar pelabuhan, namun statusnya sebagai lini-I), penggunaan (gudang umum, gudang khusus) untuk menyimpan barang-barang berbahaya, gudang CFS (*Container Freight Station*) untuk *stuffing/stripping*.

2) Lapangan Penumpukan

Lapangan Penumpukan adalah lapangan di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tahan terhadap cuaca untuk dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.

3) Terminal

Terminal adalah lokasi khusus yang diperuntukan sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar /muat barang atau petikemas dan atau kegiatan naik/turun penumpang di dalam pelabuhan. Jenis terminal meliputi terminal petikemas, terminal penumpang dan terminal konvensional.

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.

5. Pengembangan Pelabuhan

Sesuai dengan peran dan fungsinya, pelabuhan harus mengantisipasi, mengikuti perkembangan yang berkaitan dengan tuntutan pelayanannya. Disamping itu, pelabuhan yang baik harus mempunyai perencanaan yang terencana dan terstruktur guna menunjang peran dan fungsinya sesuai kapasitas dukungnya. Dengan kata lain, pelabuhan harus punya *career planning* yang baik dalam memenuhi peran dan fungsinya selaras dengan tuntutan perkembangan terkait.

Perencanaan pelabuhan dikaitkan dengan jangkauan waktunya dapat dibagi menjadi :

- a. perencanaan jangka panjang (*long term planning*), periode jangkauan waktu pada perencanaan ini dua puluh tahun. Berisi rencana induk strategi dan pengembangan fasilitas pelabuhan.
- b. perencanaan jangka menengah (*medium term planning*), periode jangkauan waktu pada perencanaan ini tiga sampai lima tahun. Berisi perencanaan dan pelaksanaan fasilitas pelabuhan yang merupakan implementasi dari tahapan pengembangan pada rencana jangka panjang.
- c. perencanaan jangka pendek (*short term planning*), periode jangkauan waktunya satu tahun, berisi perencanaan dan peningkatan dari sebagian fasilitas pelabuhan dan pengadaan peralatan.

Disamping itu perencanaan pelabuhan juga dapat dibedakan berdasarkan lingkup jangkauannya menjadi :

- a. perencanaan pelabuhan secara nasional/regional
- b. perencanaan pelabuhan baru secara individual
- c. pengembangan dan atau peningkatan pelabuhan yang ada

2.2 Bongkar Muat

1. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Iswanto, 2016, Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan yang dilakukan untuk menurunkan atau menaikkan dari dan ke dermaga atau kapal terhadap barang *cargo* baik dengan container atau lainnya juga barang curah kering, atau cair yang dilakukan di lingkungan suatu pelabuhan. Aktivitas bongkar muat ini meliputi bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga disisi lambung kapal atau sebaliknya (*setevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga disisi lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan penumpukan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving dan delivery*).

2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Pengertian PBM diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan bongkar Muat barang dari dan ke kapal, Pasal 1 ayat (e) yaitu “perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal maupun langsung ke alat angkutan”. Mengingat kegiatan usaha PBM meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan PBM ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut.

Untuk menjalankan usahanya perusahaan bongkar muat wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang undangan yang berlaku.
- b. Memiliki modal dasar & kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya.
- c. Memiliki atau menguasai peralatan bongkar muat.
- d. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

- e. Memiliki tenaga ahli.

Peranan perusahaan bongkar muat barang yang rangkaian kegiatannya meliputi pekerjaan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/ delivery* dapat menunjang pembangunan ekonomi dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan. (Muhamad Fitriadi, 2019)

2.3 Dokumen-Dokumen Bongkar Muat

Dokumen Bongkar Muat antara lain sebagai berikut :

1. Dokumen Pemuatan Barang .

a. *Cargo List*

Adalah daftar semua barang yang dimuat dalam kapal.

b. *Tally Muat*

Adalah 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*

Merupakan daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang pada waktu dibongkar.

c. *Cargo Manifest*

Merupakan keterangan rinci dari barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dan lain – lain.

d. *Bill Of Lading*

Merupakan bukti tanda terima barang yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bias ditransfer dari *Shipper* ke *Consignee*.

3. Dokumen Lainnya

a. *Daily Report*

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

b. *Balance Sheet*

Adalah 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*.

c. *Statement of Facts*

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

d. *Stowage Plan*

Adalah gambar dan irisan memanjang / penumpang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

e. *Damage Report*

Adalah laporan kerusakan barang yang dibongkar muat dari dan ke kapal.

f. *Ship Particular*

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

g. *Manifest*

Adalah 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*

Adalah bukti kepemilikan baraaang yang berisi nama kapal, pemilik kapal, pemilik barang, jenis barang, *party*, jumlah *colly*, jumlah *tonnage* / kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

i. *Mates Receipt* (Resi Mualim)

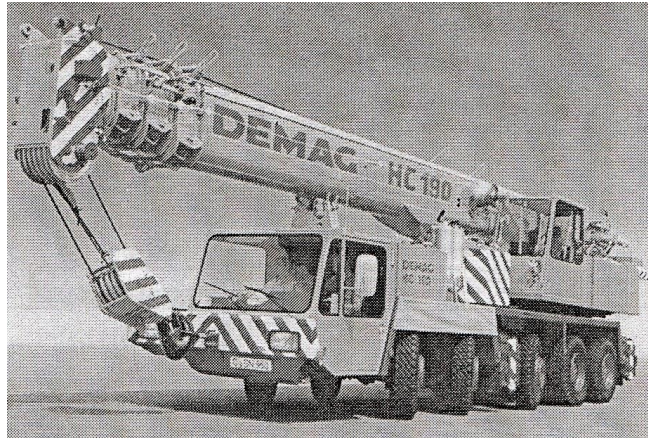
Bukti pemuatan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan di check kebenarannya oleh *Chief Officer* (mualim I) berisi jenis barang yang dimuat, *party*, jumlah *tonnage* / kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut. (W.A. Prihartanto, 2014)

2.4 Peralatan Bongkar Muat Konvensional

1. Peralatan Mekanis

a. Kran Darat/*Mobile Crane*

Mobile crane disebut juga kran darat adalah alat bongkar muat serbaguna yang dapat bergerak dimana saja bila dibutuhkan. *Mobile crane* terdiri atas dua jenis yaitu menggunakan roda karet dan menggunakan roda karet dan menggunakan rantai baja. Pada umumnya *mobile crane* banyak digunakan di pelabuhan konvensional, dimana *mobile crane* yang dipergunakan memiliki kapasitas angkat antara 25 hingga 60 ton.



Sumber : D.A. Lasse, Manajemen Peralatan
Gambar 1. Mobile Crane

b. Forklift

Forklift adalah peralatan penunjang kegiatan bongkar muat untuk mengangkat dan memindahkan barang di dermaga, gudang, lapangan penumpukan. *Forklift* juga digunakan untuk *handling* barang-barang khusus yang tidak dapat menggunakan tenaga manusia.

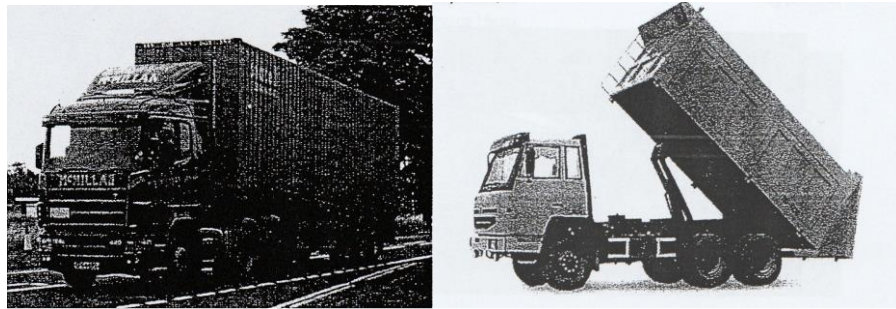


Sumber : D.A. Lasse, Manajemen Peralatan
Gambar 2. Forklift

c. Mobile Truck

Alat ini berupa truck dengan konstruksi bak terbuka yang digunakan untuk mengangkut barang dari tepi dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Alat ini memiliki

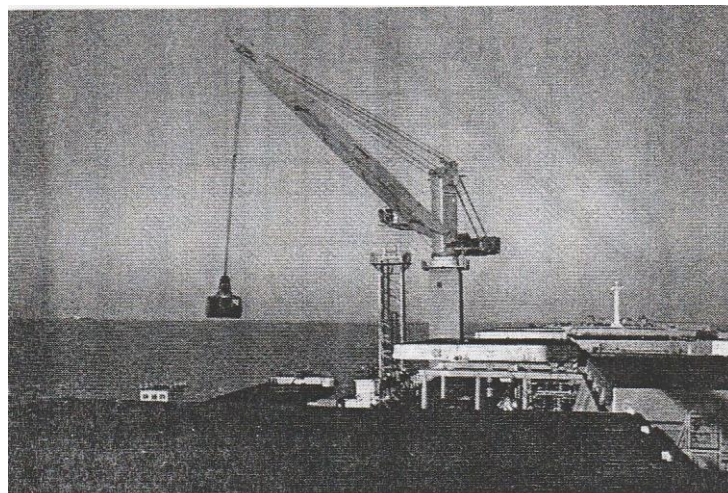
kapasitas angkat maksimal hanya 8 ton dapat beroperasi di dalam/di luar pelabuhan. (Edy Hidayat, 2009)



Sumber :W.A. Prihartanto, Operasi Terminal Pelabuhan
Gambar 3. Mobile Truck

d. Kran Apung/*Floating Crane/Ship Crane*

Kran apung adalah kran yang berada di alat apung, yang biasanya untuk mengangkat muatan-muatan berat.

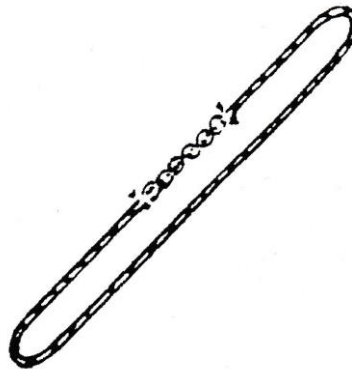


Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal
Gambar 4. Kran Apung

2. Peralatan Non Mekanis

a. Sling Tali (*rope sling*)

Sling tali berfungsi mengangkat muatan dari darat ke atas kapal, terutama muatan dalam karung sekaligus 10-12 krung karena kekuatan aman tali 1-2 ton.

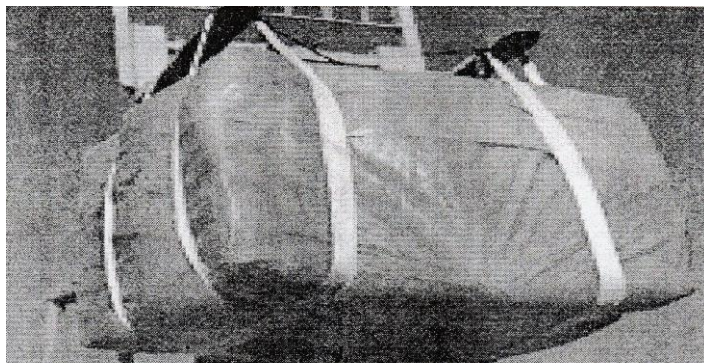


Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal

Gambar 5. *Rope Sling*

b. *Sling* Terpal

Sling terpal digunakan untuk mengangkut muatan kapal yang kecil-kecil.



Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal

Gambar 6. *Sling* Terpal

c. *Sling* Rantai

Sling ini berfungsi menaikkan pipa-pipa ke atas kapal.

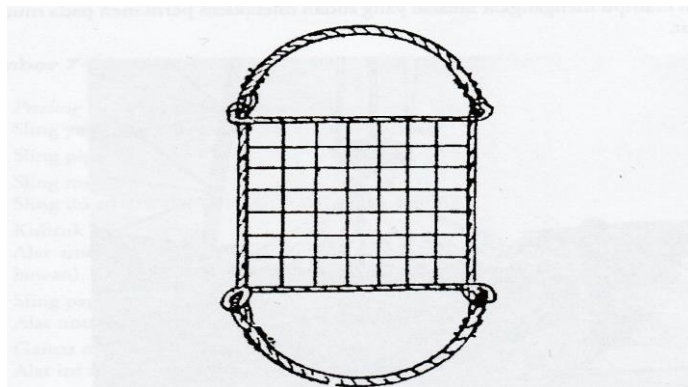


Sumber : W.A. Prihartanto, Operasi Terminal Pelabuhan

Gambar 7. *Sling* Rantai

d. Jala-Jala Tali/Kawat

Alat ini berfungsi menaikkan muatan kapal berbentuk peti uang tidak besar secara sekaligus.

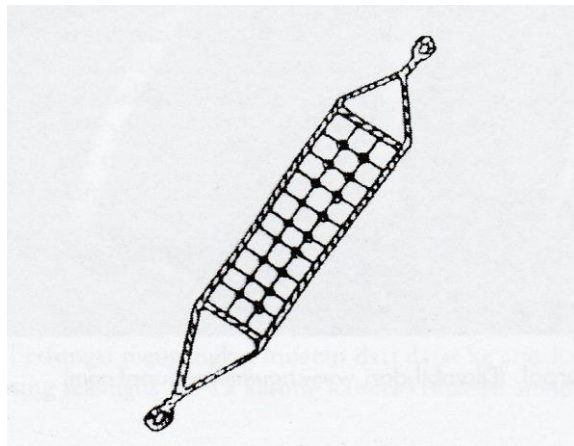


Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal

Gambar 8. Jala-Jala Tali/Kawat

e. *Sling* Muatan Berat

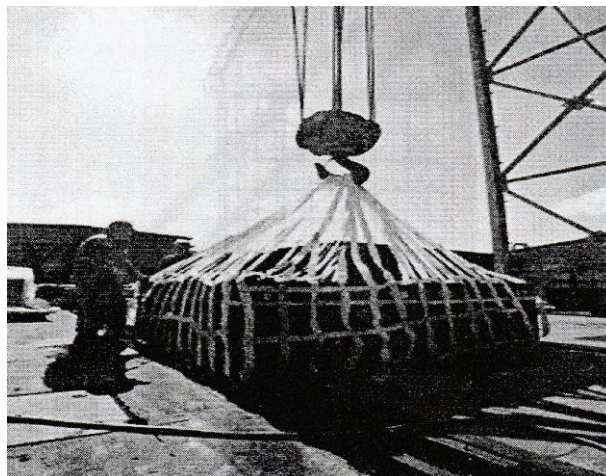
Sling ini digunakan untuk menaikkan muatan kapal dengan berat lebih dari 5 ton.



Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal
Gambar 9. Sling Muatan Berat

f. *Unitize Sling* (melekat pada muatan)

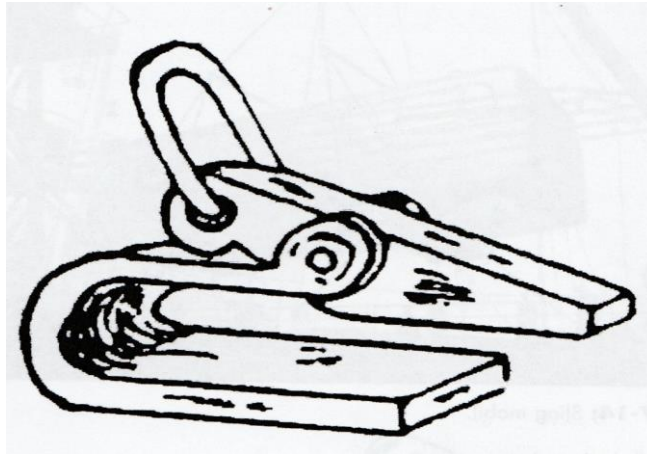
Alat ini mampu mengangkat muatan yang sudah diletakkan permanen pada muatan tersebut.



Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal
Gambar 10. Unitize Sling

g. Cengkeram Pelat

Alat *stevedoring* ini digunakan untuk mengangkat pipa berukuran besar ke dalam kapal.



Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal

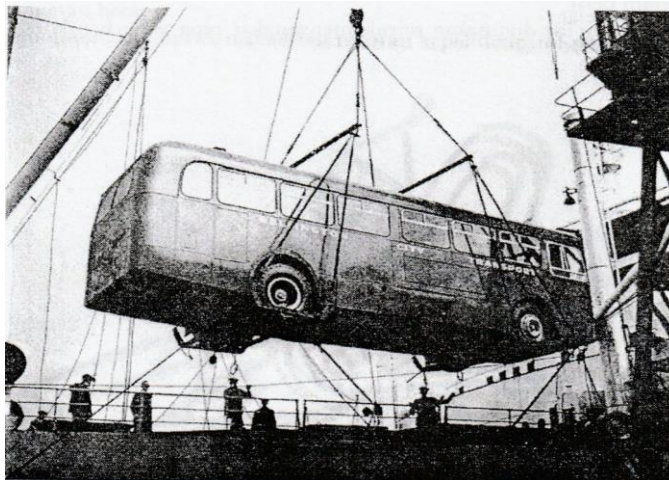
Gambar 11. Cengkeram Pelat

h. *Presling* (melekat pada muatan)

Adalah sling yang permanen yang diletakan pada muatan.

i. *Sling Mobil*

Sling ini adalah alat bongkar muat khusus mobil.



Sumber : H. Soewedo, Penanganan Muatan Kapal

Gambar 12. Sling Mobil

j. Kubruk (sling ternak)

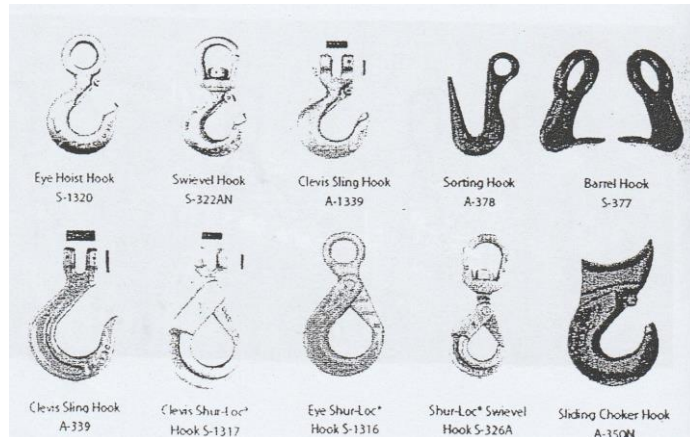
Adalah alat untuk memuat ternak ke dalam kapal (alat untuk muat sapi, ternak atau hewan).

k. *Sling Papan*

Adalah alat untuk memuat kapal yang dilandasi dengan papan.

1. Ganco (*Hook*)

Alat ini dapat memuat barang-barang dalam karung, seperti kopi, beras, dan lain-lain. (Hananto Soewodo, 2015)



Sumber : W.A. Prihartanto, Operasi Terminal Pelabuhan

Gambar 13. Ganco (*Hook*)

2.5 Pihak-Pihak Yang Terkait Dalam Kegiatan Bongkar Muat

Pihak-pihak yang terkait antara lain :

1. KSOP

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Tugas yang diemban adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. (E.K. Purwendah, Agoes Djatmiko, 2015)

2. Keagenan

Pengelolaan kapal di pelabuhan dilaksanakan oleh kantor cabang atau keagenan perusahaan, adapun pelayanan yang diberikan sebagai berikut : pengurusan surat-surat kapal dan penyelesaian dokumen muatan kapal (*log book, port clearance, custom clearance, port health clearance,*

dokumen asuransi, sijil ABK, manifest dan lain-lain) serta pelayanan kebutuhan-kebutuhan kapal (bunker BBM, air tawar, dan kebutuhan logistik kapal lainnya) termasuk penyediaan muatan diatas kapal (*canvassing*). (Edy Hidayat, 2009).

3. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 Pasal 1 butir 16 tentang Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Sebagaimana unsur biaya bagian TKBM dalam pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal terdiri atas upah, Kesejahteraan TKBM, Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Administrasi Koperasi. (Budi Sitorus, 2016)

4. Kepolisian Kawasan Pelabuhan (KKP)

Kepolisian Kawasan Pelabuhan (KKP) adalah kesatuan dari unsur Kepolisian RI yang mempunyai tugas pokok membantu administrator pelabuhan dalam menyelenggarakan keamanan di daerah pelabuhan, sepanjang mengenai tata tertib umum dalam rangka pendayagunaan dan perusahaan pelabuhan. Kedudukan KKP secara taktis operasional berada di bawah administrator pelabuhan dan secara hirarkis fungsional serta teknis polisional tetap berada di bawah kesatuan induknya. Peranan KKP ini sangat dominan dalam menjamin terciptanya keamanan kerja di seluruh wilayah kerja pelabuhan, mengingat banyaknya kejahatan-kejahatan di siang maupun malam hari. Truk-truk yang membawa komoditas ekspor impor banyak diganggu oleh para pencoleng/bajing loncat serta preman-preman yang beroperasi di wilayah pelabuhan. Dalam menangani pemberantasan penyelundupan, pihak petugas dari dinas P2 Instansi Bea dan Cukai membutuhkan bantuan keamanan dari petugas KKP. Penanganan kemacetan arus lalu lintas dengan hilir mudiknya truk-truk pengangkut barang barang ekspor impor juga menjadi tanggung jawab petugas KKP selain tugas-tugas pengamanan lainnya. (Herman Budi Sasono, 2012)

5. *Freight Forwarder*

Freight Forwarder adalah suatu badan atau operator yang mengatur kegiatan pengiriman/penerimaan barang yang melibatkan beberapa moda transportasi dengan menggunakan beberapa dokumen yang diperlukan baik oleh transportasi dan negara yang terkait dengan aktivitas tersebut. (A.J. Muljadi, 2017)

2.6 Penanganan Bongkar Muat

Menurut Edy Hidayat (2009), Di Indonesia pekerjaan bongkar muat dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat berbadan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Penanganan muatan *general cargo* dari dan ke kapal dilakukan dengan beberapa cara, yaitu:

1. Bongkar Muat Secara Langsung Ke *Truck* (*Truck Loring*)

Apabila status muatan kapal FIOS (*Free In and Out Stowed*) 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 :

- a. *Ship profile* yaitu dokumen yang menyebutkan kondisi kapal, kekuatan *crane*, panjang kapal, lebar kapal serta gambar/kondisi palka kapal dan jumlah palka.
- b. *Stowage plan* yaitu susunan barang dalam palka.
- c. *Manifest* yaitu daftar muatan.
- d. *Crane sequence* yaitu daftar urutan pekerjaan.
- e. B/L yaitu surat muatan atau dokumen surat yang menyatakan pengangkut menerima barang untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
- f. PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) yang diketahui oleh Bea dan Cukai.

g. Konosemen adalah daftar muatan kapal, atau sebuah dokumen yang menentukan syarat – syarat kontrak Antara pengirim dan maskapai pelayaran

h. Kebenaran Ukuran Barang (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 *truck*.
- 4) Produktivitas bongkar muat

Pada hakekatnya pembongkaran ataupun pemuatan dengan cara *truck lossing* 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 *truck 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.

2. 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 dibanding dengan *truck lossing* yang sering mendapat hambatan, misalnya jumlah *truck* 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 tiga pekerjaan utama yaitu :

- a. pekerjaan *stevedoring* yaitu pekerjaan yang membongkar dari dek atau palka kapal ke dermaga, tongkang, *truck* atau memuat ke dek atau ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal ataupun 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.
- b. pekerjaan *cargodoring* yaitu pekerjaan mengeluarkan dari sling ke atas dermaga, mengangkat dan menyusun ke dalam gudang lini I atau ke lapangan penumpukan atau pekerjaan sebaliknya, yaitu mengambil dari tumpukan di gudang lini I atau lapangan penumpukan lini I dan mengangkat serta mengangkat ke dermaga dan memasukkan sling di atas dermaga. Standar buruh yang bekerja di *cargodoring* ini 24 orang buruh.
- c. Pekerjaan *receiving/delivery* yaitu pekerjaan mengambil dari timbunan dan menggerakkan untuk kemudian menyusunnya di atas truck di pintu darat disebut *delivery*. Sedangkan pekerjaan menerima barang dari atas *truck* di pintu darat untuk ditimbun di gudang atau lapangan penumpukan lini I disebut *receiving*. Standarnya per gilir kerja buruh tersebut bervariasi bisa kurang atau lebih tergantung situasi.