

**BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN INTENSITAS DAN  
AKTIVITAS SUATU TINJAUAN EMPIRIK**

**Oleh: ISWANTO**

**ABSTRAK**

*Kegiatan pelabuhan yang mempunyai nilai ekonomi tinggi akan menjadi perebutan para pemegang kepentingan, antara Pemerintah sebagai regulator yang dilaksanakan BUMN (bersifat monopoli) dan perusahaan swasta nasional juga ingin mendapatkan bagian kue kegiatan yang tersebut. Secara ekonomi bahwa satu kegiatan monopoli biasanya kurang sehat dan cenderung diselewengkan kegiatan dimaksud sejak kapal masuk sudah harus berurusan dengan regulator, kapal sandar, bongkar muat dan kapal meninggalkan pelabuhan, sehingga ingin segera dilayani dan segera meninggalkan pelabuhan.*

*Regulasi yang dilaksanakan pemerintah dengan monopoli menjadi masalah karena urusan fisik kapal, awak namun kegiatan bongkar muat masih ada peran swasta yang juga berkepentingan, dan selama ini masih terpinggirkan.*

*Kata Kunci : Regulasi, monopoli dan aktifitas*

**ABSTRACT**

Port activities with its high economic value will be a strategic target for all stakeholders, between Government as policy regulator through State-Owned Enterprises which is monopolistic and national private companies which also wants to take benefit from the activities.

Commonly monopolistic activity tend to be distorted for example activities of vessel's arrival, berthing, loading and unloading activities which deal with port regulator/administrator to activities of vessel's departure

Regulation conducted by government using monopolistic way become a problem due to the contribution of private companies as well in the process

of ship physical affair, vessel manning loading and unloading which recently left-behind

Keywords: Regulation, Monopolies and Activities

### **Pendahuluan**

Bongkar muat di pelabuhan merupakan bagian utama dari kegiatan ekonomi regional, nasional bahkan internasional yang mempunyai peran sangat penting dalam mendukung devisa negara, hal ini ditandai dengan nilai ekonomi kegiatan bongkar muat mencapai 30% dari biaya angkutan, (Abas Salim 2006:117) ini merupakan kue kegiatan yang bisa menjadi perebutan antara perusahaan bongkar muat baik swasta nasional maupun BUMN (Tabloit Maritim Agustus 2016).

Kegiatan bongkar muat ini akan menjadi lebih mempunyai arti apabila program pemerintah tentang Rencana Tol laut yang digunakan untuk mengurangi aktivitas yang berhubungan dengan angkutan/transportasi melalui darat, juga mengurangi ekonomi biaya tinggi, karena barang yang diangkut melalui laut bisa menjangkau ke seluruh wilayah tanah air, dari sabang sampai merauke.

Namun belakangan upaya pemangkasan biaya tinggi ini yang tadinya memindahkan moda darat ke moda laut namun saat ini sudah dapat diketahui juga ekonomi biaya tinggi itu bukan karena sarananya tetapi saat ini yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi ternyata juga para pelaku pemegang kepentingan di pelabuhan yang nyeleweng, dengan bukti adanya operasi tangkap tangan di pelabuhan beberapa waktu yang lalu. (KR 3 dan 12 Nopember 2016)

Mencermati judul tulisan ini akan mengidiskasikan bahwa bongkar muat di pelabuhan mempunyai akativitas yang kompleks baik secara administrasi maupun kegiatan fisiknya, dan tidak hanya di lingkungan pelabuhan saja tetapi juga aktivitas sebelum sampai pelabuhan maupun sesudahnya (pra maupun paska di pelabuhan).

Secara umum kegiatan bongkar muat di pelabuahn telah diatur dengan Undang-undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008, juga dalam pelaksanaanya diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 tahun 2014 dengan dua regulasi tersebut mestinya akan memberikan kemudahan dalam pelaksanaan di lapangan khususnya masalah bongkar muat, dari beberapa indikator tersebut diatas akan menjadi bahan bahasan dalam penulisan karya ilmiah ini.

### **Permasalahan**

Sebagai Negara yang menjunjung tinggi harkat dan martabat penduduknya namun kedalaman mental/moralnya di negeri ini masih saja dipertanyakan kelayalannya terhadap martabat dirinya. Sampai saat ini disemua sektor kehidupan berbangsa dan bernegara seakan rapuh dengan adanya peran dan fungsi Komisi pemberantasan Korupsi di Indonesia, hal ini ditandai oleh banyaknya para bejabat baik *Eksekutif Yudikatif* maupun *Legislatif* yang saat ini terkena masalah hukum di berbagai segi kehidupan, dan tidak ketinggalan disektor angkutan khususnya transportasi laut juga tumbuh subur berkenaan dengan banyaknya pejabat yang berhubungan tertangkap tangan dalam melayani masyarakat, dan anehnya masih saja para pemegang kepentingan itu berulah tidak ada hentinya.

Keadaan ini terjadi dikarenakan berbagai sebab seperti martabat/moral manusianya, regulasi yang bersifat monopoli yang cenderung diselewengkan, maupun lingkungan yang meberikan

kesempatan untuk itu, sebagai contoh kapal kalau lama di pelabuhan biayanya bertambah tinggi, sehingga ingin cepat dilayani, hal ini menjadi pemicu perilaku tersebut terjadi di masyarakat secara luas. Dari sinilah penulis akan mengungkapkan sedikit pendapat khususnya yang berhubungan dengan transportasi laut di bidang bongkar muat di Pelabuhan, mudah-mudahan bermanfaat untuk waktu yang akan datang.

### **Tinjauan Teori**

Kegiatan bongkar muat dimaksud adalah kegiatan yang dilakukan untuk me-nurunkan 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.

Aktifitas 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* (Kepmenhub Nomor KM 33 tahun 2001:5)

Dari pengertian tersebut dapat di ketahui bahwa kegiatan bongkar muat mempunyai aktivitas yang kompleks dari kegiatan yang melibatkan jenis peralatan, kemasan barangnya, yang semuanya mempunyai spesifikasi masing-masing, belum lagi dokumen yang menyertainya.

## **Peralatan**

Peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat akan ditentukan oleh barang apa yang akan dibongkar dalam kondisi bagaimana barang itu saat akan dibongkar.

Ada 3 kategori alat yang digunakan menurut kepentingan yaitu:

### **1. Untuk Peralatan bongkar muat Petikemas**

Jenis peralatan untuk kegiatan bongkar muat petikemas khususnya di terminal petikemas meliputi *Ship to shore (STS)*, *Container Crane (CC)*, *Rail Mounted Gantry Crane (RMGC)*, *RTG*, *Reach stacker*, *Top Loader*, *side loader*, *HMC*, *Head Truck* dll.

### **2. Untuk Peralatan bongkar muat General Cargo**

Jenis peralatan yang digunakan dalam bongkar muat *General Cargo* meliputi :

Kran Darat/*Mobile Crane*, Kran Apung/*Barge Crane* Tongkang barang, Tongkang Air/*BBM*, *Forklift*, *Truck* Tronton, *Mabile Truck*, Kereta dorong (*Hand Truck*/ Gerobag dorong (*platform*), Alat Pemadam Kebakaran

### **3. Untuk Peralatan Bongkar Muat Muatan Curah**

Jenis peralatan yang digunakan dalam bongkar muat muatan curah : *Hopper*, *Conveyor*

Dari jenis peralatan masing masing kegiatan bongkar muat mempunyai tambahan peralatan yang digunakan saat pengoperasian kegiatan bongkar muat.

Dalam membongkar barang kargo alat yang digunakan disamping yang disebutkan diatas masih juga diperlukan tambahan alat dalam aktifitasnya seperti : Jala-jala lambung Kapal, Tali Baja, Tali rami manila, Jala-jala baja, Jala-jala tali manila, *Palet*, demikian pula untuk pembongkaran barang curah maupun container

memerlukan tambahan peralatan menurut kondisi dan keadaan yang terjadi.

### **Tenaga Kerja bongkar muat**

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat dilakukan oleh tenaga kerja bongkar muat (TKBM)

Pelaksanaan Bongkar muat di Pelabuhan ini kebanyakan dilakukan secara terus menerus sehingga untuk pelaksanaannya dengan gilir kerja (*Shift*) dengan 8 jam kerja istirahat 1 jam kecuali jum'at 2 Jam dan realisasinya dengan kelompok kerja (Gang). untuk pembagian jumlah gang sebagaimana diatur dalam Kepmenhub No KM 25 tahun 2002 tentang tarip dan regu kerja ditentukan sebagai berikut (Suyono 2007 :326) :

### **Bongkar muat non Mekanis**

#### **Setevedoring 12 orang**

Dibagi dengan Kepala regu kerja 1 orang, tukang derek/pilot sejumlah 3 orang, dan anggota sejumlah 8 orang

#### **Cargodoring 24 orang**

Dibagi dengan kepala regu 2 orang dan anggota berjumlah 22 orang

#### **Receiving /delivery 12 orang**

Dibagi dengan 1 kepala regu dan 11 orang anggota

Demikian pula untuk bongkar dengan alat mekanis dan dengan palet menggunakan spesifikasi masing-masing

Aktifitas bongkar muat tersebut juga diawasi oleh seorang supervise masing-masing kegiatan seperti *Chief Telly clerk, foreman, telly clerk Mistry, Quay supervisor dan watchman*

Kegiatan bongkar muat ini dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat yang meliputi bagian yang terlibat dalam aktifitas *Stevedoring*, tempat penyimpanan barang atau pergudangan yang dipimpin oleh seorang kepala, yang mempunyai kemampuan dalam *membeckup*

kegiatan terminal bongkar muat, gudang serta lapangan penumpukan, dan dalam aktivitasnya akan dibantu oleh kepala stevedoring dan pergudangan, serta staf administrasi yang berhubungan dengan kegiatan pembukuan semua kegiatan di terminal tersebut.

Dalam kegiatannya tenaga bongkar muat akan terlibat dalam hal: (Suyono 2007:1 353)

#### 1. Operator Terminal

Kegiatan yang dilakukan meliputi : Terminal, Pergudangan, Peralatan, Petikemas, Administrasi, Kepala Gudang, Admisnistrasi Gudang, *Checker, Kerani Opslag/Uitslag, Kerani staple.*

#### 2. Bongkar/Muat

Dalam kegiatan ini akan melibatkan Stevedoring, Operasi, Analisis Perencanaan, Klaim, Administrasi, *Stevedore, Foreman Kapal, Foreman Darat (quay- supervisor), Pengawas Buruh, dan Klaim/Survei.*

#### 3. Peralatan

Dalam kegiatan Bongkar/muat peralatan/operator yang digunakan seperti: Kasap peralatan, Pengemudi *Forklift, Pengawas Forklift, Montir, CC, RTG, Reach stacker, side loader, HMC, Head Truck* dll.

Peralatan untuk kegiatan bongkar muat barang curah kering/curah basah dari dan ke

supertanker ke silo/tangki tempat penimbunan muatan curah ini digunakan dengan pipa dan

dicurahkan dengan tenaga pompa.

Sedang untuk muatan curah kering biasanya digunakan alat dengan kombinasi dari peralatan penghisap, *grape*, *hopper* dan *conveyor*.

Peralatan tersebut diatas sampai saat ini untuk aktifitas bongkar/muat yang berhubungan dengan Kontainer sebagian besar dimiliki oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero), sedangkan untuk moda yang lain kebanyakan difasilitasi pihak swasta.

Ada 4 kegiatan penting dalam bongkar muat, *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery* sebagaimana menurut (Suyono 2007 : 334) sebagai berikut:

#### ***Stevedoring***

Adalah kegiatan menurunkan barang dari palka ke dermaga atau menaikkan barang dari dermaga ke palka kapal menggunakan alat sesuai dengan barang yang di naikkan atau diturunkan (Crane Kapal, mobile crane, container crane, kran darat dan alat yang lainnya sesuai dengan kondisi dan situasi kegiatan.

*Stevedoring* adalah jasa bongkar/muat dari/ke kapal dari/ke dermaga, tongkang gudang, truk, atau lapangan dengan menggunakan Derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya.

Kegiatan ini berbeda dengan *stevedoring* untuk barang curah kering/cair. Apabila barang cair biasanya menggunakan nosel dengan pipa atau selang sedang untuk barang curah kering pembongkaran maupun pemuatan dengan *grape* dan *hopper* sedangkan untuk pemuatan dilakukan dengan *conveyor* atau elevator

#### ***Cargodoring***

Kegiatan memindahkan barang yang diturunkan dari pinggir lambung kapal atau mengirimkan barang dari lapangan penumpukan ke lambung kapal dengan alat transportasi seperti (Truk, *Head truck*, atau alat lainnya) sesuai dengan kondisi barang yang diangkut.

*Cargodoring (quay-transfer)* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan.

Untuk *Cargodoring* barang cair sudah langsung dengan nossal ke tangki penimbunan, namun untuk kering dilakukan dengan transportasi truk dengan berulang-ulang sampai selesai.

### **Receiving**

Kegiatan menerima barang dari para pengirim/shipper untuk selanjutnya diproses untuk dikapalkan atau menerima barang ke wilayah pelabuhan.

### **Delivery**

Kegiatan mengirimkan barang sejak barang keluar dari lingkungan pelabuhan sampai barang diterima pemilik barang (*Consignee*) atau penyerahan barang dari wilayah pelabuhan kepada pemilik.

### **Dokumen bongkar/muat**

Kegiatan bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat aktifitasnya membutuhkan dokumen yang secara garis besar ada dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang (Suyono 2007:349)

**Dokumen pemuatan barang** seperti, *Bill of lading, cargo list (loading list), Tally muat, Mate's receipt, stowage plan*

Sedang dokumen bongkar seperti, Pemberitahuan kepada bea dan cukai dengan melampirkan *cargo manifest*, (daftar penumpang dan ABK, Daftar perbekalan, daftar senjata api dan obat terlarang), *Landing order, Tally bongkar, Outturn report, Short and Overlanded list, Damaged cargo list, Cargo tracers, Cargo manifest, Special Cargo list, Dangerous cargo list, Hatch list, Parcel list.*

Dengan permasalahan yang dilatarbelakangi oleh tingginya aktifitas dalam kegiatan angkutan laut, serta beberapa pandangan

tentang teori yang penulis sajikan maka maksud dari penulisan kajian masalah ini adalah untuk memberikan pandangan tentang kegiatan angkutan laut yang akhir-akhir ini terjadi, dan juga berharap dapat dijadikan sebagai referensi para pembaca khususnya yang bergerak di angkutan laut. Adapun analisis kajian ini dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan literatur yang ada seperti buku, majalah serta tabloid yang relevan, serta kajian penulis yang selama ini mengabdikan diri pada institusi pendidikan *Akademi Maritim Yogyakarta*.

### **Pembahasan.**

Barang-barang yang diangkut melalui pelabuhan laut biasanya melalui beberapa proses kegiatan yang harus dilewati, seperti persiapan barang yang akan dikapalkan ditumpuk dulu di pelabuhan kemudian diangkut ke dermaga dan selanjutnya dimuat ke kapal. Sebaliknya barang yang akan dibongkar dari kapal barang dibongkar dari kapal ke dermaga kemudian diangkut ke pemilik barang tersebut karena ada barang yang tidak melalui tempat penumpukan dan langsung diangkut ke tempat pemilik. Semua kegiatan tersebut tentunya tidak terlepas dari peralatan yang diperlukan dalam bongkar maupun muat.

Jenis peralatan bongkar dan muat itu sendiri sangat tergantung dari jenis barang yang akan dibongkar atau dimuat, namun secara umum barang-barang tersebut dapat digolongkan dalam 3 (tiga) jenis yaitu dengan Petikemas, general cargo dan barang curah basah atau kering.

Perkembangan pengangkutan dengan menggunakan petikemas sangat meningkat hal ini dikarenakan perkembangan teknologi angkutan laut yang semakin cepat, dan tempat bongkar/muat dibuat khusus di Terminal petikemas, baik di pelabuhan yang berskala

nasional maupun internasional, dan juga pelabuhan *konvensional*. Sedang pelabuhan Internasional di Indonesia saat ini berjumlah 7 (tujuh) pelabuhan. (Referensi Kepelabuhanan Seri 05 Edisi II).

Kapal yang digunakan dalam kegiatan pengangkutan dengan Petikemas adalah kapal khusus atau multi purpose, sedang untuk angkutan *konvensional* dilayani dengan bongkar muat dengan menggunakan kapal antar pulau.

### **Pengoperasian bongkar muat dengan container**

Kegiatan bongkar muat *container* digunakan alat-alat yang spesifik seperti *Ship To Shore (STS) Container Crane, Harbour Mobile Crane (HMC), RTG, RMGC, Yard Tractor, Head truck, chasis/trailer, Reach Stacker, Forklift, Side Loader, Top loader* dan peralatan lainnya.

Sedang untuk rangkaiannya dalam kegiatan bongkar/muat petikemas dilakukan dengan kegiatan dari dan ke kapal, Kegiatan di *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan dan di gudang *Container Freight Station (CFS)* maupun gudang pemilik.

### **Aktivitasnya dilakukan sebagai berikut:**

Untuk Petikemas dengan status *FCL (Full Container Load)* meliputi kegiatan membongkar petikemas dari kapal, mengangkut menurunkan dan tersusun dilapangan penumpukan/*Container Yard (CY)* untuk selanjutnya diserahkan kepada pemilik atau penerima dilingkungan kerja pelabuhan atau sebaliknya untuk kegiatan muat petikemas ke kapal.

Untuk *Container* dengan status *LCL (Loose Container Load)* kegiatannya dengan membongkar petikemas dari kapal mengangkut, menurunkan dan tersusun di lapangan penumpukan (*CY*), mengangkut ke *CFS* melakukan striping dan menumpuk barang di *CFS* untuk diserahkan kepada pemilik/penerima atau sebaliknya sejak *stuffing* barang di *CFS* sampai pemuatan ke atas kapal.

Dalam hubungannya dengan kegiatan di atas ada aktivitas seperti *Transshipment, Shifting, Relokasi, Lift on/ lift off* . mungkin juga terjadi pemuatan yang memiliki aktivitas khusus dalam bongkar maupun muat yaitu *Uncontainerized*.

### **Pengoperasian bongkar muat barang *General Cargo***

Kegiatan bongkar/muat untuk barang *General Cargo* alat yang digunakan seperti *Barge harbor crane, Level luffing crane, Mobile crane, head truck, chassis, tronton, forklift*, dan peralatan lainnya.

Kegiatan ini dilakukan di Pelabuhan *konvensional* yang meliputi kegiatan *Stevedoring, Cargodoring*, dan *receiving/delivery*

### **Kegiatan *Stevedoring***

Pekerjaan menurunkan barang dari palka ke dermaga atau menaikkan barang dari dermaga ke palka kapal menggunakan alat sesuai dengan barang yang di naikkan atau diturunkan (*Crane* kapal, *mobile crane, kran* darat dan alat yang lainnya) sesuai dengan situasi dan kondisi dan untuk mepercepat proses bongkar muat dilakukan menggunakan alat kran darat maupun kran kapal secara bersamaan.

### **Kegiatan *Cargodoring***

Pekerjaan memindahkan barang yang diturunkan dari pinggir lambung kapal atau mengirimkan barang ke lapangan penumpukan dan menyusun muatan di dalam gudang atau sebaliknya dari gudang/lapangan penumpukan ke lambung kapal. Kegiatan ini dilakukan dengan tenaga manusia dibantu peralatan seperti (*Truk, Head truck, gerobag dorong, forklift* atau alat lainnya) dan tergantung dari berat ringannya barang dan jauh dekatnya lokasi yang dituju.

### **Kegiatan *Receiving***

Kegiatan menerima barang dari para pengirim/shipper di wilayah pelabuhan untuk selanjutnya diproses mulai dari penumpukan di lapangan penumpukan/gudang untuk dikapalkan.

### **Kegiatan *Delivery***

Kegiatan mengirimkan barang sejak dari gudang/lapangan menyusun diatas kendaraan pengangkut keluar dari lingkungan pelabuhan sampai barang diterima pemilik barang (*Consignee*).

### **Pengoperasian bongkar muat Muatan Curah**

Pengoperasian bongkar muat curah ada dua macam yaitu curah cair dan kering

#### **Pengoperasian bongkar muat curah cair.**

Stevedoring muatan cair seperti air, minyak nabati, minyak bumi, hasil kimia dan gas, ini masuk golongan barang (*liquid*) dilakukan dengan menggunakan pompa di kapal yang mampu mendorong/menghisap muatan curah cair dan disalurkan melalui selang ke/dari truck tangki atau tangki permanen di pelabuhan

Sedangkan untuk kegiatan *cargodoring* dilakukan dengan menghubungkan pipa antar dermaga dengan tempat penimbunan di pelabuhan atau sebaliknya dari penimbunan ke dermaga atau kedalam tengki kapal dan kalau barang cair ini mempunyai sifat mudah beku maka perlu dilengkapi dengan alat pemanas baik di kapal maupun pipa penyalurannya.

#### **Pengoperasian bongkar muat curah Kering**

Curah kering biasanya berupa butiran padat seperti tepung, pasir, semen, beras, jagung, gandum batu bara, dll.

Peralatan yang digunakan banyak macamnya sebagai contoh berikut ini :

Barang dibongkar dengan kran kapal yang dilengkapi dengan cakram langsung ke *truck* atau sebaliknya. Dibongkar dengan *kran* kapal yang dilengkapi dengan *cakram* langsung ke *truck* yang dilengkapi dengan *hopper* atau disalurkan dengan *conveyor* yang disedot /dihisap dari kapal atau sebaliknya.

Demikianlah proses bongkar muat di pelabuhan yang aktifitasnya sangat kompleks, yang semua ini harus dilakukan dengan cepat dan tepat, sehubungan kapal yang bersandar di Pelabuhan mulai saat masuk, berlabuh sampai selesai bongkar muat dan meninggalkan pelabuhan menghendaki waktu yang cepat, dari sinilah muncul upaya bagaimana kapal yang datang di suatu pelabuhan bisa segera mendapatkan tempat sandar dan melakukan bongkar muat, karena pendeknya waktu di pelabuhan sama dengan penghematan biaya kapal yang sangat besar, pada kondisi inilah *regulasi* yang ditangani secara *monopoli* cenderung untuk diselewengkan oleh para pelaku saat kapal masuk sampai keluar dari pelabuhan (Koran Tempo 19-20 Nopember 2016)

### **Penutup**

Secara umum kegiatan bongkar muat dapat di kelompokkan dalam 3 kegiatan yaitu

1. *Receiving/Delivery* yang berhubungan langsung dengan Pemilik barang
2. *Cargodoring* kegiatan antara Pelabuhan dan Pemilik barang
3. *Stevedoring* kegiatan yang berhubungan dengan turun naiknya barang dari dan ke Kapal.

### **Kegiatan *Receiving* dan kegiatan *Delivery***

Kegiatan ini merupakan aktivitas saat penerimaan muatan maupun penyerahan muatan di wilayah pelabuhan yang merupakan kegiatan awal/akhir dari operasi terminal.

Dalam kegiatan *receiving* ini akan melibatkan minimal 3 orang pelaksana seperti *Tally clerk* seseorang yang melaksanakan kegiatan pencatatan jumlah, *merk*, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.

*Mistry* seseorang yang melaksanakan perbaikan kemasan barang dalam *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*

Watchman seseorang yang melaksanakan kegiatan untuk mengamankan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*

Kegiatan ini akan sangat tergantung pada pola angkutan yaitu apakah mempunyai pola angkutan langsung atau pola angkutan tidak langsung

#### **Pola angkutan langsung**

Pola ini mempunyai aktifitas: Kendaraan alat angkut berposisi di sebelah lambung kapal sebelah palka yang sedang dibongkar maupun saat muat dan setelah itu penyelesaian dokumen. Dalam pola ini kegiatan baik muat maupun bongkar memerlukan perhitungan yang tepat baik jumlah, kecepatan rata-rata bongkar, muat, kapasitas/kemampuan kendaraan, jumlah kendaraannya, jauh dekatnya dan kapan mulai dan selesai, Karena kapal terbatas waktunya di dermaga pelabuhan.

#### **Pola angkutan tidak langsung**

Pola ini yang lebih sederhana karena barang sudah ada di pelabuhan dan atau diletakkan di pelabuhan dengan cara sebagai berikut:

Menempatkan alat angkut di disebelah gudang/pintu darat, memindahkan muatan atau menurunkan muatan dari/ke gudang atau lapangan penumpukan, selanjutnya dilakukan pengurusan dokumen, ini berlaku bagi semua barang yang dibongkar *cargo* maupun *container*.

Sebagai kata akhir dari tulisan ini bahwa regulasi yang dibuat untuk dilaksanakan dengan baik, untuk itu aparatur yang melaksanakan regulasi tersebut tentunya yang bermartabat dan mempunyai komitmen tinggi terhadap *regulasi* yang dijalankannya dan yang tidak kalah pentingnya adanya pengawasan yang berkesinambungan.

### **Daftar Pustaka**

Abas Salim, 2006 *Manajemen Transportasi* PT RAJAGRAVINDO PERSADA JAKARTA 2006

Suyono RP, Mar 2007 *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui Laut* PPM, Argya Putra Jakarta

*Undang-undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008, tentang Pelayaran dan PP No. 5 2010 tentang Kenavigasian* Citra Umbara Bandung.

*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 tahun 2014*  
<http://peraturan.go.id/permen/kemenhub-nomor-pm-60-tahun-2014.html>

*Kepmenhub Nomor KM 33 tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut 2001 : 5*  
[http://jdih.dephub.go.id/produk\\_hukum](http://jdih.dephub.go.id/produk_hukum)

*Referensi Kepelabuhanan Seri 5 Edisi II Peralatan Pelabuhan PT Pelindo (Persero) 2011*

*Tabloit Maritim Rebutan Kue bongkar muat di Pelabuhan Nomor 915 Tahun XVIII 02 - 08 Agustus 2016*

*Kedaulatan Rakyat Tertangkap Basah Terima Pungli* Direktorat Pelindo III dipecat 3 Nopember 2016

*Kedaulatan Rakyat Pungli di Kemenhub dibongkar* 12 Nopember 2016

*Koran Tempo Akhir Pekan Pemerasan di Pelabuhan Belawan*