



Perspektif Hukum Pelaksanaan Bongkar Muat Barang oleh UD Maju Pelabuhan Langara Kabupaten Wawonii

Muhammad Fitriadi

Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO

Keywords:

Unloading; Loading; Port

e-mail:

tiadi.muhammad@gmail.com

Corresponding Author:

Muhammad Fitriadi

Received: 27/12/2018

Accepted: 18/02/2019

Published: 24/03/2019



ABSTRACT

This study aims to find out and understand how in the execution of loading and unloading carried out by UD Maju at the port of Langara. Juridical approach is used to conduct research on the object of research by adhering to existing legal regulations, while the normative approach is legal research that uses primary data. and analyzed qualitatively and this study uses normative juridical data, namely explaining problems with theoretical aspects as a rationale, then increasing on matters that explain the reality obtained in the field. The results of the study indicate that in the implementation of loading and unloading at UD Maju using mechanical and non-mechanical equipment, in determining the tariff for loading and unloading the principle has been regulated by the Government through Decree of the Minister of Transportation No. KM 14 of 2002 that the tariff for loading and unloading services from and to ships is determined on the basis of a joint agreement between the provision of loading and unloading services and service users based on type and structure. Implementation of loading and unloading goods in ports includes stevedoring, cargodoring, and receiving/delivery.

I. PENDAHULUAN

Sejalan dengan pelaksanaan pembangunan di Indonesia yang sasaran utamanya di bidang pembangunan ekonomi, maka kegiatan perdagangan merupakan salah satu sektor pembangunan ekonomi, senantiasa ditumbuh kembangkan perannya. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan tersebut, diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, baik pengangkutan melalui darat, laut maupun udara.

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan dimana luas lautannya lebih besar dibandingkan luas daratannya, maka sarana pengangkutan melalui laut besar perannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air. Selaras dengan peranan pengangkutan sebagai alat transportasi yang mengangkut barang dari pulau satu ke pulau yang lain melalui laut, maka pelaksanaan pembangunan disektor transportasi laut oleh MPR RI telah digariskan sebagai berikut:

“Transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia Timur, dengan mengutamakan keteraturan kunjungan

kapal yang dapat menggairahkan tumbuhnya perdagangan dan kegiatan pembangunan umumnya. Lautnusantara sebagai lahan usaha kelautan mengharuskan pengutamakan pelayaran nusantara nasional yang mampu menjamin tersedianya pelayanan transportasi laut yang layak dan aman sekaligus menciptakan lapangan kerja.” (Ketetapan MPR RI No.II/MPR/1993 tentang GBHN,1993) Sesuai dengan amanat GBHN diatas, menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan di sektor transportasi laut antara lain diarahkan untuk meningkatkan kegiatan perdagangan antar pulau (*inter insuler*), disamping perdagangan antar Negara (impor-ekspor).

Adanya peningkatan arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan melalui laut tersebut,maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan, kaitannya dengan kegiatan pengangkutan melalui laut, seperti Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) memiliki peranan yang sangat besar.Dengan semakin tumbuhnya perusahaan bongkar muat barang dan jasa melalui laut serta sejalan dengan berkembangnya kegiatan pengangkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan perusahaan pengangkutan laut melalui penerbitan Inpres No. 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi yang kemudian diperbaharui dengan Inpres No. 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi. Dalam Inpres tersebut antara lain mengatur bahwa untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yan maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut, yaitu Perusahaan Bongkar Muat (PBM). (Kebijaksanaan Kelancaran arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi).

Adapun mengenai pengertian PBM yang dimaksud lebih lanjut diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan bongkar Muat barang dari dan kekapal, Pasal 1 ayat (e) yaitu “perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal maupun langsung ke alat angkutan”.Meningkat 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.

Dimana barang yang akan diangkut kekapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudangmaupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang maupun langsung ke alat angkutan berikutnya .Usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan .dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub nomor KM 13 Tahun 1989 tanggal 22 Februari 1989.yang telah diubah keputusan Menteri perhubungan Nomor 14 Tahun 2002

Perusahaan bongkar muat untuk menjalankan usahanya wajib mempunyai ijin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Ijin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ijin ketentuan yang ditetapkan dalam ijin usaha perusahaan bongkar muat. Untuk menjalankan usahanya perusahaan bongkar muat wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), BadanUsaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang- undangan yang berlaku.
2. Memiliki modal dasar dan modal kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya.
3. Memiliki atau menguasai peralatan bongkar muat.
4. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
5. Memiliki tenaga ahli.

Peranan pengusaha 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. Keadaan sekarang ini banyak pihak pengguna jasa baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung jawab dari perusahaan bongkar muat barang, kejelasan resiko terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa. Berdasarkan alasan-alasan sebagaimana diuraikan diatas, serta penulis ingin mengetahui Tanggung jawab UD Maju terhadap kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Langara Kecamatan Wawonii Barat Kabupaten Konawe Kepulauan

II. METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari pengusaha UD Maju.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari Studi kepustakaan dengan mencari berbagai literatur juga melalui bahan dokumen, peraturan perundang-undangan, laporan, arsip, dan hasil penelitian lainnya.

B. Teknik Pengumpulan Data

Keseluruhan data ini di kumpulkan melalui Studi kepustakaan yang mempelajari peraturan perundang undangan yang berlaku dan berhubungan dengan teori mengenai perundang-undangan yang sesuai dengan judul penelitian . Studi dokumen kepustakaan, yakni dengan mencari dokumen yang ada, dikaitkan dengan permasalahan yang menjadi bahan penelitian. Hal ini dilakukan dengan mengelompokkan data sekunder yang diperoleh dari studi kepustakaan yakni bahan hukum primer (produk hukum dan perundang undangan), bahan hukum sekunder (literatur buku, artikel, majalah), dan bahan hukum tertier. Dan Studi lapangan (field research) untuk wawancara kepada narasumber yang terkait Penelitian dengan wawancara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan dari responden sebagai input bagi bahan penelitian. Adapun teknik wawancara yang dilakukan adalah dengan wawancara berpedoman, yakni dengan mempersiapkan materi wawancara yang telah disusun sebelumnya untuk kemudian dicatat dalam lembar hasil wawancara.

III. PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang Dilakukan Oleh UD Maju di Pelabuhan Langara

Penelitian dilapangan bahwa Pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan Langara belum sepenuhnya sesuai dengan keputusan Menteri Nomor 14 Tahun 2002 mengenai persyaratan alat-alat bongkar muat maupun tenaga ahlinya adapun proses bungkar muat yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* tidak mudah untuk dilakukan karena hal ini haruslah berkerja sama dari beberapa pihak (wawancara bapak Amir Hasanudin sebagai Wakil Direktur, tanggal 11 November 2018).

Stevedoring adalah jasa bongkar muat dari dan ke kapal, dari kedermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan Derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut sebagai *stevedore*. *Stevedore* yang bertugas diatas kapal disebut *stevedore* kapal, sedangkan *stevedore* yang bertugas di darat disebut *quay supervisor*. dalam melaksanakan tugasnya *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelabuhan Indonesia, Perusahaan pelayaran EMKL, pemilik barang, TKBM, dan yang lainnya.

Seorang *stevedore* umumnya adalah orang yang pernah bertugas diatas kapal dan berdinis sebagai perwira atau orang yang biasa menangani buruh karena *stevedore* akan mengkoordinir pekerjaan dan buruh TKBM melalui mandor atau kepala regu kerja (KRK) dalam, bekerja, *stevedore* dibantu oleh foreman. Koordinasi kegiatan *stevedoring* diatas kapal dengan didarat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau terminal operator. Dalam mengerjakan bongkar muat kapal selain foreman juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* yaitu :

- 1) *Cargo Surveyor* perusahaan PBM, yaitu petugas survey yang mencatat dan memeriksa keadaan fisik barang yang dimuat/bongkar dari dan ke kapal dalam hubungannya dengan klaim.
- 2) Petugas barang berbahaya yang khusus mengawasi barang berbahaya yang dimuat/bongkar dari kapal atau sebaliknya dari darat.
- 3) Administrasi, yaitu petugas-petugas yang mempersiapkan administrasi Kegiatan *Stevedoring* meliputi beberapa tahap;

a) *Stevedoring* sebelum kapal tiba

Beberapa hari sebelum kapal tiba, para petugas yang akan melakukan bongkar muat akan memeriksa dan mengelola data yang diterima, menyangkut kapal dan muatan yang akan dikerjakan. Data informasi dapat berupa teleks, faks, telegram, surat, manifest, stowage plan, hatch list, special cargo dan lainnya yang diperlukan. Kemudian mereka melakukan pertemuan yang sering disebut sebagai pre-arrival meeting (PAM). Dalam pertemuan ini disusun rencana kerja berdasarkan data yang ada. Atas hasilnya, surveyor sering diminta jasanya oleh pihak kapal, pemilik barang dan mungkin juga oleh perusahaan asuransi.

b) *Cargodoring*

Cargodoring atau *quay-transfer* adalah pemindahan barang setelah dibongkar dari kapal di dermaga ke gudang atau tempat penumpukan. Kegiatan ini dilakukan dengan bantuan gerobak dorong dan peralatan mekanis berupa forklift. Dalam praktek forklift adalah alat yang paling banyak digunakan. Penggunaan forklift adalah sebagai berikut :

- a. Muatan diambil oleh forklift dari tempat pembongkaran disisi kapal di dermaga setelah dilepas dari sling kapal.
- b. Muatan dipindahkan dari dermaga ke area penumpukan dengan bantuan forklift.
- c. Forklift menyusun ke sisi dermaga untuk mengambil muatan yang berikut.
- d. Forklift kembali ke sisi dermaga untuk mengambil muatan yang berikutnya. Kegiatan *cargodoring* dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :

1) Jarak tempuh

Apabila jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan cukup jauh maka akan memperlambat proses *cargodoring*, dan sebaliknya jika jarak tempuh antara dermaga dengan gudang atau area penumpukan pendek maka proses *cargodoring* akan menjadi lebih cepat.

2) Kecepatan Kendaraan

Kecepatan kendaraan pengangkut dari dermaga ke gudang atau area penumpukan sangat mempengaruhi proses *cargodoring*. Pergerakan forklift dari titik pengambilan ke tempat penurunan muatan dan kembali lagi ke tempat pengambilan disebut sebagai *transfer-cycle*. Ukuran *transfer-cycle* adalah waktu, apabila *transfercycle* lebih singkat tentunya pembongkaran atau pemuatan kapal akan lebih cepat dan untuk hal ini tergantung dari kerja sama antara kapal, dermaga dan pergudangan. Aktifitas *cargodoring* bisa berjalan produktif dan efisien apabila peralatan dimanfaatkan dengan baik. Agar downtime rendah maka perlu pemeliharaan peralatan dengan baik dan teratur. Downtime adalah tidak aktifnya kegiatan akibat tidak tersedianya atau kekurangan forklift pada saat dibutuhkan. Untuk menjaga berfungsinya peralatan, juga perlu diperhatikan kemampuan mengangkat (*lifting capacity*) dari forklift dan sifat muatan dalam jenis dan bentuknya. Downtime selain karena kurang atau tidak adanya forklift juga bisa akibat dari kurangnya peralatan lain seperti gerobak atau tempat penumpukan yang hampir penuh, atau kapal hampir kosong.

c. *Receiving/Delivery* Operation

Receiving/Delivery merupakan kegiatan menerima atau menyerahkan barang dari dan ke wilayah pelabuhan. Kegiatan ini merupakan kegiatan terakhir dari terminal operation. Kegiatan *receiving/delivery* pada dasarnya ada 2 macam, yaitu :

1. Pola muatan angkutan langsung

Pola muatan angkutan langsung adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal. Pada pola angkutan langsung, kegiatan *receiving/delivery* dilakukan dengan cara :

- 1) Kendaraan atau alat angkut langsung ditempatkan di posisi sebelah lambung kapal pada palka dimana bongkar muat dilakukan di bawah ganco kapal yang bekerja.
- 2) Muatan dimasukkan dalam palka atau diturunkan dari palka dengan ganco kapal dari atau ke truk/tongkang.
- 3) Penyelesaian dokumen.

Data yang diperlukan pada pola angkutan langsung adalah :

- a) Jumlah barang yang akan dibongkar/muat.
- b) Kecepatan rata-rata bongkar/muat
- c) Waktu mulai dan selesainya pembongkaran
- d) Jenis dan kapasitas kendaraan pengangkut yang digunakan
- e) Jumlah kendaraan yang diperlukan
- f) Apabila jumlah kendaraan terbatas, maka jauh atau dekatnya tempat membongkar/memuat barang dari dan ke kapal (gudang penampung).

2. Pola muatan angkutan tidak langsung

Pola muatan angkutan tidak langsung adalah penyerahan/penerimaan barang/petikemas setelah melewati gudang atau lapangan penampungan. Pada pola angkutan tidak langsung, kegiatan *receiving/delivery* dilakukan dengan cara :

- 1) Penempatan alat angkut disebelah gudang/pintu darat.
- 2) Pemindahan muatan atau penurunan muatan dari atau gudang atau tempat penumpukan. Langkah-langkah yang harus diambil agar barang-barang impor cepat keluar dari daerah pelabuhan adalah :
 - a) Informasi kepada pemilik barang bahwa barang telah dibongkar dari kapal dan juga batasan dari masa bebas penumpukan (*freestorage*)
 - b) Waktu yang tepat untuk pengeluaran barang.

Terlambatnya operasi *receiving/delivery* dapat disebabkan oleh beberapa hal, yaitu :

- (1) Cuaca buruk atau hujan pada waktu bongkar/muat kapal.
- (2) Terlambatnya angkutan darat atau tongkang
- (3) Terlambatnya dokumen
- (4) Terlambatnya informasi atau alur (flow) dari barang. (5) Perubahan dari loading pont.

3. Tarif Bongkar Muat

Untuk memudahkan dalam hal tarif bongkar muat maka barang-barang yang akan dibongkar/muat dibagi menjadi:

a. *General Cargo*

- 1) Tarif bongkar muat yang dibebankan kepada pemilik barang (*consignee*) atau *shipper* ditetapkan secara rata-rata, baik pada hari kerja biasa maupun pada hari minggu dan libur resmi.
- 2) Dengan ketentuan tarif rata-rata ini untuk mempercepat bongkar/muat barang dan keberangkatan kapal, maka kegiatan bongkar muat barang dilakukan setiap hari selama 24 jam baik pada hari kerja biasamaupun pada hari libur resmi. Tarif bongkar muat ditetapkan sesuai golongan barang dan kelompok barang sebagai berikut:(wawancara bapak Amir Hsanudin sebagai wakil Direktur)

Satuan pembebanan barang berdasarkan ton/m³ dan untuk golongan barang yang tidak tercantum dalam daftar dikenakan tarif golongan general cargo. Untuk bongkar muat hewan dalamkrangkeng/kandang dikenakan tarif general cargo berdasarkan revenue ton. Tarif untuk kendaraan bermotor berlaku bila dilakukan bongkar muat secara Ro-Ro, bila tidak tidak dikenakan tarif general cargo berdasarkan revenue ton. Tarif minimumnya adalah 2 ton atau 2 M³ untuk tiap B/L. Dalam kegiatan bongkar muat secara langsung dari kapal atau *ship-side receiving/delivery*, perhitungannya adalah sebagai berikut:

(1) FIOS Term

FIOS Term adalah biaya yang diberlakukan apabila kapal disewa dan semua biaya bongkar muat barang dibayar oleh penyewa kapal, yang terdiri dari :

- (a) *Stevedoring* : 100 % dari tarif dasar *stevedoring*
- (b) *Cargodoring* : 50 % dari tarif dasar *cargodoring*.
- (c) *Receiving/delivery* : 50 % dari tarif dasar *receiving/delivery*.

(2) Liner Term

Liner Term adalah biaya yang semuanya ditanggung oleh perusahaan pelayaran atau yang punya kapal, terdiri dari :

- (a) *Cargodoring* : 50 % dari tarif dasar *cargodoring*.
- (b) *Receiving/delivery* : 50 % dari tarif dasar *receiving/delivery*.

(c) *Long distance* : Untuk jarak melebihi 130 meter dikenakan biaya dalam rupiah perton/M3.

- 4) Ada beban khusus apabila melakukan kegiatan :
- a) Bongkar muat melalui angkutan Bandar.
 - b) Penggunaan alat mekanis.
 - c) Penggunaan alat khusus.
 - d) *Surcharge* atau biaya tambahan untuk tinggi, berat, atau ukuran panjang yang memerlukan perhatian dalam pekerjaan atau peralatan.
 - e) Relokasi barang.
 - f) Transshipment cargo. g) Barang yang dilelang.
 - h) TKBM yang menunggu dilokasi kerja dikenakan kepada perusahaan pelayaran/agen atau pemilik barang.
 - i) Tarif *stevedoring* untuk kapal-kapal ocean going (pelayaransamudera) dalam liner term, tarif *stevedoring* ditetapkan dan disesuaikan dengan tarif INL sebesar US Dollar 2,40 ton/M3 belum termasuk biaya mekanis dan lashing.
 - j) Untuk barang-barang yang mengganggu dikenakan sircharge sesuai daftar yang ada, termasuk surcharge barang berbahaya sesuai kelasnya.

Petikemas seperti juga barang/ muatan yang lainnya dikenakan biaya apabila dibongkar di pelabuhan, tarif bongkar muat petikemas adalah sebagai berikut :

- 1) Tarif paket jasa bongkar muat petikemas dengan status FCL sudah termasuk jasa dermaga dikenakan atas rangkaian kegiatan :
 - a) Membongkar petikemas isi atau kosong dari kapal, mengangkat, menurunkan langsung dan menyusun di lapangan penumpukan terminal petikemas.
 - b) Mengangkat petikemas isi atau kosong dari lapangan penumpukan terminal petikemas, mengangkat dan memuat ke kapal.
- 2) Tarif jasa bongkar muat petikemas dengan status LCL tidak termasuk jasa dermaga, dikenakan atas rangkaian kegiatan :
 - a) Membongkar petikemas isi dari kapal, mengangkat , menurunkan langsung dan menyusun di lapangan penumpukan terminal petikemas, mengangkat dan mengangkat di CFS (kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas), mengeluarkan barangdari dalam petikemas dan menyusun di CFS serta memindahkan petikemas kosong ke lapangan penumpukan terminal petikemas.
 - b) Memindahkan peti kosong dari lapangan penumpukan ke CFS, memindahkan dan menyusun barang dalam petikemas serta memindahkan ke lapangan penumpukan terminal petikemas dan selanjutnya mengangkat dan mengangkat petikemas tersebut ke dermaga serta memuat ke kapal.
- 3) Untuk pembongkaran atau pemuatan petikemas kosong dikenakan tarif 90 % tarif FCL4)
- 4) Tarif petikemas diatas 40, dikenakan tambahan tarif sebesar 25 % dari tarif ukuran 40.
- 5) Dalam hal terjadi kerusakan crane dermaga, maka terhadap kegiatan jasa bongkar muat petikemas yang menggunakan crane kapal dikenakan tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas sebesar 70 % dari tarif paket pelayanan jasa bongkar muat petikemas dengan menggunakan crane dermaga.

FCL adalah pihak bertanggung jawabnya pihak pelayaran sejak dari CY, yaitu kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan dimuat/dibongkar dari kapal, dan yang dimaksud dengan LCL adalah pelayaran bertanggung jawab sejak barang diterima dari shipper di CFS (kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas LCL) pelabuhan muat sampai dengan diserahkan kepada consignee dari pelabuhan bongkar.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Pelaksanaan bongkar muat barang pada UD Maju menggunakan peralatan mekanis dan non mekanis, didalam menentukan tarif bongkar muat pada prinsipnya telah diatur Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002. Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat. Pelaksanaan Bongkar muat Barang di pelabuhan meliputi *stevedoring, cargodoring, and receiving/delivery*.

Guna mengantisipasi peningkatan arus barang melalui pengangkutan laut dewasa ini, maka Resiko untuk timbulnya kerugian dalam kegiatan bongkar muat barang cukup tinggi, seperti terjadinya kerusakan, berkurang dan hilangnya barang muatan, maka UD Maju harus mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah terjadinya kerugian akibat kegiatan bongkar muat barang, yakni dengan lebih aktif lagi melakukan rapat intern yang disebut dengan *pre arrival meeting* (PAM) sebelum ,melaksanakan kegiatan bongkar muat arang di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum* : PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Abdulkadir. Muhamad 2001, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara.*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Baharudin Lopa, 2000, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung.
- J. Moleong, Lexy 2000, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rusdakarya, Bandung.
- Purwosutjipto, HMN, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Djambatan, Jakarta.
- R Djatmiko, 2000 *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung.
- R.P Suyono, 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor dan Impor Melalui Laut: PPM*, Jakarta.
- Soerjatin, R, Drs., 2007, *Hukum Dagang I dan II*, Intermasa, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 2000, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Subekti, Prof , R ,SH, dan R.Tjitrosudibio, 2009, *KUHD dan UU Kepailitan Pradnya Paramita*, Jakarta.
- Soekardono; 2006 : *Hukum Perjanjian*. Galia Indonesia, Jakarta.
- Tirtaamidjaja, Mr, SH, 2000, *Pokok-Pokok Hukum Perniagaan*, Djambatan, Jakarta.
- Utari, Siti, 2000, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta
- Utari, Siti, 2000, *Pengangkutan Laut Di Indonesia suatu Tinjauan Yuridis*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Inpres No.4 Tahun 1985 tentang *Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi*, Semarang, Aneka Ilmu, 1986.
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang *Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi*.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 88 / AL 305 / Phb – 85 Tanggal 11 April 1985 Tentang *Perusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal*.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 13 Tahun 1991 Tentang *Pembinaan Pengusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal*.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 Tentang *Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke Kapal*.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2002 Tentang *Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Di Pelabuhan*.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 26 Tahun 1997 Tentang *Tarif Jasa Bongkar Muat Peti Kemas (Container) Untuk Pelabuhan*.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57 Tahun 1991 Tentang Pedoman Tarif Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan.
Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 67 Tahun 1994 Tentang Tarif Jasa Bongkar Muat Peti Kemas