

Penerapan Pengaturan Dwelling Time Dalam Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Priok Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Implementation of Dwelling Time Regulation in Loading and Unloading Process at Tanjung Priok Harbour Related to Law Number 17 year of 2008 on Shipping and Sailing

¹Muhamad Fajar Maulana, ²Ratna Januarita

^{1,2,3}*Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung, Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116*
Email: ¹fmaulana2394@gmail.com

Abstract. Dwelling time is a series of activities in the process of loading and unloading at the port, dwelling time is a vulnerable time required starting from the containers of goods unloaded from the ship to the exit of the harbor area after completing the process validity documents. Port of Tanjung Priok in Indonesia as the largest port is a port carrying out business activities of loading and unloading which turned out to have the issue of high dwelling time resulting in high logistics in Indonesia. then the required adjustment of the clear for the creation of harmonization of laws in order to create legal certainty. Law No. 17 Year 2008 on the shipping and sailing that became a staple in the rules of port activities has not been able to overcome the problem of dwelling time at Tanjung Priok port while Permenhub No. 117 Years 2015 they overlap with the Directorate General of Customs Regulation No. Per 06 / BC / 2015. In this study, the authors use the method of normative, whereas the specification of research using descriptive analytical method. The research phase through two ways, namely research literature and field research, while the methods of data analysis of all the data were analyzed qualitatively normative. This problem is a study that needs to be investigated how the implementation dwelling setting time in the process of loading and unloading at the port of Tanjung Priok and how setting dwelling time in the process of loading and unloading at Tanjung Priok port is connected to the effectiveness of the ASEAN Economic Community (AEC).

Keyword : Bongkar muat, *Dweling time*, Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA)

Abstrak. Dwelling time merupakan suatu rangkaian kegiatan dalam proses bongkar muat di pelabuhan, dwelling time adalah rentan waktu yang dibutuhkan kontainer barang terhitung sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawasan pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen perizinan yang berlaku. Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia merupakan pelabuhan yang melakukan kegiatan usaha bongkar muat yang ternyata memiliki masalah tingginya dwelling time yang mengakibatkan tingginya logistik di Indonesia. maka dibutuhkan pengatuan yang jelas agar terciptanya harmonisasi hukum agar terciptanya kepastian hukum. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjadi aturan pokok dalam kegiatan kepelabuhanan belum mampu mengatasi masalah dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok sementara Permenhub No. 117 Tahun 2015 masih tumpang tindih dengan Peraturan Direktorat Jendral Bea Cukai No. Per 06 / BC / 2015. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode yuridis normatif, sedangkan spesifikasi penelitian menggunakan metode deskriptif analitis. Tahap penelitian melalui dua cara yaitu penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan, sedangkan metode analisis datanya dari seluruh data yang diperoleh dianalisis secara normatif kualitatif. Permasalahan ini merupakan kajian yang perlu diteliti bagaimana penerapan pengaturan dwelling time dalam proses bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok dan bagaimana pengaturan dwelling time dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dihubungkan dengan efektifnya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Kata Kunci : Bongkar muat, *Dweling time*, Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA)

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang

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

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Pengangkutan sendiri di Indonesia merupakan kegiatan yang sangat penting dan sangat vital bagi kehidupan masyarakat, dikatakan sangat vital mengingat berbagai faktor, baik dari ilmu pengetahuan, teknonologi, dan yang paling jelas terlihat adalah bagaimana kondisi geografis Indonesia. Secara geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau pulau besar dan kecil serta sebagian besar lautan memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui negara dapat dijangkau¹, sehingga sarana pengangkutan melalui laut besar peranannya dalam menghubungkan kota-kota maupun pulau-pulau yang ada di tanah air.

Secara umum pengangkutan melalui laut di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pelayaran menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu:

”Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut yang kegiatan usahanya sangat luas bidangnya serta memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam dan luar negeri termasuk didalam usahanya memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen. Dalam pengertian perdagangan pengangkutan laut dapat dianggap sebagai suatu kegiatan dari kesibukan yang bertujuan mempertinggi arti dan kegunaan suatu barang dengan jalan memindahkan barang tersebut dari suatu pulau (negara) ke pulau (negara) lain.

Mengenai pengangkutan laut dalam kegiatan mengangkut barang, dikenal dengan istilah bongkar muat barang. Bongkar muat barang secara umum dapat didefinisikan sebagai suatu usaha atau kegiatan yang dilakukan untuk mengeluarkan dan memasukkan muatan atau barang dari atau ke kapal atau kereta api atau pesawat kargo dan sebagainya, dengan ketentuan dan aturannya masing-masing guna untuk memajukan ekonomi di Indonesia

Sebagai negara kepulauan, peranan pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara.

¹Abdulkadir Muhammad, *hukum pengangkutan darat, laut, dan udara*. Penerbit PT Citra Aditya Bakti Bandung, 1991. hlm. 1

Dwelling time menjadi acuan utama dalam suatu pelabuhan karena merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas di bongkar dan di angkat dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama. Dalam proses bongkar muat di pelabuhan, hal yang perlu di perhatikan adalah mengenai dwelling time. Istilah dwelling time merupakan bagian dari proses mekanisme dari kapal pengeluaran barang di pelabuhan sejak barang tersebut dibongkar. Dwelling time adalah rentan waktu yang dibutuhkan kontainer barang terhitung sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawasan pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen perizinan yang berlaku.

Realitas yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok, kontainer atau peti kemas butuh waktu 3-25 hari untuk keluar dari pelabuhan dengan rata-rata 5,59 hari. Lamanya dwelling time jelas sangat merugikan perekonomian, yang paling jelas adalah harga barang di tingkat konsumen menjadi mahal karena harus menanggung biaya efisiensi akibat dwelling time. Dwelling time yang terjadi di pelabuhan tanjung priok mencapai 5,5 hari dari 4,7 hari yang telah di targetkan oleh pemerintah, ini yang menyebabkan kemarahan dari Presiden Joko Widodo. Dengan hal tersebut, hingga kini Indonesia masih menyandang citra buruk sebagai negara dengan inefisiensi logistic tertinggi di ASEAN. Biaya logistik di pelabuhan Indonesia mencapai 24,5 persen dibanding produk domestik bruto (PDB). Percepatan pelayanan bongkar muat di pelabuhan menjadi perhatian presiden. Sebab, kerugian ekonomi yang di timbulkan dari lamanya dwelling time ini bisa mencapai Rp 780 triliun per tahun.

Pemerintah telah mengeluarkan peraturan untuk mengurangi waktu dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu Permenhub No.117 Tahun 2015 Tentang Pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu. Dalam peraturan tersebut pada Pasal 2 angka 3 bahwa batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan paling lama 3 hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan di dalam pelabuhan. Namun terdapat peraturan lain yang mengatur mengenai batas waktu penimbunan barang di pelabuhan,. Terdapat beberapa peraturan lain yang mengakibatkan semakin lamanya dwelling time di pelabuhan Tanjung Priok karena tidak dapat ditentukan secara pasti berapa lama waktu yang dibutuhkan dalam proses dwelling time tersebut. Sementara Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai hukum positif yang mengatur mengenai kegiatan di kepelabuhanan karena tercantum dalam Pasal 4 huruf a semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia, namun tetap belum mampu mengatasi tingginya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok. Berbagai peraturan yang ada mengakibatkan disharmonisasi hukum yang mengakibatkan tidak adanya kepastian hukum.

2. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penerapan pengaturan dwelling time dalam proses bongkar muat serta proses dan kendala kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok.
- b. Untuk mengetahui pengaturan dwelling time dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dihubungkan dengan efektifnya MEA.

B. Landasan Teori

Pengertian pengangkutan laut secara umum dapat ditelaah dari kata dasarnya, yaitu “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan, sehingga mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan berarti pengangkatan dan pembawaan barang atau orang atau pemuatan dan pengiriman barang atau orang. Dengan demikian, pengangkutan mengandung suatu kegiatan memuat barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang tersebut. Berdasarkan pengertian pengangkutan secara umum tersebut, maka AbdulKadir Muhammad² merumuskan definisi sebagai berikut :

“Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan”.

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut dimana kegiatan usahanya sangat luas bidangnya serta memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam dan luar negeri termasuk didalam usahanya memperlancar arus barang dari daerah produksi ke daerah konsumen.

Tujuan pengangkutan laut adalah meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang yang diangkut dari satu pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan . Hal ini selaras dengan tujuan pengangkutan secara umum sebagaimana dirumuskan oleh Purwosutjipto³ yaitu “untuk meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang”.

Kegiatan bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya merupakan salah satu mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut :

“Pekerjaan membongkar barang dari atas dek/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau kebalikannya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan Derek kapal”.

Istilah dwelling time merupakan bagian dari proses mekanisme dari kapal pengeluaran barang di pelabuhan sejak barang tersebut dibongkar. Dwelling time adalah rentan waktu yang dibutuhkan kontainer barang terhitung sejak dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawwasan pelabuhan setelah menyelesaikan proses dokumen perizininan yang berlaku.

Menurut definisi dari World Bank (2011), dwelling time adalah “waktu yang dihitung mulai dari petikemas (kontainer), dibongkar/ diangkat (unloading) dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama”. Dalam kegiatan pengangkutan melalui laut diperlukan pengaturan agar memiliki prosedur yang jelas dalam pelaksanaannya, juga agar menimbulkan harmonisasi hukum. Kajian harmonisasi hukum ini dikembangkan dengan tujuan untuk menunjukkan bahwa dalam dunia hukum, kebijakan pemerintah, dan hubungan diantara

²AbdulKadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara. Penerbit PT Citra Aditya Bakti Bandung, 1991. hlm. 19

³H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III, Djambatan, Jakarta, 2003. hlm. 1

keduanya terdapat keanekaragaman yang dapat mengakibatkan disharmoni. L.M Gandhi mengatakan bahwa:

“harmonisasi dalam hukum adalah mencakup penyesuaian peraturan perundang-undangan, keputusan pemerintah, keputusan hakim, sistem hukum dan asas-asas hukum dengan tujuan peningkatan kesatuan hukum, kepastian hukum, keadilan dan kesebandingan, kegunaan dan kejelasan hukum, tanpa mengaburkan dan mengorbankan pluralism hukum kalau memang dibutuhkan.”⁴

Terdapat beberapa pendekatan dalam hukum ekonomi pembangunan, yaitu :

1. Pendekatan Transnasional, yaitu hukum ekonomi pembangunan Indonesia tidak lagi dapat ditinjau dan dibentuk secara intern nasional seperti hukum dagang, akan tetapi memerlukan pendekatan transnasional, yang memandang kejadian-kejadian dan peristiwa-peristiwa yang terjadi di dalam negeri dalam kaitannya dengan peristiwa dan perkembangan yang terjadi di luar negeri dan dunia internasional.
2. Pendekatan Futuristik, yaitu hukum ekonomi pembangunan Indonesia harus memperhatikan pembangunan ekonomi berkelanjutan dalam jangka panjang.
3. Pendekatan Interdisipliner, yaitu hukum ekonomi pembangunan Indonesia tidak hanya bersifat hukum perdata, tetapi juga berkaitan erat dengan hukum administrasi negara, hukum antarwewenang, hukum pidana dan bahkan juga tidak dapat mengabaikan hukum publik internasional dan hukum perdata internasional. Hukum ekonomi Indonesia memerlukan landasan pemikiran dan bidang-bidang non hukum, seperti filsafat, bidang ekonomi, bidang sosiologi, bidang administrasi pembangunan, ilmu wilayah, ilmu lingkungan dan juga dari futurologi.

Metode pendekatan Hukum Ekonomi bersifat interdispiliner, futuristik dan transnasional. Bersifat interdisipliner karena :

1. Hukum Ekonomi Indonesia tidak hanya bersifat Hukum Perdata, tetapi juga berkaitan erat dengan Hukum Administrasi Negara, Hukum Antarwewenang, Hukum Pidana dan bahkan juga tidak dapat mengabaikan Hukum Publik Internasional dan Hukum Perdata Internasional;
2. Hukum Ekonomi Indonesia memerlukan landasan pemikiran dari bidang-bidang nonhukum, seperti filsafat, bidang ekonomi, bidang sosiologi, bidang administrasi pembangunan, ilmu wilayah, ilmu lingkungan dan bahkan juga futurologi.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sebenarnya hukum (positif) di pelabuhan induknya adalah Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kemudian diturunkan kepada Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengisyaratkan peran pemerintah sangat besar sekali di mana pemerintah berusaha untuk mengambil dua peran sekaligus, yaitu sebagai operator sekaligus regulator. Menurut Alfred Baird dari Napier University berpendapat bahwa banyak sekali excess negatif jika operator pelabuhan dilaksanakan oleh pemerintah, Panjangnya birokrasi sehingga mengakibatkan lambatnya pengambilan keputusan untuk berinvestasi menjadikan pelabuhan sulit untuk berkembang. Stigma tidak profesional dan tidak efisien yang terlanjur melekat pada instansi pemerintah merupakan alasan lain yang membuat investor mengurungkan

⁴Suhartono, *Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan*, (Desertasi: Fakultas Hukum Universitas Indonesia: Jakarta, 2011, hlm 100

niatnya untuk berinvestasi di pelabuhan. Maka dari itu Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini belum bisa mengakomodasi kegiatan kepelabuhanan secara menyeluruh.

Kemudian jika dihubungkan dengan harmonisasi hukum, cakupan harmonisasi hukum dalam pandangan L.M Gandhi mengatakan bahwa:

“Harmonisasi dalam hukum adalah mencakup penyesuaian peraturan perundang-undangan, keputusan pemerintah, keputusan hakim, sistem hukum dan asas-asas hukum dengan tujuan peningkatan kesatuan hukum, kepastian hukum, keadilan dan kesebandingan, kegunaan dan kejelasan hukum, tanpa mengaburkan dan mengorbankan ‘pluralisme hukum’ kalau memang dibutuhkan”

dan potensi terjadinya disharmonisasi hukum menurut Kusnu Goesniandhie tercermin oleh adanya faktor-faktor sebagai berikut:

1. Jumlah peraturan perundang-undangan terlalu banyak diwujudkan
2. Perbedaan kepentingan
3. Kesenjangan antara pemahaman teknis dan pemahaman hukum tentang tata pemerintahan yang baik
4. Kendala hukum yang dihadapi dalam penerapan peraturan perundang-undangan, yang terdiri dari mekanisme pengaturan, administrasi pengaturan, antisipasi terhadap perubahan, dan penegakan hukum
5. Hambatan hukum yang dihadapi dalam penerapan peraturan perundang-undangan, yaitu yang berupa tumpang tindih kewenangan dan benturan kepentingan.

Dengan banyaknya peraturan perundang-undangan yang diberlakukan untuk mengatur *dwelling time* di pelabuhan, serta saling tumpang tindih kewenangan dan benturan kepentingan sehingga mengakibatkan tidak adanya kepastian hukum dalam pelaksanaan kegiatan kepelabuhanan.

Agar Indonesia dapat bersaing dengan negara lain dengan efektifnya Masyarakat Ekonomi ASEAN. Maka diperlukan pendekatan ekonomi dalam membuat suatu kebijakan, yaitu:

1. Pendekatan Transnasional, yaitu hukum ekonomi pembangunan Indonesia tidak lagi dapat ditinjau dan dibentuk secara intern nasional seperti hukum dagang, akan tetapi memerlukan pendekatan transnasional, yang memandang kejadian-kejadian dan peristiwa-peristiwa yang terjadi di dalam negeri dalam kaitannya dengan peristiwa dan perkembangan yang terjadi di luar negeri dan dunia internasional.
2. Berdasarkan pendekatan Transnasional maka dalam mengeluarkan suatu kebijakan mengenai *dwelling time* pemerintah harus memperhatikan keadaan atau peristiwa yang ada di negara di sekitar Indonesia, karena sebagai perbandingan, *dwelling time* di Singapura hanya membutuhkan waktu 1-1.5 hari, dan
3. Pendekatan Futuristik, yaitu hukum ekonomi pembangunan Indonesia harus memperhatikan pembangunan ekonomi berkelanjutan dalam jangka panjang.
4. Berdasarkan pendekatan futuristik, jika membandingkan *dwelling time* dengan Singapura yang hanya membutuhkan 1-1.5 hari atau Malaysia yang membutuhkan waktu 3 (tiga) hari maka Indonesia tertinggal jauh karena masih berkisar antara 3-5 hari, karena ketika tingginya *dwelling time* maka akan berdampak pada tingginya harga logistik. Apabila pemerintah tidak dapat membuat suatu kebijakan yang dapat mengurangi *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok maka dikhawatirkan dimasa yang akan datang

Indonesia tidak dapat bersaing dengan negara lain terkait dengan efektifnya Masyarakat Ekonomi ASEAN.

5. Pendekatan Interdisipliner, yaitu hukum ekonomi pembangunan Indonesia tidak hanya bersifat hukum perdata, tetapi juga berkaitan erat dengan hukum administrasi negara, hukum antarwewenang, hukum pidana dan bahkan juga tidak dapat mengabaikan hukum publik internasional dan hukum perdata internasional. Hukum ekonomi Indonesia memerlukan landasan pemikiran dan bidang-bidang non hukum, seperti filsafat, bidang ekonomi, bidang sosiologi, bidang administrasi pembangunan, ilmu wilayah, ilmu lingkungan dan juga dari futurologi.
6. Berdasarkan pendekatan Interdisipliner, untuk menurunkan dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok agar dapat meningkatkan perekonomian di Indonesia maka dalam membuat suatu kebijakan pemerintah tidak hanya mengkaji mengenai kepelabuhanan saja melainkan harus mengkaji melalui disiplin ilmu lain seperti di bidang ekonomi, industri, dan disiplin ilmu lain yang berkaitan langsung dengan kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

D. Kesimpulan

1. Peraturan yang buat oleh pemerintah sangat memengaruhi dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok, dengan menetapkan waktu yang pasti untuk membatasi dwelling time dalam proses bongkar muat, maka akan menjamin kelancaran arus barang di Indonesia. Namun karena adanya perbedaan dalam hal pengaturan dwelling time di setiap instansi terkait, mengakibatkan tidak adanya kepastian mengenai batas waktu dwelling time di pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini disebabkan oleh adanya kendala-kendala yang belum bisa diatasi dengan baik oleh pemerintah sebagai regulator, pelaku usaha maupun badan pengawasan yang berwenang. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjadi pedoman utama terkait dengan kegiatan di pelabuhan seharusnya menjadi dasar untuk menetapkan batas waktu dwelling time di pelabuhan Tanjung Priok agar terjaminnya kepastian hukum.
2. Dalam perspektif pembangunan ekonomi, pembangunan sektor bongkar muat sebagai kegiatan usaha dibidang kepelabuhanan memiliki peran penting dalam pembangunan ekonomi nasional. Dengan efektifnya Masyarakat Ekonomi ASEAN setiap kebijakan yang buat oleh pemerintah sangat berpengaruh terhadap perekonomian agar dapat bersaing dengan negara lain. Walaupun begitu, hal tersebut belum berjalan dengan sempurna, sehingga masih diperlukan perbaikan dan perencanaan yang lebih matang, baik dari regulasi, pengawasan, maupun sumber daya manusia sebagai pelaku ekonominya itu sendiri.

Daftar Pustaka

Buku :

Amiruddin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, PT Grafindo Persada, Jakarta, 2004.

Amiruddin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.

Djatmiko, Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang, Angkasa, Bandung, 1996.

Goesniadhie, Kusnu, Harmonisasi Hukum: Dalam Perspektif Perundang-undangan: Lex

- Specialis Suatu Masalah, PT Temprine Media Grafika, Surabaya, 2006
- Hartono, Sunaryati, Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia, Binacipta, Cetakan ke dua, Bandung, 1988
- Purwosutjipto, H.M.N., Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III, Djambatan, Jakarta, 2003
- Kansil, C.S.T, Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia, Balai Pustaka : Jakarta, 1989.
- Lasse, D.A, Manajemen Kepelabuhanan, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014
- Muhammad, Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara. Penerbit PT Citra Aditya Bakti Bandung, 1991.
- _____, Hukum Pengangkutan Niaga, cetakan ke empat, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2008.
- Radiks Purba, Angkutan Muatan Laut jilid 1, Rineka Cipta, Jakarta, 1997.
- _____, Angkutan Muatan Laut jilid 2, Rineka Cipta, Jakarta, 1997.
- Soedjono, Wiwoho, Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut, PT bina aksara, Jakarta, 1983.
- Sudarto. Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat: Kajian Terhadap Pembaharuan Hukum Pidana. Sinar Baru : Bandung, 1983
- Sumantoro, Hukum Ekonomi, Cetakan Pertama, UI-Press, Jakarta, 1986
- Tentowi, Achmad Ridwan, (et al), POLITIK HUKUM TATA KELOLA KEPELABUHANAN NASIONAL “Studi Kasus Dwelling Time di Tanjung Priok Jakarta”, CV. Warta Bagja, Bandung, 2016
- Tjakranegara, Soegijatna, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1995.
- Karya Ilmiah, Jurnal, Majalah :
- Bergegas mempercepat Masa Sandar, Majalah Warta Bea Cukai II, Edisi 479 Oktober 2014
- Bay Mokhammad Hasani, Kertas Kerja Dwelling Time, Pelabuhan Tanjung Priok: Jakarta, 2015
- Oscar Yogi Yustianto, Dwelling Time, JAWA POS, 24 Juni 2015
- Siaran Pers Nomor : Peng-01/BC/2015, “Peranan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Dalam Menurunkan Dwelling Time di Pelabuhan Tanjung Priok”
- Suhartono, Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan, (Desertasi: Fakultas Hukum Universitas Indonesia: Jakarta, 2011
- Peraturan :
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
- Permenhub No. 117 Tahun 2015 tentang Pemindahan Barang Yang Melewati Batas Waktu Penumpukan Di Pelabuhan Tanjung Priok
- Peraturan Direktur Jenderal Bea Cukai No. Per 06 / BC / 2015 tentang Tata Cara Penetapan Kawasan Pabean Dan Tempat Penimbunan Sementara
- Sumber lain :
- <http://telusur.metrotvnews.com/read/2015/06/26/141014/bongkar-muat-lambat-dan-kemarahan-jokowi>. Diakses tanggal 14 april 2016 pukul 10.45 WIB