

Pengaturan *Dwelling Time* Dalam Hukum Internasional Kepelabuhanan dan Penerapannya di Pelabuhan Teluk Bayur

Jean Elvardi¹, Ferdi^{2*}

^{1,2} Fakultas Hukum, Universitas Andalas, Indonesia

*Corresponding Author: ferdisahmah@gmail.com

Info Artikel

Direvisi, 17/09/2024

Diterima, 02/10/2024

Dipublikasi, 12/10/2024

Kata Kunci:

Dwelling Time,
Pelabuhan Teluk
Bayur, Hukum Maritim
Internasional

Keywords:

Dwelling time, Port
Teluk Bayur,
International Maritime
Law

Abstrak

Upaya penerapan pengurangan waktu tunggu (*dwelling time*) telah dilakukan di beberapa pelabuhan di Indonesia. Salah satu penyebab tingginya *Dwelling Time* di pelabuhan adalah tumpang tindih peraturan yang terjadi. Saat ini Pelabuhan Indonesia akan dikurangi dari 200 izin di pelabuhan menjadi hanya beberapa izin yang sangat penting. Pelabuhan Singapura yang relatif kecil dan sempit misalnya, telah menggunakan pola perizinan yang ringkas seperti ini. Pelabuhan Singapura rata-rata hanya mempunyai waktu tunggu 1 (satu) hari, sedangkan Pelabuhan Tanjung Priuk sampai dengan 6 (enam) hari. Penerapan serupa juga dilakukan di Pelabuhan Teluk Bayur, sebagai contoh lokasi percontohan. Uji coba ini dilakukan dengan pola mematuhi aturan hukum internasional dan nasional serta menetapkan aturan Pelabuhan yang mengurangi waktu tunggu tersebut. Pengaturan yang tumpang tindih selama ini berdampak signifikan terhadap penambahan waktu tunggu pelabuhan Indonesia. Padahal kedudukan tersebut dapat dikurangi dengan melakukan modifikasi pelaksanaan dan penyempurnaan aturan hukum yang ada. Hukum dapat menjadi sarana perbaikan pelabuhan melalui teori hukum pembangunan Mochtar Kusumatmadja bahwa hukum dapat menjadi sarana pembangunan. Hal ini tertuang dalam Pasal 1 ayat 7 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2009 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang dan mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang. Pada tahun 2017 Indonesia telah memasuki era kerja sama Masyarakat Ekonomi ASEAN. Salah satu isu yang dapat dikedepankan Indonesia adalah penguatan pelabuhan anggota agar mampu meningkatkan daya saingnya setara dengan pelabuhan utama anggota. Negara-negara Anggota ASEAN seperti Singapura dan Malaysia dapat berbagi pengalamannya dalam mengelola pelabuhan sehingga dapat memicu pengurangan waktu tunggu (*dwelling time*) di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

Abstract

The attempt of the implementation of dwelling time reduction has been carried out in several ports in Indonesia. One of the causes of high dwelling time in ports is the overlapping of the regulations that occur. At present, the Port of Indonesia will be decreased from 200 permits at the port into only several very important permits. The relatively small and narrow port of Singapore for example, has used this kind of concise permit pattern. The Port of Singapore only has an average dwell time of 1 (one) day, while Tanjung Priuk Port has it for up to 6 (six) days. The same implementation was also carried out at the Teluk Bayur Port, as an example of a pilot location. This trial is carried out with a pattern of complying with international and national law rules and establishing Port rules that reduce this dwell time. Overlapping arrangements so far have had a significant impact on the addition of Indonesian port dwelling time. Whereas this position can be reduced by modifying the implementation and improvement of existing legal rules. The law can be a means of repairing the port through the legal theory of Mochtar Kusumatmadja's development that the law can be a means of development. This is stated in Article 1 paragraph 7 of Law Number 7

of 2009 concerning Shipping which states that port is everything related to the implementation of port functions to support and encourage national and regional economies while still considering the spatial layout. In 2017 Indonesia has entered into an era of ASEAN Economic Community cooperation. One of the issues that can be put forward by Indonesia is the strengthening of the port of the members so that it can increase into equal competitiveness with the main ports members. ASEAN Member countries such as Singapore and Malaysia can share their experience in managing ports so that they can trigger dwelling time reduction in ports in Indonesia.

PENDAHULUAN

Berdasarkan data *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* tahun 2010 lebih kurang 45% komoditas yang diperdagangkan di dunia melewati laut Indonesia dengan nilai US\$ 1.500 trilyun per tahun.¹ Peningkatan yang signifikan akan terus menerus terjadi setiap tahun.

Arus lalu lintas yang padat ini belum berdampak langsung terhadap tingginya tingkat labuh kapal di pelabuhan laut yang dimiliki oleh Indonesia. Pelabuhan Singapura yang relatif kecil dan sempit justru menjadi tujuan utama dalam pelayaran di ASEAN. Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar Indonesia hanya menempati posisi 22 di dunia dengan Volume 6.10 (Million TEUs) tahun 2012, kalah oleh Singapura yang berada pada nomor urut 2 dan Port Kelang Malaysia pada nomor urut 12 dunia.²

Ada beberapa pelabuhan utama di Samudera Hindia antara lain pelabuhan Calcutta (India), Chennai (Madras; India), Colombo (Sri Lanka), Durban (Afrika Selatan), Singapura, Port Kelang (Malaysia), Tanjung Priok (Indonesia), Karachi (Pakistan), Fremantle (Australia), Mumbai (Bombay; India), Teluk Richards (Afrika Selatan). Seluruh pelabuhan utama ini menghubungkan rute-rute perdagangan yang sangat banyak sekali. Rute tersebut hanya melewati Indonesia tetapi tidak mampir di Pelabuhan Indonesia. Satu-satunya pelabuhan yang disinggahi adalah Tanjung Priok di Jakarta.

Hal yang sama terjadi untuk perdagangan minyak dari Timur Tengah yang melewati Samudera Hindia. Tempat labuh kapalnya adalah di Singapura atau Malaysia tidak di Pelabuhan Indonesia.

Pengaturan Kepelabuhan secara Internasional dan nasional belum memberikan dampak signifikan terhadap peningkatan daya saing pelabuhan Indonesia. *United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)* dan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974 atau dikenal dengan *SOLAS Convention* belum mengatur secara spesifik tentang Kepelabuhanan. Padahal posisi hukum internasional ini amat penting dalam mengelola dan mengatur tentang kepelabuhanan.

Secara nasional hukum Indonesia telah meratifikasi kedua konvensi ini. Ratifikasi memerlukan tindak lanjut yakni harmonisasi peraturan perundangan undangan Indonesia termasuk Peraturan Daerah. Hal ini dapat diarahkan untuk meningkatkan upaya penerapan dan perbaikan aturan hukum yang telah ada sehingga daya saing pelabuhan Indonesia dapat mendunia. Salah satu sarana penting yang harus dibenahi adalah hukum dan penegakannya.

Hukum dapat menjadi sarana dalam perbaikan pelabuhan. Melalui teori hukum pembangunan yang dikemukakan oleh Mochtar Kusumatmadja yakni hukum dapat menjadi sarana pembangunan dapat diwujudkan dalam persaingan yang semakin tajam.

Sebagai sarana pembangunan, hukum tentang Kepelabuhanan secara khusus belum ada di Indonesia. Pelabuhan hanya diletakkan dalam beberapa pasal Undang Undang Pelayaran. Misalnya seperti yang tertuang dalam dalam Pasal 1 ayat 7 Undang Undang Nomor 7 Tahun 2009 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang

¹ Kompas, *Kelola Maritim Berbasis Riset*, Selasa 21 Oktober 2014

² <http://sr28jambinews.com/tumben/tumben.php?src=./galeri/20131018samudrahindia.gif&w=640&q=80>

berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang ...serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Penelitian tahun 2017 menunjukkan bahwa model pelabuhan Singapura dengan menerapkan single authority (otoritas tunggal pelabuhan dengan layanan satu pintu menjadikan dwelling time menurun sangat tajam. Model yang dibuat ini akan meningkatkan jumlah labuh kapal dan jumlah volume kontainer setiap tahun. Model ini juga akan menambah minat kapal asing untuk berlabuh dipelabuhan Indonesia. Model pengurangan dwelling time dengan menggunakan pendekatan hukum kepelabuhanan internasional dan nasional telah ditemukan dalam penelitian tahun pertamanya. Uji coba untuk penerapan model ini perlu dilakukan,³ mengingat perlunya melihat dampak sampingan yang terjadi. Penerapannya telah dilakukan sejak tahun 2015, 2016 dan 2017. Perubahan telah memperlihatkan hasil yang signifikan. Dwelling time yang pada awal tahun 2015 adalah 6 sampai 7 hari telah berkurang menjadi 4,17 hari pada awal tahun 2018.

Berdasarkan penelitian model yang digunakan untuk mengurangi waktu tunggu. Uji coba penerapan akan memperlihatkan titik lemah dan kekurangan dari model yang sudah dirancang. Pengalaman di lapangan akan membantu penyempurnaan model tersebut untuk selanjutnya dapat diterapkan di seluruh pelabuhan Indonesia.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian menggunakan metode pendekatan yuridis normatif ditunjang oleh pendekatan yuridis sosiologis. Yuridis normatif adalah pendekatan penelitian yang menyoal norma yang ada dalam Hukum Internasional Kepelabuhanan terkait dengan dwelling time. Yuridis Sosiologis adalah melihat kenyataan praktek norma ini diberlakukan. Indonesia dijadikan contoh dalam praktek penerapan norma Hukum Kepelabuhanan dan peraturan perundang undangannya. Pendekatan yuridis sosiologis secara sepintas juga membandingkan praktek dwelling time di negara Samudera Hindia dan di Pelabuhan Teluk Bayur.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan analisis kualitatif non parametrik yakni mengkaji bahan hukum primer berupa dwelling time di pelabuhan dan aturan hukum kemaritiman internasional terkait penerapan waktu tunggu di Pelabuhan Teluk Bayur.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Definisi Dwelling Time

Dwelling time adalah istilah yang populer di Pelabuhan⁴. Dwelling yang berarti waktu tunggu amat terkait dengan kinerja di pelabuhan. Kinerja pelabuhan terkait dengan dua parameter, yaitu *waiting time (WT)* dan *dwelling time (DT)*. Pada prinsipnya ketika berbicara waiting time dan dwelling time adalah dua hal yang sangat berbeda baik secara definisi maupun parameter serta ruang lingkungannya.⁵

Definisi waiting time adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau nol (zero) “waiting time-nya” maka kinerja bongkar muat di Terminal/Pelabuhan semakin baik. Faktor-faktor yang mempengaruhi waiting time diantaranya ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan haulage dan lift on dan off di lapangan penumpukan dan yang tidak kalah pentingnya juga adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang biasa dilakukan oleh crane di dermaga.

³ Lihat penelitian Ferdi, *Pengaturan Hukum Internasional Dan Nasional Kepelabuhanan Untuk Mengurangi Dwelling Time*, Dikti 2017.

⁴ Banyak tulisan yang membahas dwelling time di pelabuhan termasuk dalam hukum kemaritiman.

⁵ Ibid.

Sedangkan dwelling time merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan.

Definisi Menurut Kamus Istilah Perhubungan. Dwelling Time/rata-rata waktu barang ditumpuk adalah jumlah rata-rata tiap ton m³ barang yang ditampung selama periode tertentu.⁶ *Dwelling Time* adalah waktu berapa lama petikemas (barang impor) ditimbun di Tempat Penimbunan Sementara (TPS) di pelabuhan sejak dibongkar dari kapal sampai dengan barang impor keluar dari TPS.

Pembagian Dwelling time

Dwelling Time terbagi menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Pre-Customs Clearance:

Waktu yang diperlukan sejak peti kemas dibongkar dari kapal sampai dengan importir melakukan submit Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Bea Cukai

2. Customs Clearance

Waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Bea Cukai

3. Post-Customs Clearance

Waktu yang dibutuhkan dari sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara

Tahun 2015 dwelling time pelabuhan Indonesia rata-rata sebesar 5,5 hari terdiri dari: *Pre-customs clearance* sebesar 3,6 hari (65%); *Customs clearance* sebesar 0,6 hari (11%); dan *Post-customs clearance* sebesar 1,3 hari (24%). Tahun 2017 target dwelling time turun menjadi 4,7 hari dapat dirinci sebagai berikut: *Pre-customs clearance* sebesar 2,7 hari (57%); *Customs clearance* sebesar 0,5 hari (11%); dan *Post-customs clearance* sebesar 1,5 hari (32%).

Rata-rata proses penurunan waktu tunggu bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok (dwelling time) untuk bulan Januari 2018 mencapai 4,71 hari. Untuk Priok itu 4,71 hari. Itu rata-rata dari 120 ribu petikemas di bulan Januari 2018, Waktu bongkar muat yang memakan lebih dari 4 hari ini, disebabkan beberapa tahap yang harus dilalui hingga barang berpindah dari pelabuhan. Tahap ini pun melibatkan banyak pihak terkait sehingga mempengaruhi dwelling time. Memang ada beberapa hal yg bisa pengaruhi (dwelling time), ada faktor-faktor penentu. Banyak yg terlibat baik itu dari pemilik barang sendiri, kemudian instansi terkait dalam memberikan persetujuan, juga dari pihak terminal sendiri. Dalam ketiga tahapan dwelling time : (Tahap) ini semua, sejak barang datang sampai keluar pelabuhan. Ini yg terlibat banyak instansi tidak hanya Otoritas Pelabuhan. Untuk tahap pre-clearance Kementerian/Lembaga (K/L) yang terlibat. Dimana mereka mengatur terkait izin barang yang mau masuk. Misalnya kalau obat-obatan harus dapat izin BPOM, Kementerian Kesehatan. Kalau produk pertanian ada izin dari Kementerian Pertanian. Ini tergantung pada jenis barangnya.

Kemudian di tahap custome clearance maka ditangani oleh Direktorat Jenderal Bea Cukai. Lalu pada tahap post clearance itulah baru melibatkan pihak terminal pelabuhan secara langsung dengan pihak importir untuk bongkar muat barang. Berdasarkan data Ditjen Bea Cukai dwelling time di sepanjang 2017 cukup bervariasi. Dimana waktu tercepat adalah 3,4 hari.

Sepanjang 2017 itu bervariasi, paling cepat itu bulan Maret 2017 itu 3,4 hari, dwelling time itu. Paling lamanya di Desember 2017 4,6 hari. Kendati rata-rata dwelling time mencapai 4,71 hari namun sudah ada bongkar muat yang bahkan hanya membutuhkan waktu 1 hari.⁷

⁶ Definisi Menurut Kamus Istilah Perhubungan.

⁷ www.kemenhub.go.id

Persentase 47% diatas 3,5 hari, tapi ada juga dibawah 3 hari itu. Dwelling time petikemas sudah ada yang dibawah 1 hari. Kemudian di tahap custome clearance maka ditangani oleh Direktorat Jenderal Bea Cukai. Lalu pada tahap post clearance itulah baru melibatkan pihak terminal pelabuhan secara langsung dengan pihak importir untuk bongkar muat barang.⁸

Adapun penjelasan prosedur umum proses impor di Indonesia melalui portal INSW adalah sebagai berikut :

1. Importir mencari supplier barang sesuai dengan yang akan diimpor.
2. Setelah terjadi kesepakatan harga, importir membuka L/C di bank devisa dengan melampirkan PO mengenai barang-barang yang mau diimpor; kemudian antar Bank ke Bank Luar Negeri untuk menghubungi Supplier dan terjadi perjanjian sesuai dengan perjanjian isi L/C yang disepakati kedua belah pihak.
3. Barang-barang dari Supplier siap untuk dikirim ke pelabuhan pemuatan untuk diajukan.
4. Supplier mengirim faks ke Importer document B/L, Inv, Packing List dan beberapa dokumen lain jika disyaratkan (Serifikat karantina, Form E, Form D, dsb)
5. Original dokumen dikirim via Bank / original kedua ke importir
6. Pembuatan/ pengisian dokumen PIB (Pengajuan Impor Barang). Jika importir mempunyai Modul PIB dan EDI System sendiri maka importir bisa melakukan penginputan dan pengiriman PIB sendiri. Akan tetapi jika tidak mempunyai maka bisa menghubungi pihak PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan) untuk proses input dan pengiriman PIB nya.
7. Dari PIB yang telah dibuat, akan diketahui berapa Bea masuk, PPH dan pajak yang lain yang akan dibayar. Selain itu Importir juga harus mencantumkan dokumen kelengkapan yang diperlukan di dalam PIB.
8. Importir membayar ke bank devisa sebesar pajak yang akan dibayar ditambah biaya PNBP
9. Bank melakukan pengiriman data ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE)
10. Importir mengirimkan data Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE)
11. Data PIB terlebih dahulu akan diproses di Portal Indonesia National Single Window (INSW) untuk proses validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan proses verifikasi perijinan (Analizing Point) terkait Lartas.
12. Jika ada kesalahan maka PIB akan direject dan importir harus melakukan pembetulan PIB dan mengirimkan ulang kembali data PIB
13. Setelah proses di portal INSW selesai maka data PIB secara otomatis akan dikirim ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai.
14. Kembali dokumen PIB akan dilakukan validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan Analizing Point di SKP
15. Jika data benar akan dibuat penjaluran
16. Jika PIB terkena jalur hijau maka akan langsung keluar Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB)
17. Jika PIB terkena jalur merah maka akan dilakukan proses cek fisik terhadap barang impor oleh petugas Bea dan Cukai. Jika hasilnya benar maka akan keluar SPPB dan jika tidak benar maka akan dikenakan sanksi sesuai undang-undang yang berlaku.
18. Setelah SPPB keluar, importir akan mendapatkan respon dan melakukan pencetakan SPPB melalui modul PIB.
19. Barang bisa dikeluarkan dari pelabuhan dengan mencantumkan dokumen asli dan SPPB.

⁸ ibid.

Syarat-syarat Kelengkapan Dokumen dan Prosedur Import :

1. Surat Ijin Usaha Perusahaan (SIUP)
2. Angka Pengenal Impor (API)
3. Sertifikat Registrasi Pabean (SRP)
4. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
5. Tanda Daftar Perusahaan (TDP)
6. Nomor Pengenal Importir Khusus (NPIK)
7. Importir Terdaftar (IT)
8. Invoice / Packing List Barang Impor
9. Purchasing Order (PO) / Sales Contract Surat Kuasa
10. Dokumen Pengiriman Barang Impor (AWB / Bill of Lading)

Beberapa hal yang membuat dokumen mendapat Jalur Merah antara lain:

1. Impor baru
2. Profil Importir High Risk
3. Barang impor tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah
4. Barang Impor Sementara
5. Barang Operasional Perminyakan (BOP) golongan II
6. Ada informasi intelejen/ NHI
7. Terkena sistem acak / Random
8. Barang impor yang termasuk dalam komoditi berisiko tinggi dan/atau berasal dari negara yang berisiko tinggi

Pemerintah terus berusaha untuk mempercepat waktu bongkar muat atau dwelling time barang impor di setiap pelabuhan. Sehingga, Kementerian Perdagangan (Kemendag) akan mencabut sekira 20 Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) mengenai pengawasan barang impor ini agar lebih cepat. Saat ini sudah ada beberapa barang impor yang pengawasannya dilakukan di luar pos kepabeanan atau post border. Barang tersebut yakni komoditas besi, baja, dan tekstil dan beberapa komoditas lain juga akan demikian.

Untuk sementara itu diberlakukan ke komoditas yang kemungkinan angka penyelundupannya kecil. bahwa kendala utama yang ditemukan dalam dwelling time adalah pada tahap pre-clearance (sebelum pemeriksaan kepabeanan) yaitu lamanya waktu pemrosesan dan penerbitan izin impor barang larangan dan/atau pembatasan (lartas). Sejumlah penyebab atas kendala yang dapat diidentifikasi mencakup ketidaktahuan importir tentang ketentuan lartas, proses perizinan yang belum terintegrasi dengan Indonesia. National.Single Window, dan proses perizinan yang melibatkan banyak instansi teknis. Usulan solusi atas kendala tersebut yaitu single submission dan Indonesia Single Risk Management memiliki kemampuan untuk mengatasi kendala dwelling time saat ini.

KESIMPULAN

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat ditarik dari pembahasan di atas adalah sebagai berikut:

1. Dari hasil analisa pada semua tahapan Dwelling Time yaitu proses *pre-customs clearance*, *customs clearance*, dan *post-customs clearance* diketahui faktor-faktor internal dan eksternal terjadinya *dwelling time* sebagai berikut:
 - a. Besarnya alokasi waktu pada tahap *Pre Customs-Clearance* ini dipengaruhi oleh beberapa factor utama yaitu waktu untuk pemenuhan impor (lartas) dimana saat ini mayoritas komoditi impor masih diwajibkan memenuhi perizinan impor (lartas) dari instansi teknis terkait. Kemudian perilaku pengusaha yang menimbun barang sebelum pengajuan *Customs Clearance* berdasarkan hasil data terbaru menunjukkan bahwa

- importer baru menyampaikan pemberitahuan impor barang (*Customs Clearance*) setelah 3 hari sejak pembongkaran barang impor, baik yang membutuhkan izin maupun tidak.
- b. Pada tahap *Customs Clearance* waktu yang dibutuhkan dari sejak PIB diterima sampai dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) oleh Bea Cukai, sebesar 0,6 hari sedangkan target pemerintah 0,5 hari. Faktor penentu yang menjadi penyebab akar permasalahan diantaranya tidak siapnya penarikan container dari tempat penimbunan di TPS ke tempat pemeriksaan fisik (jalur merah), kemudian sarana dan tempat pemeriksaan fisik oleh entitas lain, dan belum optimalnya aplikasi dari kecepatan jaringan dalam proses *Customs Clearance*.
 - c. Pada proses *Post-Customs Clearance* yaitu waktu yang dibutuhkan dari sejak SPPB sampai dengan pengeluaran barang impor dari Tempat Penimbunan Sementara(TPS), sebesar 1,3 hari sedangkan target pemerintah 1,5 hari. Permasalahan yang muncul tidak lepas dari segala aktivitas penyimpanan dan pembuatan dokumen yang mangkrak hingga berhari-hari. Adapun factor utama penyebab timbulnya kendala tersebut yaitu Kesiapan dan keaktifan importer untuk segera mengeluarkan barang dan Kurangnya kesiapan TPS dan pihak lain untuk memfasilitasi pengeluaran barang yang telah SPPB pada jam kerja maupun diluar jam kerja.
2. Berdasarkan hasil data yang diperoleh focus permasalahan pada rekomendasi tahap *Pre-Customs Clearance* Karena pada tahap *Pre-Customs Clearance* maka perumusan strategi di fokus pada *Pre-Customs Clearance* dengan tujuan penyelesaian dan pencegahan masalah sehingga proses yang berlangsung pada system operasional bongkar muat di pelabuhan diharapkan dapat berjalan dengan lancar dan optimal.

Saran

1. Pemerintah harus menetapkan strategi penggunaan hukum nasional dan internasional dalam permodelan pengurangan dwelling time.
2. Pengatur pelabuhan, penggunaan dan setiap pihak yang terlibat dipelabuhan harus mematuhi Indonesia Single windows.

DAFTAR PUSTAKA

- Carl, Beverly M. 2001, *Trade and Developing World in the 21 th Century*, Transnational Publisher, New York
- Dixon, Martin and Robert Mc Corquodale, 1991 “*Cases and Materials on International Law*”, London: Blackstone
- Gilpin, Robert and Jean Milis Gilpin, 2002, *The Challenge of Global Capitalism (Tantangan Kapitalisme Global)*, diterjemahkan oleh Haris Munandar dan Dudy Priatna, PT. RajaGarfindo Persada, Jakarta
- Hapsoro, Bagas, 2004, *Hubungan Internasional, Percikan Pemikiran Diplomat Indonesia*, PT. Gramedia, Jakarta
- Jackson, John H. 1985, *International Economic Law*, dalam R. Bernhardt (ed), *Encyclopedia of Public International Law*, Instalment 8
- Kaufmann, Johan, “*The Diplomacy of International Relations*”, Kluwer Law International, The Haque-London-Boston
- Konvensi Wina tahun 1969 tentang Perjanjian Internasional (*Wina Conventin on International Treaty*)
- M. Carl, Beverly, 2001, *Trade and Developing World in the 21 th Century*, Transnational Publisher, New York
- M. Wallace, Rebecca M, 1996, *International Law*, Sweet & Maxwell, London, 1986, diterjemahkan oleh Bambang Arumanadi, Hukum Internasional, IKIP Semarang Press, Semarang

- Mauna, Boer, *Hukum Internasional (Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global)*, Alumni, Bandung, 2000
- Papp, Daniel S., 1996, *Contemporary International Relations, Framework for Understanding*, Macmillan Publishing Company, New York
- Parthianan, I Wayan, 2003, *Pengantar Hukum Internasional*, Penerbit Mandar Maju, Bandung
- Shaw, Malcolm. N., 1991, *“International Law”*, Grotius Publication Limited, England,
- Snape, Dawn and Liz Spencer, 2004, *“The Foundations of Qualitative Reseach”*, dalam Jane Richie and Jane Lewis (Ed.), *Qualitative Research Practices: A Guide for Social Science Students and Researcher*, SAGE Publisher, London
- Soekanto, S., 1982, *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit UI-Press, Jakarta
- Suherman, Ade Maman, 2003, *Organisasi Internasional dan Integrasi Ekonomi Regional dalam Perspektif Hukum dan Globalisasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Suryono, Edy, 1984, *Praktek Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia*, Remadja Karya, Bandung
- Tunkin, G. I., 1974, *“Theory of International Law”*, Harvard University Press, Massachusetts