

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Prosedur

Menurut *Ibnu Syamsi* mendefinisikan prosedur sebagai suatu rangkaian metode yang telah menjadi pola tetap dalam melakukan suatu pekerjaan yang saling terkait satu sama lainnya.

Dalam kamus bahasa Indonesia dikatakan bahwa prosedur adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir. (*Js.Badudhu dan Sultan Muhammad Zain*) pada tahun 2001. Selain itu diterangkan bahwa, prosedur adalah jalur-jalur yang harus di tempuh untuk mencapai tujuan.

Dalam definisi sistem akuntansi, *Mulyadi* (2001:3) menyebutkan Formulir merupakan salah satu unsur sistem akuntansi. Formulir ini merupakan keluaran sistem lain yang menjadi masukan sistem akuntansi, sistem lain yang menghasilkan formulir ini terdiri dari sub-sub sistem yang diberi nama prosedur.

Sedangkan menurut *Moh.Nasir* mendefinisikan prosedur adalah urutan-urutan yang dilakukan dalam suatu kegiatan. Karena prosedur merupakan urutan kegiatan klerikal, sedangkan kegiatan klerikal terdiri dari kegiatan yang dilakukan untuk mencatat informasi dalam formulir, buku jurnal dan buku besar maka kegiatan yang dilakukan adalah menulis, menggandakan, menghitung, memberi kode, mendaftar, memilih (mensortasi), memindah dan membandingkan.

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa suatu sistem terdiri dari jaringan prosedur artinya bahwa suatu sistem terdiri dari beberapa prosedur yang menjadi satu kesatuan yang memiliki keterkaitan satu dengan lainnya.

2. Pengertian Dokumen

Dokumen adalah syarat-syarat penting kapal yang harus di jaga dengan baik, karena tanpa surat-surat tersebut kapal atau armada tidak bisa melakukan suatu pelayaran.

Dokumen mencakup surat – surat atau benda – benda berharga termasuk rekaman yang dapat dijadikan sebagai alat bukti untuk mendukung keterangan supaya lebih meyakinkan. Jumlah dokumen yang begitu banyak tentu memerlukan pengaturan yang tepat pada penyimpanannya agar lebih mudah untuk menemukannya kembali di kemudian hari. Penyimpanan dokumen yang tidak tertata dengan baik dapat menyulitkan ketika kita ingin menemukan kembali dokumen tersebut jika sewaktu – waktu membutuhkannya.

Oleh karena itu suatu kapal atau armada untuk melaksanakan suatu pelayaran yang lancar serta aman maka semua syarat-syarat kapal yang ditentukan harus dimiliki, karena setiap Pelabuhan yang disinggahi, dokumen kapal tersebut akan diperiksa oleh Instansi terkait

3. Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran No 21/Tahun 1992 Bab1 (Pasal 1 ayat 2) menyebutkan bahwa kapal adalah jenis kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, serta digerakan oleh tenaga mekanik, menggunakan tenaga angin atau ditunda, Kapal termasuk jenis kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Jadi sangat jelas sekali kalau menurut UU ini bahwa semua jenis kendaraan air adalah kapal. Tetapi Kalau meninjau dari ketentuan umum yang berpedoman pada konvensi internasional IMO – terutama SOLAS & ILLC, yang sudah banyak diadopsi oleh banyak negara-negara yang ada di dunia termasuk di negara Indonesia, disini terlihat kalau dari konvensi internasional tersebut lebih memfokuskan pada aplikasinya untuk jenis kapal-kapal yang menempuh jalur Pelayaran internasional.

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri.

Di Indonesia perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang dikenal sebagai PELNI, sedang kapal Ro-Ro penumpang dan kendaraan dioperasikan oleh PT ASDP, PT Dharma Lautan Utama, PT Jembatan Madura dan berbagai perusahaan pelayaran lainnya.

Kapal yang digerakan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak misalnya :

- Kapal Motor
- Kapal Uap
- Kapal tenaga matahari
- Kapal tenaga nuklir

- a. Kapal yang digerakan oleh angin adalah kapal layar
- c. Kapal tunda adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak atau kapal lain.
- d. Kendaraan yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di atas air dengan penggerak daya dukung dinamis yang

diakibatkan oleh kecepatan atau rancangan bangunan kapal itu sendiri, misalnya hidrofoil dan kapal cepat lainnya yang memiliki kriteria tertentu.

- e. Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang bergerak di bawah permukaan air.
- f. Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak memiliki alat sendiri, serta ditempatkan suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi untuk menunjang kegiatan lepas pantai. Sedangkan ditinjau dari segi niaganya, terdapat berbagai jenis kapal, dengan membagi kapal menjadi tiga golongan, yaitu:

- 1) Kapal barang (*Cargo Vessel*)

Adalah kapal yang dibangun khusus untuk tujuan pengangkutan barang menurut jenis barang masing-masing

- 2) Kapal barang penumpang

Adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang dan penumpang secara bersama-sama, kapal semacam ini umumnya digunakan untuk pelayaran antar pulau dimana jarak suatu pelabuhan lain terlalu jauh.

- 3) Kapal penumpang (*Passenger Vessel*)

Adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang dari satu pelabuhan kepelabuhan lainnya/ tujuan kapal penumpang yang beroperasi di Pelabuhan Bandar Bentan Telani.

4. Pengertian Pelabuhan

Menurut *H.A Abbas Salim, Ma* (1994 : 40) pelabuhan adalah tempat daerah perairan dan daratan di mana kapal berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang.

Selanjutnya Menurut Peraturan Pemerintah No 11 Tahun 1983, Pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh dan bertambatnya kapal serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi.

Jadi pengertian Pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas untuk berlabuh dan bertambat kapal guna terselenggaranya bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang dari satu moda transportasi laut ke moda transportasi lainnya atau sebaliknya.

Selain dari pengertian tersebut Peraturan Pemerintah No 11 Tahun 1983 Pasal sub a dan b, menyatakan pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh atau tempat bertambat kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan hewan serta merupakan kegiatan ekonomi.

Berdasarkan dari pengertian pelabuhan di atas, baik dikemukakan oleh para ahli maupun peraturan pemerintah maka dapat dipahami bahwa pelabuhan merupakan tempat kapal memulai pelayaran dan mengakhiri pelayaran guna memuat dan membongkar barang, penumpang dan hewan dengan berbagai macam fasilitas yang tersedia.

Pelabuhan laut digunakan untuk pelabuhan yang menangani kapal-kapal laut. Pelabuhan perikanan adalah pelabuhan yang digunakan untuk berlabuhnya kapal-kapal penangkap ikan serta menjadi tempat distribusi maupun pasar ikan. Klasifikasi pelabuhan perikanan ada 3, yaitu:

1. Pelabuhan Perikanan Pantai
2. Pelabuhan Perikanan Nusantara
3. Pelabuhan Perikanan Samudera

Di bawah ini hal-hal yang penting agar pelabuhan dapat berfungsi:

- 1) adanya kanal-kanal laut yang cukup dalam (minimum 12 meter),
- 2) perlindungan dari angin, ombak, dan petir, dan
- 3) akses ke transportasi penghubung seperti kereta api dan truk.

Berdasarkan PP No. 69 Tahun 2001, pelabuhan pelabuhan dibagi menjadi 3 menurut layanan kegiatannya, yaitu:

1. Pelabuhan laut, yaitu pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan laut.
2. Pelabuhan sungai dan danau, yaitu pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan sungai dan danau; dan
3. Pelabuhan penyebrangan, yaitu pelabuhan yang melayani kegiatan angkutan penyeberangan.

Pelabuhan menurut jenisnya sebagaimana PP No. 69 Tahun 2001 terdiri dari:

1. Pelabuhan umum yang digunakan untuk melayani kepentingan umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan dengan maksud tertentu.
2. Pelabuhan khusus yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, baik instansi pemerintah, seperti TNI AL dan PemdaDati I/Dati II

Ditinjau dari segi pengusahaannya, pelabuhan dibagi menjadi 6, yaitu:

1) Pelabuhan ikan

Pada umumnya pelabuhan ikan tidak memerlukan kedalaman yang besar karena kapal - kapal motor yang digunakan untuk menangkap ikan tidak besar. Pada umumnya, nelayan - nelayan di Indonesia masih menggunakan kapal kecil. Jenis kapal kecil ini bervariasi dari yang sederhana berupa jukung sampai kapal motor. Jukung adalah perahu yang dibuat dari kayu dengan lebar sekitar 1 m dan panjang 6 - 7 m. Perahu ini dapat menggunakan layar atau motor tempel; dan bisa langsung mendarat di pantai. Kapal yang lebih besar terbuat dari papan atau *fiberglass* dengan lebar 2,0 - 2,5 m dan panjang 8 - 12 m, digerakkan oleh motor. Pelabuhan ikan dibangun disekitar daerah perkampungan nelayan. Pelabuhan ini harus lengkap dengan pasar lelang, pabrik/gudang es, persediaan bahan bakar, dan juga tempat cukup luas untuk perawatan alat - alat penangkap ikan.

2) Pelabuhan minyak

Untuk keamanan, pelabuhan minyak harus diletakkan agak jauh dari keperluan umum. Pelabuhan minyak biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal yang besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambahan yang dibuat menjorok ke laut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar. Bongkar muat dilakukan dengan pipa - pipa dan pompa.

3) Pelabuhan barang

Pelabuhan ini mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang. Pelabuhan dapat berada di pantai atau estuari dari sungai besar. Daerah perairan pelabuhan harus cukup tenang sehingga memudahkan bongkar muat barang. Pelabuhan barang ini bisa digunakan baik Pemerintah maupun swasta untuk keperluan transportasi hasil produksinya seperti baja, aluminium, pupuk, batu bara, minyak, dan sebagainya. Sebagai contoh Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatra Utara. Pelabuhan Kuala Tanjung dimiliki oleh P.T. Aluminium Asahan. Selain itu, P.T. Asean dan P.T. Iskandar Muda juga mempunyai pelabuhan sendiri.

4) Pelabuhan penumpang

Pelabuhan penumpang tidak banyak berbeda dengan pelabuhan barang. Pada pelabuhan barang di belakang dermaga terdapat gudang - gudang sedangkan untuk pelabuhan penumpang dibangun stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang berpergian, seperti Kantor Imigrasi, Bea dan Cukai, Keamanan, Direksi Pelabuhan, Maskapai Pelayaran, dan sebagainya. Barang - barang yang perlu dibongkar muat tidak terlalu banyak sehingga gudang barang tidak perlu besar. Untuk kelancaran masuk kelaurnya penumpang dan barang, biasanya pada pelabuhan penumpang jalan masuk dipisahkan terhadap jalan keluar. Selain itu pada pelabuhan penumpang, penumpang melalui lantai atas dengan menggunakan jembatan langsung ke kapal, sedangkan barang - barang melalui dermaga.

5) Pelabuhan campuran

Pada umumnya penggunaan fasilitas pelabuhan ini terbatas untuk penumpang dan barang. Untuk keperluan minyak dan ikan biasanya terpisah. Bagi pelabuhan kecil atau masih dalam taraf perkembangan, keperluan untuk bongkar muat minyak juga masih menggunakan dermaga atau jembatan, berguna untuk meletakkan pipa - pipa untuk mengalirkan minyak.

6) Pelabuhan militer

Pelabuhan ini mempunyai daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat dari kapal - kapal perang dan supaya letak bangunan cukup terpisah. Konstruksi tambatan maupun dermaga hampir sama dengan dengan pelabuhan barang, tetapi situasi dan perlengkapan sedikit berbeda. Pada pelabuhan barang, letak/kegunaan bangunan harus seefisien mungkin, sedangkan pada pelabuhan militer bangunan - bangunan pelabuhan harus terpisah dengan jarak yang lebih jauh.

5. Pengertian Penanganan Dokumen Kapal Serta Contoh Beberapa Dokumen Kapal

Menurut Arham, A. (1995 : 88) penanganan dokumen kapal adalah seluruh rangkaian proses pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan oleh beberapa orang dengan data dan petunjuk untuk mengawasi dan melakukan pemeriksaan terhadap surat-surat kelengkapan kapal yang datang di pelabuhan serta kapal yang akan berangkat dari pelabuhan atau melakukan pelayaran.

Menurut Audic (1995 : 88) dalam penanganan dokumen kapal yang terdiri dari beberapa dokumen seperti :

1. *Shipping Order*

Yang juga disebut *shipping Instruction (S/I)* atau *Booking Note*, adalah dokumen yang menjadi sumber dari semua jenis dokumen muatan kapal niaga. Dalam dokumen *Booking Note* ini pengirim muatan menyatakan kehendaknya secara tertulis untuk mengapalkan muatan tertentu dari pelabuhan pemuatan tertentu dan ditunjukkan kepelabuhan tujuan tertentu (atau yang akan ditentukan kemudian), menggunakan kapal tertentu (tepatnya sailing tertentu).

oleh karena itu kalau S/I sudah diterima oleh agen pelayaran (*accepted by the agent*) maka kedua belah pihak yaitu *shipper* dan *carrier* terikat kepada kesepakatan tersebut, yaitu pengapalan muatan. kalau *shipper* membatalkan pengapalannya, *carrier* yang bersangkutan mempunyai hak atas ganti rugi yang dinamakan *dead freight*. Sebaliknya kalau *carrier* membatalkan sailing, harus mengganti ganti rugi kepada *shipper*.

2. *Cargo Manifest*

Yaitu daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan-pelabuhan muatan dan akan dibongkar dipelabuhan-pelabuhan tujuan masing-masing. Ada dua jenis *manifest* yang sering digunakan yaitu *Cargo Manifest* dan *Freight Manifest* (dalam hal-hal tertentu sering digabung menjadi *Cargo & Freight Manifest*).

3. *Bill of lading (B/L)*

Adalah bukti kepemilikan barang yang dikeluarkan oleh pengusaha kapal atau agennya yang menyangkut barang bersangkutan di pelabuhan yang berfungsi sebagai :

- a. Tanda terima syah barang di kapal pelabuhan pemuatan yang ditandatangani oleh nahkhoda atau agen pelayaran.

- b. Perjanjian pengangkutan antara pengirim dan pengangkut
- c. Sebagai bukti kepemilikan

4. *Master receipt* (Resi mualim)

Berdasarkan *master receipt* inilah pengirim barang menukarkan dengan tanda terima yang syah yaitu B/L

5. *Delivery order* (D/O)

Adalah surat perintah pengangkutan untuk menyerahkan barang kepada si penerima (*consigne*)

6. Faktur penjualan barang

Dokumen ini membuktikan kebenaran bahwa *eksportir* secara syah membeli barang yang dijual kepada si penjual atau *importer*

7. Polis dan asuransi laut (*marine insurance police*)

Adalah surat bukti tentang diasuransikannya barang yang dikirim dengan kapal laut dari pelabuhan pemuatan yang dikeluarkan oleh perusahaan asuransi

6. Prosedur Penanganan Dokumen Kapal

Prosedur penanganan dokumen kapal adalah suatu rangkaian kegiatan atau suatu pekerjaan yang melibatkan orang lain, di mana terdapat mekanisme atau cara yang teratur dan terarah. Dalam hal menangani dan melayani pengurusan dokumen kapal serta surat-surat penting lainnya yang dibutuhkan untuk pelayaran satu kapal dari awal hingga akhir seperti :

- a. Memeriksa Shipping Order yang dibuat oleh perusahaan atau agennya yang ditujukan kepada Nakhoda atau Perwira kapal untuk memuat barang

- b. Memeriksa *cargo manifest* atau daftar muatan atau yang biasa juga disebut sebagai kumpulan B/L
- c. Memeriksa daftar pengapalan muatan atau *Boat Note* serta syarat-syarat penting kapal lainnya

2.2. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Dasar Hukum Perijinan dan Kewajiban Dalam Membangun

Terminal Khusus.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (“UU No. 17/2008”) Pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Dari pengertian tersebut diatas dapat kita lihat bahwa dalam pelabuhan terdapat suatu terminal dan tempat berlabuh kapal untuk melaksanakan kegiatan di pelabuhan. Adapun yang dimaksud dengan terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang. Untuk menunjang kegiatan usaha tertentu untuk suatu kepentingan sendiri, maka dapat dibangun terminal sebagai berikut:

1. Terminal Khusus

Adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

2. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

Adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

Untuk menunjang kegiatan tertentu di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan laut serta pelabuhan sungai dan danai dapat dibangun terminal khusus untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan usaha pokoknya . Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. Sedangkan yang dimaksud dengan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

Dengan dibangunnya Terminal Khusus maka:

1. Ditetapkan menjadi bagian dari pelabuhan terdekat.
2. Wajib memiliki Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) .
3. Ditempatkan instansi Pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, serta instansi yang melaksanakan fungsi pemerintahan sesuai dengan kebutuhan.

Untuk itu maka dalam membangun Terminal Khusus harus pula disediakan DLKr dan DLKp untuk kepentingan penggunaan terminal tersebut untuk:

- Lapangan penumpukan;
- Tempat kegiatan bongkar muat;
- Alur pelayaran dan perlintasan kapal;
- Olah gerak kapal;
- Keperluan darurat; dan
- Tempat labuh kapal.

Pengelolaan Terminal Khusus dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, atau badan usaha sebagai pengelola terminal khusus.

Syarat Pembangunan Terminal Khusus

Terminal Khusus hanya dapat dibangun dan dioperasikan dalam hal:

1. Pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokok instansi pemerintah atau badan usaha; dan
2. Berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran

Dari keterangan diatas diketahui bahwa Terminal Khusus dapat dibangun untuk kepentingan kegiatan usaha pokok baik oleh pemerintah maupun badan usaha. Selain itu untuk melakukan usaha pokok tersebut, Terminal Khusus juga dapat dibangun untuk menunjang kegiatan pemerintahan, penelitian, pendidikan dan pelatihan serta sosial.

Kegiatan usaha pokok sebagaimana dimaksud diatas antara lain sebagai berikut:

1. Pertambangan;
2. perikanan;
3. energy;
4. industri;
5. kehutanan;
6. pariwisata;
7. pertanian;
8. dok galangan kapal.

Penggunaan Terminal Khusus dapat juga digunakan untuk menunjang usaha anak perusahaan sesuai dengan usaha pokok yang sejenis dan pemasok bahan baku dan peralatan penunjang produksi untuk keperluan usaha yang bersangkutan.

Pengelolaan Terminal Khusus dapat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, atau badan usaha sebagai pengelola terminal khusus.

Pengelola Terminal Khusus wajib menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, fasilitas tambat dan fasilitas pelabuhan lainnya serta fasilitas yang diperlukan untuk kegiatan pemerintahan di Terminal Khusus.

2. Izin Lokasi Pembangunan Terminal Khusus

Sebelum dilakukan pembangunan Terminal Khusus, terlebih dahulu Menteri menetapkan lokasi pembangunan setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota mengenai kesesuaian rencana lokasi terminal khusus dengan rencana tata ruang wilayah. Pemohon lokasi mengajukan permohonan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal, dengan dokumen persyaratan sebagai berikut:

- Salinan surat izin usaha pokok dari instansi terkait;
- Letak lokasi yang diusulkan dilengkapi dengan koordinat geografis yang digambarkan dalam peta laut.
- Rekomendasi dari Syahbandar pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat berkoordinasi dengan Kantor Distrik Navigasi setempat mengenai aspek keamanan dan keselamatan pelayaran yang meliputi kondisi perairan berdasarkan hasil survey huruf c angka 4 setelah mendapat pertimbangan dari Kepala Kantor Distrik Navigasi setempat; dan
- Rekomendasi gubernur dan bupati/walikota setempat mengenai kesesuaian rencana lokasi terminal khusus dengan rencana tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota.

3. Izin Pembangunan Terminal Khusus

Pembangunan Terminal Khusus dilakukan oleh pengelola Terminal Khusus berdasarkan Izin Pembangunan Terminal Khusus dari Direktur Jenderal. Permohonan izin pembangunan Terminal Khusus harus dilengkapi dengan persyaratan sebagai berikut:

a. persyaratan administrasi, meliputi:

- 1) Akte pendirian perusahaan
- 2) Izin usaha pokok dari instansi terkait
- 3) Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
- 4) Bukti penguasaan tanah
- 5) Bukti kemampuan financial

- 6) Proposal rencana tahapan kegiatan pembangunan jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.
 - 7) Rekomendasi dari Syahbandar pada pelabuhan terkait.
- b. persyaratan teknis kepelabuhanan, meliputi:
- 1) Gambar hidrografi, topografi, dan ringkasan laporan hasil survey mengenai pasang surut dan arus
 - 2) Tata letak dermaga
 - 3) Perhitungan dan gambar konstruksi bangunan pokok
 - 4) Hasil survey kondisi tanah
 - 5) Hasil kajian keselamatan pelayaran termasuk alur-pelayaran dan kolam pelabuhan
 - 6) Batas-batas rencana wilayah daratan dan perairan dilengkapi titik koordinat geografis serta rencana induk terminal khusus yang akan ditetapkan sebagai Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan tertentu
 - 7) Kajian lingkungan.
- c. persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, meliputi:
- 1) Alur-pelayara
 - 2) Kolam pelabuhan
 - 3) Rencana penempatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran
 - 4) Rencana arus kunjungan kapal
- d. persyaratan kelestarian lingkungan, berupa studi lingkungan yang dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.

Paling lambat 30 hari kerja sejak permohonan diterima dengan lengkap, kemudian Menteri melakukan penelitian atas persyaratan permohonan tersebut. Dalam melaksanakan pembangunan terminal khusus, pengelola wajib untuk:

- 1) Melaksanakan pekerjaan pembangunan terminal khusus sesuai dengan jadwal yang ditetapkan
- 2) Bertanggung jawab terhadap dampak yang timbul selama pelaksanaan pembangunan terminal khusus yang bersangkutan
- 3) Melaksanakan pekerjaan pembangunan paling lama 1 tahun sejak izin pembangunan diterbitkan
- 4) Melaporkan kegiatan pembangunan terminal khusus secara berkala kepada penyelenggara pelabuhan terdekat
- 5) Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan

Izin pembangunan dapat dicabut, dengan peringatan tertulis terlebih dahulu sebanyak 3 kali dengan tenggang waktu 1 bulan, dalam hal pemegang izin:

- 1) Tidak melaksanakan pekerjaan pembangunan dalam jangka waktu 1 tahun setelah izin pembangunan terminal khusus diberikan
- 2) Tidak dapat menyelesaikan pembangunan terminal khusus dalam waktu yang telah ditetapkan dalam izin pembangunan
- 3) Melanggar kewajiban sebagaimana disebut sebelumnya

Izin pembangunan terminal dapat dicabut tanpa proses peringatan, apabila:

- melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara; atau
- memperoleh izin pembangunan terminal khusus dengan cara tidak sah.

4. Izin Pengoperasian

Terminal khusus hanya dapat dioperasikan untuk:

- Kegiatan lalu lintas kapal atau turun naik penumpang atau bongkar muat barang berupa bahan baku, hasil produksi dan peralatan penunjang produksi untuk kepentingan sendiri;
- Kegiatan pemerintahan, penelitian, pendidikan dan pelatihan serta sosial.

Setelah dilaksanakannya pembangunan Terminal Khusus, pengelola Terminal Khusus wajib memperoleh Izin Pengoperasian Terminal Khusus dari Menteri. Dengan mengajukan persyaratan sebagai berikut:

- 1) Rekomendasi dari Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan terdekat , sekurang-kurangnya memuat:
 - Keterangan bahwa pembangunan terminal khusus telah selesai dilaksanakan sesuai dengan izin pembangunan yang diberikan oleh Direktur Jenderal dan siap untuk dioperasikan;
 - Hasil pembangunan terminal khusus telah memenuhi aspek keamanan, ketertiban, dan keselamatan pelayaran; dan
 - Pertimbangan dari Distrik Navigasi setempat mengenai kesiapan alur pelayaran dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
- 2) Laporan pengelolaan dan pemantauan lingkungan selama masa pembangunan;
- 3) Memiliki sistem dan prosedur pelayanan; dan
- 4) Tersedianya sumber daya manusia di bidang teknis pengoperasian pelabuhan yang memiliki kualifikasi dan kompetensi yang dibuktikan dengan sertifikat.

Izin Pengoperasian Terminal Khusus diberikan untuk jangka waktu 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang selama memenuhi persyaratan Terminal Khusus. Menteri dapat menolak atau memberikan persetujuan atas permohonan perpanjangan Izin Pengoperasian Terminal Khusus tersebut dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja sejak permohonan diterima secara lengkap.

Kewajiban terhadap pemegang izin pengoperasian terminal khusus adalah:

- 1) Bertanggung jawab sepenuhnya atas pengoperasian terminal khusus yang bersangkutan;
- 2) Melaporkan kegiatan operasional setiap bulan kepada penyelenggara pelabuhan terdekat;
- 3) Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran serta kelestarian lingkungan;
- 4) Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan dari instansi Pemerintah lainnya yang berkaitan dengan usaha pokoknya;
- 5) Memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, alur-pelayaran, kolam pelabuhan, dan fasilitas yang diperlukan untuk kelancaran arus lalu lintas kapal dan barang serta kelancaran pelaksanaan tugas pemerintahan di terminal khusus.
- 6) Melengkapi terminal khusus dengan fasilitas penampungan limbah dan penampungan sampah.

Izin ini hanya dapat dialihkan apabila usaha pokoknya dialihkan kepada pihak lain, dengan ketentuan bahwa pengalihan tersebut wajib dilaporkan kepada Menteri melalui Direktorat Jenderal.

Melalui peringatan sebanyak 3 kali, Izin Pengoperasian Terminal Khusus dapat dicabut apabila pemegang izin:

- 1) pengelola Terminal Khusus melanggar kewajiban yang diberikan kepadanya berdasarkan Izin Pengoperasian Terminal Khusus; atau
- 2) menggunakan Terminal Khusus untuk melayani kepentingan umum tanpa Izin Penggunaan Terminal Khusus Untuk Kepentingan Umum dari Menteri.

Izin pengoperasian dapat dicabut tanpa proses peringatan, apabila:

- 1) melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara; atau
- 2) memperoleh izin pengoperasian terminal khusus dengan cara tidak sah.

5. Terminal Khusus Untuk Perdagangan Luar Negeri

Terminal khusus yang dibangun dan dioperasikan untuk menunjang kegiatan usaha yang hasil produksinya untuk diekspor dapat ditetapkan sebagai terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.

Penetapan tersebut dilakukan oleh Menteri berdasarkan pengajuan dari pengelola terminal melalui Direktur Jenderal, dengan memenuhi persyaratan dari berbagai aspek sebagai berikut :

- 1) Aspek administrasi
 - rekomendasi dari gubernur, bupati/walikota; dan
 - rekomendasi dari pejabat pemegang fungsi keselamatan pelayaran di pelabuhan.

2) Aspek ekonomi

- menunjang industri tertentu;
- arus barang minimal 10.000 ton/tahun; dan
- arus barang ekspor minimal 50.000 ton/tahun

3) Aspek keselamatan dan keamanan pelayaran

- kedalaman perairan minimal -6 meter LWA;
- luas kolam cukup untuk olah gerak minimal 3 unit kapal;
- Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- Stasiun radio operasi pantai;
- Prasarana, sarana dan sumber daya manusia pandu bagi terminal khusus yang perarannya telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu.

4) Aspek teknis fasilitas kepelabuhanan

- dermaga beton permanen minimal 1 tambatan;
- gudang tertutup;
- peralatan bongkar muat;
- PMK 1 unit;
- Fasilitas bunker; dan
- Fasilitas pencegahan pencemaran.

5) fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi pemegang fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, instansi bea cukai, imigrasi dan karantina.

6. Dasar Dasar Hukum Pembuatan Terminal Khusus

- 1) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 2) PP No 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota.
- 3) PP No 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- 4) PP No 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2011 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri
- 6) Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 5 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Perhubungan