

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Prosedur dan Pelayanan

a. Pengertian Prosedur

Menurut Mulyadi (2013:5) prosedur adalah Suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang. Menurut Irra Crisyanti (2011:143) prosedur adalah Tata cara kerja yaitu rangkaian tindakan, langkah atau perbuatan yang harus dilakukan oleh seseorang dan merupakan cara yang tetap untuk dapat mencapai tahap tertentu dalam hubungan mencapai tujuan akhir.

b. Pengertian pelayanan

menurut Moenir (2014:204) adalah manajemen proses yang kegiatannya diarahkan secara khusus pada terselenggaranya pelayanan guna memenuhi kepentingan umum/kepentingan perorangan, melalui cara-cara yang tepat dan memuaskan pihak yang dilayani. Sedangkan Menurut Ratminto (2013:2), pelayanan adalah suatu aktifitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antar konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang di maksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan. Supaya manajemen pelayanan umum dapat berhasil baik, unsur pelaku sangat menentukan. Pelaku dapat berbentuk badan/organisasi yang bertanggungjawab atas penyelenggaraan pelayanan dan manusianya selaku pegawai baik secara kelompok sebagai korps maupun secara individual.

2. Pengertian dan Jenis Pelabuhan

a. Pengertian Pelabuhan

Disini penulis akan memberikan pengertian pelabuhan laut, fungsi pelabuhan laut dan fasilitas - fasilitas pelabuhan laut. Pengertian Pelabuhan menurut UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 16, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang / tempat bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda 11 transportasi menurut UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 16.

b. Jenis Pelabuhan

Jenis pelabuhan dapat dibagi menurut :

1) Penyelenggaraannya

- a) Pelabuhan Umum Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk maksud tersebut. Di Indonesia dibentuk empat badan usaha milik negara yang diberikan wewenang mengelola pelabuhan umum. Keempat badan usaha milik negara itu adalah PT (persero) Pelabuhan Indonesia I berkedudukan di Medan, Pelabuhan Indonesia II berkedudukan di Jakarta, Pelabuhan Indonesia III berkedudukan di Surabaya dan Pelabuhan Indonesia IV yang berkedudukan di Ujung Pandang.
- b) Pelabuhan Khusus Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan diri sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh diprgunakan untuk kepentingan

umum. Kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

2) Hierarkinya

Berdasarkan hierarkinya, pelabuhan digolongkan ke dalam 2 (dua) tingkatan pelabuhan yaitu pelabuhan utama (*majorport*) dan pelabuhan cabang / pengumpan (*feeder port*). Selanjutnya kedua jenis pelabuhan ini dibagi dalam beberapa pelabuhan, yaitu :

- a) Pelabuhan Internasional Hub, merupakan pelabuhan utama primer dan berperan sebagai pelabuhan internasional yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai alih muat (*transshipment*) barang antarnegara.
- b) Pelabuhan Internasional, merupakan pelabuhan utama sekunder dan berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional.
- c) Pelabuhan Nasional, merupakan pelabuhan utama tersier dan berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional.
- d) Pelabuhan Lokal, merupakan pengumpan sekunder dan berperan sebagai tempat pelayanan penumpang didaerah terpencil, terisolasi, perbatasan, daerah perbatasan yang hanya didukung oleh mode transportasi laut.

3) Kegiatan Perdagangan Nasional dan Internasional

- a) Pelabuhan laut Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan besar dan ramai dikunjungi oleh kapal-kapal samudera.
- b) Pelabuhan pantai Pelabuhan pantai ialah pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena

itu tidak bebas disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing dapat masuk kepelabuhan ini dengan meminta ijin terlebih dahulu.

3. Fasilitas Pelabuhan

Untuk menunjang kelancaran aktivitas aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang ada dalam pelabuhan (R.P Suyono 2007:101).

a. Penahan Gelombang

Penahan gelombang adalah konstruksi dari batu-batuan yang kuat dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu.

b. Jembatan (*Jetty*)

Jembatan (*jetty*) adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar kearah laut dari pantai atau daratan.

c. *Dolphin*

Dolphin adalah kumpulan dari tenggok-tenggok dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar disitu untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke kapal.

d. *Mooring Buoys* (Pelampung Pengikat)

Pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan.

e. Tempat Labuh

Tempat labuh adalah tempat perairan di mana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan.

f. *Single Buoy Mooring* (SBM)

SBM adalah pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat muat/bogkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

g. Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan

Alur kapal adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk / keluarnya kapal.

h. Rambu Kapal

Rambu kapal adalah tanda-tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh.

i. Gudang

Gudang adalah tempat penampung barang yang tertutup agar terlindung dari cuaca. Namun ada juga gudang terbuka untuk barang tertentu atau petikemas.

j. Dermaga

Dermaga adalah tempat di mana kapal dapat sandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkat/muat atau kegiatan lainnya.

4. Jenis jenis kapal

Berdasarkan rutennya, kapal dagang dapat dibagi menjadi tramper dan liner. Tramper adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap sedangkan Liner adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Adapun berdasarkan jenisnya, kapal dagang dapat dibagi menjadi:

a. *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa)

Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (general cargo) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti boom dan carane muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

b. *Semi Container Pallet Vessel* (Kapal Pallet Semi Kontainer)

Jenis kapal ini dapat mengangkut muatan secara breakbulk, pre- slung atau unit-unit pre-pallet. Kapal ini juga dapat mengangkut peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan diatas dek.

c. *Full Container Vessel* (Kapal Peti Kemas)

Kapal ini khusus dibuat mengangkut peti kemas (container). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar/muat sendiri dan dapat juga memakai shore crane dan gantry crane dari darat untuk

memuat dan membongkar petikemas. Oleh karena itu petikemas dimasukkan kedalam kapal melalui jalur-jalur maka kapal peti kemas dinamakan juga *cellular vessel*. Oleh karena banyaknya peti kemas yang dapat dimuat, kapal peti kemas dibagi dalam beberapa generasi. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus oleh karena terminal khusus untuk petikemas harus dibuat, maka tempat labuh dan sandar kapal petikemas ditingkatkan agar lebih dalam perairannya. Kapal petikemas lebih besar dari kapal *General Cargo* biasa dan memiliki kecepatan yang dapat melebihi 22 knot. Dengan adanya kapal-kapal petikemas, maka kapal *General Cargo* sekarang dinamakan *Breakbulk Vessel* untuk menyatakan bahwa kapal tersebut membuka diri untuk kegiatan bongkar muat.

d. *General Cargo Breakbulk Vessel* (Kapal Kargo Umum Curah)

Menurut sejarahnya kapal ini mula-mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna, sebelum ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat demi efisiensi. Kapal *general cargo* tidak memerlukan terminal khusus untuk dibongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai *tramper* karena harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia.

e. Kapal *RoRo* (Roll on, Roll off)

Kapal *RoRo* adalah kapal yang dirancang untuk muat bongkar barang ke kapal diatas kendaraan roda. Kapal yang termasuk jenis *RoRo* antara lain kapal ferry, kapal pengangkut mobil (*car ferries*), kapal *general cargo* yang beroperasi sebagai kapal *RoRo*. Namun hal itu banyak gunanya karena semua yang dapat diletakkan diatas kendaraan beroda dapat masuk, termasuk petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, *project cargo*, muatan *oversize*, dan lain sebagainya. Kapal *RoRo* masih dapat beroperasi di pelabuhan yang mengalami kongesti.

f. *Lighter Carrier* (Pengangkut Tongkang)

Kapal pengangkut tongkang adalah variasi dari kapal pengangkut petikemas, dimana sebagai pengganti petikemas, kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Kapal ini tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ketempat berlabuh, membongkar tongkangnya yang ditarik oleh tugboat sambil memuat tongkang- tongkang yang sudah diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatnya.

g. *Bulk Carrier* (Pengangkut Muatan Curah)

Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah (bulk). Muatan dicurah, dipompa kedalam kapal dengan bantuan mesin curah dan bilamana tidak dengan mesin, maka karung-karung berisi muatan diletakkan di atas palka dahulu. Krung-karung itu tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Ditempat pembongkaran, isis dari palka dihisap atau doibongkar dengan pertolongan conveyor. Palka dari kapal bulk carrier berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah-tengah palka.

h. *Combination Carrier* (Pengangkut Kombinasi)

Kendala ekonomi yang ada pada kapal tanker dan kapal dry bulk adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilakukan terpaksa dalam keadaan kosong atau "in ballast" karena tidak ada muatan saat balik (return cargo) dan oleh karena itu tidak menghasilkan uang tambang. Untuk menghindari hal itu, dibuat kapal yang dapat mengangkut minyak dan muatan kering curah (kombinasi). Dengan mengoperasikan jenis kapal ini, sekurangnya dapat memilih return cargo yang menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi daripada berlayar dalam keadaan kosong.

i. *Panamax Class* (Kapal Terusan Panama)

Kapal panama class adalah kapal dengan ukuran terbesar yang dapat melewati terusan Panama. Ukuran kapal jenis ini lebih kurang 60.000 DWT dengan lebar kapal tidak melebihi 32 meter, sesuai dengan lebar ointu masuk terusan. Kapal terbesar pernah yang diperbolehkan masuk memiliki panjang 274,3 m, lebar 32,3 m, dan draft 11,28 m.

j. *Passanger ship* (Kapal Penumpang)

Diperairan Indonesia, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutan di Indonesia didominasi oleh PT. Peln (PelayaranIndonesia), sebuah perusahaan Negara yang didirikan pada tahun 1950dengan maksud mengganti perusahaan colonial belanda KPM (Koninklijke Pketvaart Maatschappij) dengan mula-mula Pepuska (Yayasan Penguasaan Kapal-kapal) yang salah seorang pendirinya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952 Perpuska berubah nama menjadi Peln.

k. *Tug Boat* (Kapal Tunda)

Kapal tunda dibuat agar dapat menarik atau mendorong kapal atau segala sesuatu yang mengapung. Tugas lain yang dilakukan adalah menolong kapal dalam bahaya, memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi/ pencemaran dan lain sebagainya.

l. *Offshore Supply Ship* (Kapal Pemasok Lepas Pantai)

Kapal yang dibangun dengan geladak yang luas dibelakang untuk mengangkut pasokan dan peralatan serta makanan untuk anjungan lepas pantai bagi pengeboran minyak dan gas bumi. Tugas tambahan termasuk menunda, mengerjakan jangkar anjungan, memadamkan kebakaran, dan membuang minyak bekas.

m. *Research Ship* (Kapal Penelitian)

Kapal yang dibuat untuk fungsi penelitian dan pemetaan/survey, seperti hidrografi, oceanografi, geofisika, dan seismografi.

n. *Fishing Ship* (Kapal Penangkap Ikan)

Kapal yang dibuat untuk menangkap ikan berbagai cara, seperti purse seining, long lining, beam trawling dan stern trawling. Kapal ini sering kali diperlengkapi peralatan pendingin (refrigerator) dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

o. *Tanker* (Kapal Pengangkut Minyak Curah)

Kapal jenis ini dengan sebuah geladak dimana terdapat tangka-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah (minyak mentah atau minyak yang sudah didestilasi), cairan kimia, gas cair, dan sebagainya.

5. Pengertian Keagenan

Menurut R.P. Suyono (2007:101) Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bila mana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, Dimana salah satu pihak “agen” (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Jenis-jenis agen kapal yaitu :

Menurut R.P. Suyono (2007:101-102) secara garis besar dikenal tiga jenis agen kapal yaitu:

- a. *General agent* adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.
- b. *Sub-agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu, *Sub-agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub-agent ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent.
- c. Cabang agen adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu.

6. Tugas Pokok Keagenan

Dalam proses pelayanan tentunya perusahaan keagenan memiliki tugas yang harus dilakukan guna memenuhi pelayanan untuk kapal, Hal ini dimaksudkan agar selama kapal berada di pelabuhan tidak mengalami hambatan atau kendala. Tugas-tugas pokok keagenan pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Mengusahakan muatan kapal
- b. Mengurus kebutuhan awak kapal (misalnya ada awak kapal yang sakit dan perlu pengobatan)
- c. Mengurus clearance in dan clearance out kapal di pelabuhan.
- d. Mengurus kebutuhan kapal (seperti *bunker*, air,)
- e. Mengurus bongkar muat barang.
- f. Menyelesaikan dokumen-dokumen muatan.

Dalam hal ini, maka perlindungan terhadap kepentingan kapal, nahkoda, anak buah kapal, muatan dan pemilik barang dapat diberikan kepada agen kapal. Kepada agen inilah pengusaha kapal mempercayakan pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya. Agen kapal bekerja atas nama pengusaha kapal sesuai dengan batas wewenang yang diberikan oleh pengusaha kapal.

7. Fungsi Keagenan

Dalam hal ini, sebagai usaha khusus dalam pekerjaan bidang jasa angkutan laut, seperti pekerjaan melayani kedatangan kapal atau keberangkatan kapal dan muatan masuk atau muatan keluar secara langsung dapat memenuhi alat transportasi barang serta menunjang kelancaran arus barang. Sedangkan fungsi agen pelayaran meliputi:

- a. Agen Merupakan Perwakilan Perusahaan Pelayaran Dengan pertimbangan praktis dan ekonomis pengusaha kapal akan menunjuk agen di pelabuhan yang disinggahi oleh kapalnya guna melayani segala aktivitas yang dibutuhkan serta melakukan berbagai macam pekerjaan lain yang menyangkut kebutuhan kapal, hal ini disebabkan karena sangat sukar untuk diselenggarakan dari tempat kedudukannya

yang berjauhan. Pengusaha kapal memberitahukan kepada agen pelayaran tentang nama-nama kapal yang akan melakukan pelayaran serta mencantumkan tanggal singgah masing-masing pelabuhan.

- b. Pekerjaan agen dalam hubungan dengan berbagai logistic kapal:
 - 1) Antara *shipper* dan pihak pengusaha kapal
 - 2) Di kantor pengusaha kapal atau agen

2.2 Proses Pelayanan Perusahaan Pelayaran Sebagai Pihak Agen Di Pelabuhan PT. Petrokimia.

1. Sebelum Kapal Tiba

a. Penunjukan Agen

Pemilik kapal (*owner*) mengirim *via email* tentang pemberitahuan kepada agen bahwa agen tersebut ditunjuk untuk melayani kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan, hal ini terjadi setelah adanya permintaan EPDA (*Estimate Port Disbursement Account*) atau jumlah perkiraan biaya yang dibutuhkan selama kapal berada di pelabuhan, setelah *owner* setuju, maka *owner* akan mengeluarkan SPK (Surat Penunjukan Keagenan) dengan dilampiri :

1. *B/L (Bill of Loading)*
2. *Manifest*
3. SKAB (surat keterangan asal barang)
4. *Copy* Dokumen kapal (surat laut dan surat ukur)

b. Mengisi warta kedatangan kapal ke dalam Sistem Inaportnet.

c. Mengajukan Permohonan bahwa kapal akan sandar di pelabuhan PT. Petrokimia kepada BUP PT. Petrokimia dengan melampiri :

- 1) Surat permohonan
- 2) *Copy* surat Ukur Kapal
- 3) *Copy* Surat Laut
- 4) *Copy* Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum
- 5) *Copy* Sertifikat Garis Muat Internasional
- 6) *Copy* Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang
- 7) *Copy* Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang

8) *Copy* Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang

- d. Mengirim pemberitahuan kepada semua penerima barang (*consignee*), tentang ETA di singkat dari (*Estimate Time Arrival*) di mana perhitungan ini digunakan untuk menentukan kapan waktu tiba kapal di suatu pelabuhan tujuan yang mana di laporkan ke perusahaan kapal ataupun agen perkapalan di pelabuhan tujuan.

2. Pada saat kapal tiba

- a. Agen naik ke kapal untuk mengambil surat-surat / dokumen, pengecekan dokumen, masukan *memorandum* sesuai from *memorandum* yang bertujuan agar kapal setelah sandar dapat di *checking* masa berlaku dan untuk dokumen yang sudah habis masa berlaku dapat di lakukan perpanjangan untuk keperluan *clearance* di kantor syahbandar dan kapal dapat berangkat setelah melakukan bongkar / muat di pelabuhan. Selama kapal berada dipelabuhan surat-surat / dokumen tetap disimpan di kantor agen sampai kapal akan meninggalkan pelabuhan.
- b. BUP akan melayani kegiatan sesuai fasilitas yang telah disetujui dengan pihak – pihak yang terkait.
- c. Team pemeriksa yaitu pihak karantina pelabuhan mengadakan pemeriksaan di atas kapal.
- d. Setelah team pemeriksa turun dari kapal dengan catatan bahwa tidak ada masalah bagi kapal, maka stevedore dari PBM yang ditunjuk naik ke kapal untuk mengerjakan kegiatan bongkar / muat.
- e. Setelah persyaratan terpenuhi maka pihak agen melakukan *Clearance* Syahbandar Menyerahkan dokumen kapal kepada Syahbandar dan dilampiri dengan
- 1) Permohonan Penerbitan SPB
 - 2) SPB Asli Dari Pelabuhan Sebelumnya
 - 3) Daftar awak kapal (*crew list*)
 - 4) B/L dan *Manifest*.
 - 5) Dokumen Asli Kapal Dan

- 6) *Copy* Dokumen Kapal.
- f. Melakukan pembayaran VTS (*Vessel Traffic Services*) di kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Surabaya cabang Gresik dan pembayaran PNBPN Jasa Kenavigasian di kantor Kesyahbandaran Gresik
- g. Kapal selesai bongkar / muat dan agen selesai clearance selanjutnya agen menuggu *draf survey* untuk membuat B/L, dan *Manifest*. Agen menyerahkan NOR (*Notice of Readiness*) ke pihak ADM PT. Petrokimia dan meminta tandatangan / stempel, kemudian agen menyerahkan kembali dokumen ke kapal (*on board*) dengan meminta tandatangan / stempel dan berita acara dari kapten.
- h. *Clearance* Karantina
Menyerahkan *Health Book / Green Book* kepada karantina pelabuhan dan dilampiri dengan
- 1) Permohonan Penerbitan SPB,
 - 2) Bukti Pembayar *Billin*,
 - 3) Instrumen Pemeriksaan Kapal.

2.3 Pihak-pihak yang terkait dengan agen

Pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan pelayaran

1. Pengirim Barang (*Shipper*) Menurut Suyono (2007:22)
Pengirim barang adalah eksportir, pengirim muatan (orang/badan usaha/badan hukum yang memiliki muatan untuk di kirim dari suatu pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar), orang atau badan usaha yang mengadakan kontrak dengan perusahaan pelayaran untuk mengangkut barang, orang yang mengapalkan muatan.
2. Pengangkut Barang (*Carrier*) Menurut Suyono (2007:22) Pengangkut barang adalah alat pengangkut barang, perusahaan pelayaran yang mengangkut barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
3. Penerima Barang (*Consignee*) Menurut Suyono (2007:22) Penerima barang adalah importir, penerima konsinyasi, penerima barang, pihak yang menerima barang atas dasar konsinyasi, orang/perusahaan penerima

barang yang tersebut dalam B/L, penerima kiriman muatan biasanya pembeli.

4. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menurut Suyono (2007:25)
Perusahaan Bongkar Muat adalah perusahaan yang bergerak dalam kegiatan bongkar dan muat barang/petikemas ke kapal, yang kegiatannya adalah *stevedoring, cargodoring, receiving / delivery*.
5. Badan Usaha Pelabuhan (BUP) menurut Suyono (2007:27)
Badan Usaha Pelabuhan merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan khusus untuk tujuan penyelenggaraan pelabuhan umum.
6. Syahbandar menurut Suyono (2007:22)
Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu memeriksa surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam penertiban bandar dan pengawasan keselamatan pelayaran. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.
7. Dinas Kesehatan Pelabuhan (Karantina) menurut Suyono (2007:24)
Dinas kesehatan pelabuhan merupakan instansi yang berada di bawah Departemen Kesehatan. Dinas kesehatan pelabuhan memiliki tugas untuk melakukan pelayanan kesehatan, memeriksa buku kesehatan, sertifikat bebas tikus, daftar awak kapal dan penumpang serta memberikan *health certificate & health clearance*
8. Sucofindo menurut Suyono (2007:25)
Sucofindo (*Superintending Company* Indonesia) merupakan bagian dari Departemen perdagangan yang bertugas menilai mutu, harga dan jumlah harga dari muatan yang keluar/masuk Indonesia.
9. Keamanan dan Ketertiban menurut Suyono (2007:25)
Kesatuan penjaga laut dan pantai (KPLP) merupakan penjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang bertugas di pelabuhan adalah polisi khusus yang dinamakan Kesatuan Penjaga dan Pengamanan (KP3).