

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno (2011), pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu:

1. Pelayaran niaga (*shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan:

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relative lebih rendah.
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) perunit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor import dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan import yang dapat diangkut kapal-kapal asing. Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya. Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta,

berbentuk perusahaan Negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang/dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*interinsuler*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut:

- a. *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ketempat lain.
- b. *Time utility*, yaitu yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- c. *Ownership utility*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

2.2 Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Secara Umum

Menurut Lasse (2014), Kedatangan (*Clearance In*) dan Keberangkatan (*Clearance out*) secara umum adalah:

1. Penanganan proses *Clearance In* secara umum

Clearance In atau kapal masuk berawal dari inisiatif perusahaan pelayaran atau agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari Stasiun Radio Operasi Pantai. Lantas perusahaan pelayaran atau agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tugas pokok dan fungsi masing-masing kepada, Operator pelabuhan atau terminal untuk fasilitas kapal dan barang; kemudian, Instansi Bea Cukai, Imigrasi, Karantina (CIQ), dan Kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda.

2. Penanganan Proses *Clearance Out* secara umum

Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*) dan terhadap semua kewajiban yang

disyaratkan telah dinyatakan layak untuk berlayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

2.3 Definisi Dokumen Keagenan

Menurut Suyono (2007) , dalam proses keagenan ada beberapa hal yang harus di perlakukan guna menunjang jalanya proses keagenan maka perlu adanya beberapa hal yang harus diperlukan guna untuk menunjang jalanya proses keagenan maka perlu adanya beberapa dokumen-dokumen yang diperlukan,berikut ini adalah beberapa dokumen yang di perlukan dalam penanganan keagenan kapal *Bulk Carrier*

Dokumen-dokumen tersebut diantaranya :

1. Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)

PPKB adalah yang di dalamnya berisi pemerintah jasa pandu, tunda dan jasa tambat.

2. *Notice Of Readiness*

Yaitu Surat pemberitahuan dari Nahkoda kepada penyewa kapal, yang menyatakan bahwa kapal siap mulai pembongkaran / pemuatan

3. Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)

Yaitu laporan kedatangan dan keberangkatan kapal yang di buat oleh agen dan di tanda tangani oleh kapten.

4. *Ship document list*

Yaitu berisi *list* dokumen untuk pengambilan dokumen diatas kapal sebagai bukti dokumen apa saja yang ada.

a. *Loading Document*

Loading Document adalah dokumen yang berisi tentang seluruh kegiatan pemuatan diatas kapal.

1) *Statement of Fact*

Statement of Fact adalah surat pernyataan yang dibuat berdasarkan data nyata diatas kapal

2) *Time Sheet*

Time Sheet adalah laporan rincian proses pemuatan yang dibuat oleh *Foreman* yang berkoordinasi dengan *Boarding Agent*

3) *Stowage Plan*

Stowage Plan adalah rencana pemuatan yang dibuat oleh kapal yang kemudian diterapkan oleh *Foreman*.

4) *Shipping Order*

Shipping Order adalah dokumen yang berisi data *exporter* dan *importer* beserta jumlah muatannya

5) *Cargo Manifest*

Cargo Manifest adalah dokumen yang berisi data yang hamper sama dengan *Shipping Order* tapi berdasarkan B/L ditanda tangani oleh Agen.

b. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

SPB (Surat Persetujuan Berlayar) adalah surat yang dikeluarkan KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan) yang menerangkan bahwa kapal sudah diijinkan berlayar kembali setelah kapal selesai melakukan *Clearence Out*. Dokumen-dokumen tersebut merupakan dokumen yang sering diurus oleh agen untuk syarat pengurus *clearence* kapal.

2.4 Instansi-instansi Pemerintah Terkait

Menurut Suyono (2007)Adapun instansi- instansi yang akan di hadapi oleh agen pelayaran yaitu :

1. Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 67 Tahun 1999 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Bab I pasal 1:

- a. Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan adalah unit organik di bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan di lingkungan Departemen Perhubungan.
- b. Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas I (Utama) berada di bawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan lainnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan.

c. Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh kepala kantor.

Menurut pasal 2, Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas menyelenggarakan pemberian pelayanan keselamatan pelayaran di dalam daerah lingkungan kerja dan dalam daerah lingkungan kepentingan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut.

Menurut pasal 3, kantor Administrator Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Penilikan kegiatan lalu lintas angkutan laut yang meliputi kapal, penumpang, barang dan hewan serta pemantauan pelaksanaan tarif angkutan laut.
- 2) Pembinaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan pemantauan pelaksanaan tarif TKBM.
- 3) Penilikan terhadap syarat kelaiklautan kapal dan pengeluaran Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- 4) Pencegahan serta penanggulangan pencemaran serta pemadam kebakaran di perairan pelabuhan.
- 5) Pengamanan, penerbitan dan penegakan peraturan perhubungan laut di dalam daerah kerja pelabuhan guna menjamin operasional di bidang pelabuhan.
- 6) Pengawasan keselamatan di bidang pembangunan fasilitas dan peralatan pelabuhan, alur pelayaran dan kolam pelabuhan, serta pemantulan kerja operasional pelabuhan.
- 7) Pemeriksaan nautis, teknis, radio, pembangunan, dan perombakan kapal serta pemberian sertifikasi.
- 8) Pelaksanaan pengukuran dan status hukum kapal, serta pengurusan dokumen-dokumen pelaut, penyijilan awak kapal dan perjanjian kerja laut.
- 9) Pelaksanaan urusan kepegawaian, keuangan, tata usaha dan rumah tangga Kantor Administrator Pelabuhan dan perpajakan daerah guna untuk pemasukan anggaran daerah

2. Syahbandar

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

3. Dinas Karantina Dan Kesehatan

Sesuai dengan KM Nomor 26 Tahun 1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Adapun tugas Dinas Karantina di pelabuhan adalah:

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *deratting certificate*, daftar awak kapal dan penumpang.
- c. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*.
- d. Mengawasi tumbuh-tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.
- e. Bila perlu memerlukan karantina.
- f. Dinas kesehatan pelabuhan merupakan instansi yang berada di bawah Departemen Kesehatan dengan tugas sebagai berikut :
 - 1) Melakukan pelayanan kesehatan.
 - 2) Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *derrating certificate* (sertifikat bebas tikus), daftar awak kapal dan penumpang.
 - 3) Memberikan *health certificate* dan *health clearance*. Serta memberikan perijinan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Dinas Karantina kesehatan

4. Keamanan Dan Ketertiban

Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP) merupakan penjagakeamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang bertugas di pelabuhan adalah polisi khusus yang dinamakan Kesatuan Penjaga dan Pengamanan Pelabuhan (KP3).

2.5 Keagenan

1. Pengertian Keagenan

Menurut (Budi Santoso,2015).Keagenan adalah keterikatan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*.*Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen di sebut *third party*.

2. Klasifikasi agen

Menurut (Budi Santoso,2015).Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen, maka agen dapat di klasifikasikan dalam beberapa golongan, yaitu :

- a. *Universal agent*; terjadi pada saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakukan semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen.
- b. *General agent*; dengan memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka prinsipal telah menunjuk general agent untuk mengurus kapalnya untuk diurus oleh agen yang ditunjuk oleh *principal*.
- c. *Special agent*;prinsipal dapat menentukan bahawa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu atau beberapa transaksi.
- d. *Agency coupled with an interest*; pada saat agen telah melakukan pembayaran dalam rangka menjalankan kewenangan yang diberikanpadanya oleh prinsipal dalam aktivitas bisnis, dalam hal ini agen disebut *Agency coupled with an interest*.
- e. *Gratuitous agent*; walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi atas jasa-jasanya, namun kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya.

- f. *Sub agent*; dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain.

2.6 Pihak-pihak yang terkait Dalam Proses Keagenan

Menurut Suwarno (2011), Kegiatan pelayaran niaga timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di suatu tempat dan akan dijual di tempat lain sehingga timbul semboyan *The Flag follow The Trade* (bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Oleh karena itu dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang ada beberapa pihak-pihak yang terkait dalam melaksanakan operasionalnya, sebagai berikut :

1. *Shipper* (Pengirim barang), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk di angkut ke pelabuhan tujuan.
2. *Carrier* (Pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
3. *Consignee* (Penerima barang), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.
4. *Forwarder* atau Ekspedisi muat kapal laut (EMKL), yaitu perusahaan pelayaran yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen – dokumen untuk mengirim/menerimanya ke kapal/dari kapal atau dari gudang/ke gudang/lapangan penumpukan di pelabuhan, sebagai wakil pengirim/penerimaan barang muatan kapal laut.
5. perusahaan pergudangan (*warehousing*) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang.
6. *Container Freight Station* (CFS), yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa *shipper* kemudian digabungkan untuk dimasukkan dalam satu container (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari

container dikeluarkan (*unstuffing atau stripping*) dan disimpan di gudang sebelum diambil *consignee* nya.

7. *Stevedoring* atau perusahaan bongkar muat (PBM) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlanjur lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.
8. *Freight forwarder* adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasikan angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door *shipper* sampai dengan door *consignee*.

2.7 Pelayanan Dan Tugas Pokok Agen Pelayaran

Menurut Suwarno (2011), Pelayanan agen dimulai dengan penunjukan keagenan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik/operator kapal-kapal asing yang dikukuhkan dalam Agency Agreement. Sebelum kapal tiba, principal memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai general agent akan menunjukan cabang-cabang sebagai *port agent* pelaksana untuk pelayaran kapal dan muatan kapal dari kapal principal. tugas pokok agen pelayaran, antara lain:

1. Pelayanan operasional kapal-kapal Principal.
 - a. *Port Information (Port facility, port formality, custom of the port)*.
 - b. Keperluan kapal, seperti bunker air, *provision, repair, maintenance, crewing* surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
 - c. Penyelesaian dokumen seperti, *manifest, hatch list, stowage plan, crew List*, dokumen untuk bongkar/muat, ship husbanding (*clearance in&out clearance, imigrasi, beacukai, kesehatan pelabuhan, port Administration*, dokumen kapal lainnya).
 - d. Permintaan *advance payment* untuk *part Expenses, cargo expense*, keperluan kapal, dan lain-lain.
 - e. Memberikan informasi kepada *Principal* sebagai berikut :
 - 1) Sebelum kapal tiba :

- a) *Port Agent* melalui *General Agent* member informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*.
 - b) Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.
- 2) Waktu kapal tiba
Port Agent memberitahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, bunker on board, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.
 - 3) Waktu kapal tiba di pelabuhan
Port Agent melaporkan kepada *General Agent* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.
 - 4) Waktu kapal berangkat
Port Agent memberitahukan kepada *General Agent* untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam sesuai bongkar/muat, berangkat, yang di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.
 - 5) Selanjutnya *Port Agent* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet, outturn report, damage cargo list*, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.
2. Memonitor perkembangan muatan
 Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :
 - a. Menjalin hubungan baik dengan para *shipper* dan memberikan pelayanan informasi kepada *consignee*.
 - b. Menandatangani B/L atas nama *principal*.
 - c. Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban penyerahan barang hanya seizin *principal*.
 3. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya
 Secara rinci hamper sama dengan tugas cabang
 4. Penyelesaian masalah klaim

Penyelesaian masalah klaim sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar klaim tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*

5. Pelayanan klaim yang menyangkut keputusan *owners representative*. Dalam hal ini unit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain ke :
 - a. Departemen Perhubungan dan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
 - b. Departemen Tenaga kerja
 - c. Direktorat Jendral Imigrasi
 - d. Pemerintahan Daerah (Dinas Pajak)
 - e. Komando Daerah Kepolisian
 - f. Departemen Luar Negeri
 - g. Badan Koordinasi Intelegen.

2.8 Laporan Informasi Keagenan

Menurut Suwarno (2011), tugas agen pelayaran memberikan laporan kepada *principal* sebagai berikut :

1. Sebelum kapal tiba
 - a. *Port Agent* melalui *General Agent* memberi informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan rencana sandar, posisi gudang, booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement, dan
 - b. *Agent* juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.
2. Waktu Kapal Tiba.

Port Agent memberitahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.
3. Waktu kapal Tiba di pelabuhan.

Port agen melaporkan kepada general agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.
4. Waktu Kapal Berangkat.

Port agent memberitahukan kepada general agent untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar/muat, berangkat *draft* kapal *bunker on board*/isi, jumlah muatan yang di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya disbursement.

5. Selanjutnya port agent segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet, outturn report, damage cargo list*, dan lain-lain) serta dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.

6. Memonitor perkembangan muatan.

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- a. Menjalin hubungan baik dengan *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*.
- b. Menandatangani *B/L* atas nama *principal*.
- c. Bila *consigne* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin *principal* (tertulis)
- d. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya.
- e. Penyelesaian masalah *claim*.

Penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan *manual and fact* atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.

f. Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *owner* bersifat *representative*. Dalam hal ini unit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain:

- 1) Departemen perhubungan dan Direktorat Jendral perhubungan laut.
- 2) Departemen tenaga kerja.
- 3) Pemerintah Daerah (Dinas).
- 4) Komando Daerah Kepolisian.
- 5) Dan sebagainya.

2.9 Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah suatu daerah perairan (samudera, estuari, muara sungai, dan teluk) dengan kedalaman yang memadai dan terlindungi dari gempuran gelombang, angin, dan arus, dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat berlabuh atau bertambat, kran-kran untuk melakukan bongkar muat barang/hewan, gudang untuk menyimpan barang-barang dalam jangka yang cukup lama, selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal darat untuk menaik turunkan penumpang, mengisi BBM, dll. Serta memiliki akses ke darat dengan transportasi penghubung seperti kereta api dan truk. Dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bisa sangat jauh dari pelabuhan tersebut (*hinterland*). (Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari, 2014)

2. Arti Penting Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara, bahkan bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut merupakan tulang punggung baik dari aspek ekonomi, sosial, budaya, pemerintah maupun pertahanan/keamanan nasional. (Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari, 2014)

3. Macam Pelabuhan

Menurut Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari (2014) ada beberapa macam pelabuhan dilihat dari berbagai segi penyelenggaraan dan segi kegunaannya. Namun karena disini penulis menggunakan pelabuhan khusus pada saat praktek darat maka terdapat ada 2 jenis ditinjau dari segi penyelenggaranya, yaitu :

a. Pelabuhan Umum

Diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

b. Pelabuhan Khusus

Diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemilik pelabuhan.

4. Peran Otoritas Pelabuhan

Inovasi undang-undang baru yang menyebutkan pengembangan otoritas pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung jawab utama mereka adalah untuk mengatur, memberi harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak tempat pelabuhan, jalur laut (pengerukan), dan jaringan jalan pelabuhan. Setelah empat tahun pengembangan, undang-undang pelayaran baru dikeluarkan. Undang-undang ini mengandung sekitar 355 pasal yang mencakup berbagai macam masalah yang terkait dengan kelautan seperti, pelayaran, navigasi, perlindungan lingkungan, kesejahteraan pelaut, kecelakaan maritime, pengembangan SDM, keterlibatan masyarakat, penciptaan penjaga pantai, dan banyak lagi. (Benny Agus Setiono, 2010)

5. Pengaturan Mengenai Terminal-terminal Swasta (khusus)

Pemerintah pusat melalui Pelindo memiliki wewenang pengaturan terhadap pelabuhan-pelabuhan swasta di dalam wilayah kendali mereka, dan biasanya menggunakan wewenang, tersebut untuk menghindari persaingan dengan pelabuhan komersial mereka sendiri. Masalah tersebut telah diperdebatkan karena banyak pelabuhan swasta mampu mengakomodasi kargo (umum) pihak ketiga dan memiliki kapasitas yang tidak terpakai. (Benny Agus Setiono, 2010)