

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang di pergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang dan di lengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (Feri Setiawan, et all, 2016).

Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas atas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah” (D.A Lasse, 2014)

2. Macam-Macam Pelabuhan

Menurut A. Chairunnisa Mappangara , (2016) pelabuhan di bedakan menjadi empat, diantaranya :

a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri

dalam jumlah menengah, dan dan tempat asal tujuan penumpang dan/ atau barang dengan jangkauan pelayaran antar provinsi.

c. Pelabuhan Pengumpan Regional

Pelabuhan Pengumpan Regional adalah pelabuhan yang berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ ke pelabuhan utama yang melayani angkutan laut antar kabupaten / Kota dalam Provinsi.

d. Pelabuhan Pengumpan Lokal

Pelabuhan Pengumpan Lokal adalah pelabuhan yang berperan sebagai pelayanan penumpang dan barang di daerah terpencil, terisolasi, perbatasan, daerah terbatas yang hanya di dukung moda transportasi laut yang melayani angkutan laut antar daerah/ kecamatan dalam kabupaten/ kota.

3. Jasa Pelabuhan

Lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. (Imam Wahyima Udi, et all, 2014).

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).

2.2. Perusahaan Pelayaran

1. Jenis-jenis pelayaran

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

- a. 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*).
- b. 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:

- 1) Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- 2) Biaya bongkar muat di pelabuhan relative lebih rendah.
- 3) 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 eksport-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.

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. Jasa pelayaran

Menurut Suwarno (2011), jasa pelayaran adalah mencakup segala sesuatu yang berkaitan dengan jasa angkutan laut, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang. Jasa pelayaran sendiri ditentukan berdasarkan beberapa macam tipe yaitu :

- a. *Pelayaran Tetap (Liner Service)* : pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek yang dijalani, tarif angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan. Keuntungan pelayaran jenis ini adalah memenuhi kebutuhan bagi *cargo owner*, mempunyai *carrier* yang tetap dan lebih mudah diramalkan dan diadakan *preplanning* dan *Voyage Calculation*. Sedangkan kerugiannya adalah membutuhkan organisasi yang lebih kompleks, harus ada *balanced trade* terutama untuk liner container, dan Dibutuhkan jumlah armada yang besar.
- b. *Pelayaran Tidak Tetap (Tramper)* : Pelayaran tidak tetap merupakan pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal apapun yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku, maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian pengangkutan. Keuntungan pelayaran jenis ini adalah kapal hanya menyinggahi pelabuhan yang mempunyai prospek muatan cukup, pelabuhan yang disinggahi kurang, tetapi muatan yang diangkut cukup banyak, dan struktur organisasi sederhana. Sementara kerugiannya adalah tidak mempunyai *cargo owner* yang tetap, dan ada kemungkinan berlayar dalam keadaan kosong menuju satu pelabuhan muat.
- c. *Pelayaran feeder (pengumpan)* : Pelayaran yang menggunakan kapal container dengan ukuran dan kapasitas lebih kecil, antara 600-800 TEUS melayari jalur pelabuhan pegumpul (HUB port) ke pelabuhan pengumpan (SPOKE port) atau sebaliknya.

2.3. Jenis-jenis Kapal Laut Niaga

1. Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, mekanik *energy* lainnya, di tarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan ini dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

2. Jenis-jenis Kapal

a. Kapal Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal untuk dagang yang dirancang untuk mengangkut kargo curah unpackaged, seperti contoh batu bara dan semen. Adapun kelebihan dari kapal ini mempunyai daya angkut yang besar.



b. Kapal Tanker

Jenis dari kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Terdapat 2 jenis kapal tanker pengangkut minyak, yaitu kapal tanker pengangkut minyak matang/halus dan kapal tanker pengangkut minyak mentah.



c. Kapal RoRo (*Roll-On / Roll-Off*)

Kapal RoRo adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal roll on - roll off atau disingkat Ro-Ro.



d. Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal ferry.



e. Kapal Kontainer

Kapal Kontainer adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar . Memiliki rongga (cells) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar.



f. Kapal Pesiar (*Cruise Ship*)

Kapal pesiar adalah kapal kapal penumpang yang di pakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang di habiskan di atas kapal yang di lengkapi dengan fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang.



g. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Kapal tunda adalah merupakan kapal kecil yang memanuver kapal dengan mendorong atau menarik mereka. Kapal tunda juga memindahkan kapal yang dalam suatu kondisi tidak bias bergerak sendiri.



h. Kapal Pengangkut Barang Berat (*Heavy Lift Cargo Transporter*)

Kapal pengangkut barang berat adalah kapal yang di rancang untuk mengangkut barang yang ukurannya super besar melebihi ukuran yang semestinya bias di angkut kapal-kapal pada umumnya.



i. Kapal PVS (*Platform Supply Vessel*)

Kapal PVS adalah Transportasi produk cair dan muatan pendukung pengeboran dengan memanfaatkan daerah geladak yang besar dan kapasitas yang besar di tangki-tangki kapal. Kapal jenis ini juga dapat membawa perlengkapan lainnya untuk kegiatan pengeboran, kapal pengeboran dan mendukung instalasi platform lepas pantai. Biasanya memiliki sistem DP1 atau DP2 untuk memposisikan kapal secara dinamis di sisi rigs dan sisi platform.



j. Kapal Pengebor (*Drilling Vessel*)

Kapal pengebor adalah kapal yang di lengkapi dengan alat pengeboran. Tujuan yang paling sering digunakan adalah untuk eksplorasi pengeboran minyak baru atau sumur gas di perairan dalam atau untuk pengeboran ilmiah.



2.4. Instansi-Instansi yang Terkait Dalam Proses Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

Adapun instansi-instansi yang terkait menurut R.P. Suyono. (2010) dalam membantu proses keagenan kapal yang dapat menunjang kinerja keagenan agar berjalan sesuai dengan prosedur yang ada Instansi tersebut diantaranya :

1. Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai berada di bawah Deapartemen Keuangan. Yang secara umum tugas instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea. Instansi Bea dan Cukai di pelabuhan memiliki tugas :

- a. Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar / masuknya barang di daerah Bea dan Cukai.
- b. Pemerisaan terhadap barang-barang muatan di kapal maupun di gudang.
- c. Mengawal barang yang belum terkena bea masuk sesuai tarif untuk jeis barang berdasarkan tarif yang di tetapkan pemerintah.
- d. Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan enterport atau sebaliknya.
- e. Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah bea-cukai ke pelabuhan.

2. Syahbandar (*Harbour Master*)

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah peegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran.

3. Imigrasi (*Immigration*)

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada di bawah Departemen Kehakiman. Dipelabuhan, instansi ini mempunyai tugas untuk :

- a. Mengawasi keluar masuknya orang sesuai ketentuan dari keimigrasian.
- b. Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hukum Indonesia.
- c. Memeriksa paspor penumpang asing apakah sudah memenuhi ketentuan.
- d. Memeriksa paspor ABK (Anak Buah Kapal).
- e. Memberikan *immigration clearance*

4. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan

Sesuai dengan KM 26/1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Adapun tugas dinas karantina di pelabuhan adalah :

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan.
- c. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*.
- d. Mengawasi tumbuhan-tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.
- e. Bila perlu melakukan karantina.

Dinas kesehatan pelabuhan merupakan instansi yang berada di bawah Departemen Kesehatan. Dinas kesehatan pelabuhan memiliki tugas untuk :

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Meneliti memeriksa buku kesehatan, *deratting certificate* (sertifikat bebas tikus), daftar awak kapal dan penumpang.
- c. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*.

2.5. Macam-macam Dokumen

Dokumen-dokumen umum yang biasanya digunakan dalam penyelenggaraan kegiatan keagenan ada beberapa hal yaitu sebagai berikut :

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*

Adalah daftar dokumen yang berada di atas kapal.

Dokumen-dokumen tersebut diantaranya:

a. *Loading Document*

Loading Document adalah dokumen yang berisi tentang seluruh kegiatan pemuatan dia atas 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 *Clearance Out*. Dokumen-dokumen tersebut merupakan dokumen yang sering diurus oleh agen untuk syarat pengurus *clearance* kapal.

2.6. Pengertian *Clearance In dan Out*

Port Clearance atau Persetujuan Berlayar merupakan syarat untuk kapal dapat memasuki atau keluar dari pelabuhan (*Clearance In/ Clearance Out*). Di Indonesia ketentuan yang mengatur arus keluar masuk kapal di pelabuhan ada dalam UU 17 tahun 2008, Permenhub KM 21 tahun 2007, dan Permenhub PM 82 tahun 2014.

1. *Clearance In* kapal merupakan kegiatan masuknya kapal ke dalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat nya, namun muatan kapal dapat berupa barang atau orang. Berdasarkan ketentuan dalam (Permenhub KM 21 tahun 2007), prosedur masuknya kapal ke dalam pelabuhan yang melayani perdagangan internasional. Nahkoda atau Pemimpin kapal wajib memberitahukan rencana kedatangan dengan telegram nahkoda (*master cable*) kepada agen dalam waktu 1x24 jam, setelah menerima agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) kepada bea cukai, imigrasi, karantina, dengan melampirkan salinan manifest atau dokumen muatan kapal serta formulir dan salinan pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA), selanjutnya menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan. Selanjutnya melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah terkait di pelabuhan (bea cukai, imigrasi, karantina) dan pengguna jasa pelabuhan pada FPKBP dan memberikan *clearance in* serta menetapkan penyandaran bagi kapal keagenan berbandera asing.

2. *Clearance Out* kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal port clearance atau surat persetujuan berlayar. Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014) Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali kapal perang dan/atau kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga. Syahbandar yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Pelabuhan Batam, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan. Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar diajukan oleh pemilik atau operator kapal secara tertulis kepada syahbandar (kop surat perusahaan). Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya di antaranya, Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan, Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian, Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan, Persetujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai, Persetujuan (*Clearance*) Imigrasi, Persetujuan (*Clearance*) Karantina Kesehatan dan / atau Persetujuan (*Clearance*) Karantina hewan dan tumbuhan. Kapal perikanan wajib dilengkapi dengan surat laik operasi dari pengawas perikanan. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat

mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran . Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nakhoda (*Master Sailing Declaration*). Setelah permohonan diajukan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Apabila ada laporan mengenai kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.

2.7. Tugas Pokok Keagenan

Menurut Suwarno, 2011 tugas pokok-pokok agen adalah sebagai berikut :

1. Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal.
 - a. *Port information (port facility, port formality, custom of the port)*;
 - b. Keperluan kapal, seperti *fresh water, provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya;
 - c. Penyelesaian dokumen, *Bill of Lading, Manifest, Crew list*, Dokumen untuk bongkar/muat, *Ship Husbanding (in & out clearance*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, port adminitrasi, dokumen kapal lainnya);
 - d. Permintaan *advance payment* untuk *part expenses, cargo expenses*, keperluan kapal, dan lain-lain;
 - e. Memberikan informasi kepada principal sebagai berikut :
 - 1)Sebelum kapal Tiba

Port agent melalui *general agent* memberi informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*. Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.

2) Waktu Kapal Tiba

Port agen memberitahu *General agen* 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 agen* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

4) Waktu Kapal Berangkat

Port agent memberitahukan kepada *general agen* untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar/muat, berangkat, draft kapal/isi, jumlah muatan yang dibongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*. Selanjutnya *port agen* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*taly sheet, outurn report, damage cargo list*, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (copy B/L, *manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.