

ANALISIS CLEARANCE IN AND OUT KAPAL PADA PT. PERTAMINA MARINE MAKASSAR

A. Muh. Padang Saputra. Ap¹⁾ Sitti Syamsiah²⁾ Sunarlia Limbong³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Kapal dalam melakukan aktivitasnya di pelabuhan harus mengikuti beberapa prosedur termasuk *clearance in and out*. Salah satu permasalahan yang sering terjadi adalah keterlambatan kapal yang akan sandar dan meninggalkan pelabuhan biasanya diakibatkan oleh keterlambatan agen dalam mengurus *clearance in and out*. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor penghambat proses *clearance in and out* kapal yang diageni PT. Pertamina Marine Makassar dan cara mengatasi hambatan tersebut. Penelitian ini dilakukan di PT.Pertamina Marine Makassar selama periode Juli 2018 sampai dengan Juli 2019. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif, yaitu data diperoleh berupa informasi – informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan. Hasil temuan dari penelitian ini adalah: (1) Dermaga penuh sehingga kapal harus menunggu antrian untuk sandar, (2) Gangguan pada jaringan bisa menyebabkan seluruh aktivitas pengadministrasian di INAPORTNET lumpuh. (3) Kurang aktifnya pandu (Pilot) atau pandu tidak melaksanakan tugasnya dengan baik dalam melayani proses penyandaran kapal di dermaga. Berdasarkan hasil temuan tersebut, maka disarankan untuk melaksanakan upaya berikut untuk mengatasi hambatan selama proses *clearance in and out*: (1) pengurusannya secepat mungkin diselesaikan oleh perusahaan pelayaran yang mengageni kapal setelah mengetahui *Estimated Time Arrival* (ETA) dan *Estimated Time Departure* (ETD). (2) Menambah fasilitas guna menunjang proses bongkar muat agar kapal bisa *clearance* sesuai waktu yang ditentukan. (3) SDM yang mumpuni. (4) Pandu harus memiliki kesadaran untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya serta harus adanya sanksi kepada pandu yang melakukan kesalahan dalam pelaksanaan tugasnya.

Kata Kunci: *Clearance In, Clearance Out, Hambatan*

1. PENDAHULUAN

Sebagaimana lazimnya disetiap negara, perdagangan dan pengangkutan tidak dapat dipisahkan begitu saja, sebab faktor pengangkutan ini sangat besar pengaruhnya terhadap perkembangan kegiatan ekonomi. Usaha pengangkutan berpengaruh terhadap

perkembangan penyalur barang dari suatu daerah ke daerah lain, dimana barang itu lebih dibutuhkan atau diperlukan.

Pada kegiatan ekonomi usaha pengangkutan merupakan faktor yang sangat penting. Usaha pengangkutan itu sendiri terdiri dari pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara. Sesuai dengan judul skripsi, maka penulis menitik beratkan pada jenis usaha angkutan laut yang diusahakan oleh perusahaan pelayaran.

Salah satu kegiatan perusahaan pelayaran adalah mengurus segala sesuatu yang dibutuhkan kapal dan mengurus proses *clearance in and out* kapal dari pelabuhan yang disinggahi baik oleh kapal dari perusahaan itu sendiri maupun kapal dari perusahaan asing. Untuk kapal-kapal asing yang akan memasuki suatu pelabuhan atau menyinggahi pelabuhan di negara-negara lain khususnya negara kita (Pelabuhan Indonesia) terlebih dahulu harus menunjuk perusahaan nasional sebagai wakilnya atau agen dimaksudkan untuk melindungi kapal-kapal milik perusahaan pelayaran nasional dari kapal-kapal asing yang beroperasi di Pelabuhan Indonesia.

Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh *principal* sebagai agen yang bertanggung jawab mengurus segala sesuatunya agar kapal yang diageninya dapat bertambat dengan baik, tepat waktu dan lancar dalam melakukan aktivitasnya di pelabuhan seperti bongkar dan muat, hingga kapal tersebut dapat berlayar kembali dengan baik sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sehingga dapat menunjang kelancaran perekonomian.

Suatu kapal yang ingin masuk dan keluar lingkungan pelayanan pelabuhan memerlukan berbagai pelayanan dan harus mengikuti aturan pelabuhan tempat singgah. Aturan-aturan itu berlaku baik kapal masuk (*clearance in*) maupun kapal ingin keluar dari pelabuhan (*clearance out*). Secara sederhana kapal tidak boleh keluar masuk pelabuhan sembarangan.

PT. Pertamina adalah salah satu perusahaan milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang perminyakan dan gas. PT. Pertamina juga

mengelola lini bisnis keagenan kapal yang dikelola oleh direktorat pemasaran yaitu (Pertamina Marine) yang tersebar diseluruh Indonesia dan melayani proses *clearance in and out* kapal milik ataupun kapal charter. Bisnis lainnya yaitu (Pertamina Shipping) yang mengoperasikan angkutan laut untuk mendistribusikan berbagai produk seperti minyak mentah, bahan bakar minyak (BBM) dan non BBM, baik untuk melayani kebutuhan internal maupun eksternal.

Adapun keterlambatan kapal PT. Pertamina yang akan sandar dan meninggalkan pelabuhan biasanya diakibatkan oleh keterbatasan fasilitas dan keterlambatan keagenan dalam mengurus proses *clearance*.

Adapun rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana proses *clearance in and out* kapal yang dilakukan PT. Pertamina *Marine* Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor – faktor apa saja yang menghambat proses *clearance in and out* kapal yang dilakukan oleh PT. Pertamina *Marine* Makassar.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Clearance in kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan yang terkait dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, kemudian daerah dalam pelabuhan sampai kapal sandar di dermaga untuk mengadakan kegiatan bongkar muat dan kegiatan-kegiatan lainnya.

Clearance out kapal adalah proses perizinan keberangkatan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya yang selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan berikutnya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1995, Hal. 503: Pengertian kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut atau sungai dan sebagainya.

Menurut undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Capt. R.P. Suyono keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan "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.

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

Menurut Capt. R.P. Suyono secara garis besar, tugas *general agent* ada dua jenis, yakni tugas pengurusan perijinan dan koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi:

1. Koordinasi operasi pemasaran
2. Koordinasi keuangan
3. Penunjuk sub-agen
4. Mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal
5. Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi.

Istansi-Instansi yang berkepentingan di pelabuhan:

1. Otoritas Pelabuhan
2. Kesyahbandaran
3. Bea dan Cukai

4. Imigrasi
5. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan
6. Keamanan Dan Ketertiban
7. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia

3. METODELOGI PENELITIAN

Jenis, Desain penelitian ini merupakan penelitian Lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif kualitatif Adapun tujuan dari penelitian ini adalah mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi.. Sedangkan variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis variabel terikat, yaitu variabel yang memberikan dampak, hasil ataupun akibat kepada objek penelitian.

Populasi penelitian merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah 9 kapal milik PT. Pertamina dan kapal charter yang melaksanakan kegiatan *clearance in dan out* kapal pada saat penulis melaksanakan penelitian.

Sampel penelitian adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah 9 kapal PT. Pertamina dan kapal charter yang melakukan kegiatan *clearance* pada saat penulis melaksanakan penelitian.

Pengolahan data dilakukan dengan observasi, interview dan dokumentasi.

Teknik analisa data yang digunakan adalah teknik deskriptif, kualitatif adalah pengolahan data kualitatif yang telah diperoleh melalui gambaran fakta-fakta atau karakteristik yang sebenarnya.

4. HASIL PENELITIAN

A. Proses *Clearance In*

PT.Pertamina Marine Makassar, memberikan layanan yang semaksimal mungkin terhadap kapal – kapal milik sebagai upaya oleh agen kapal dalam upaya menangani kapal selama kapal berada di dermaga khusus Pertamina dan mempunyai banyak tugas dan tanggung jawab mengenai kapa – kapal milik yang diageninya mulai dari kapal akan memasuki area pelabuhan, melakukan kegiatan bongkar muat. Berikut kewajiban dari PT. Pertamina Marine Makassar pada saat mengageni kapal:

Hal yang pertama dilakukan oleh agen pelayaran adalah Agen selalu uptodate memantau berita kapal selama perjalanan (*Branch Report*) dan melakukan kontak ke pihak kapal khususnya kepada (*Captain Kapal*) untuk mengirimkan (*Master Cable*) untuk mengetahui *schedule* kapan kapal akan tiba, Untuk proses *Clearance In* agen mengajukan layanan kedatangan kapal dalam waktu paling lambat 1x24 jam, terlebih dahulu agen harus mendaftarkan kapal dengan mengajukan penunjukan keagenan ke *system (Inapornet)* untuk di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan (Syahbandar) sehingga status layanan keagenan tadi berubah status menjadi warta kapal, di lanjutkan melengkapi data pada warta kapal tersebut dengan selengkap-lengkapanya untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk PKK dan ke Syahbandar dalam bentuk SPM. Dalam proses verifikasi oleh masing – masing instansi batas waktu untuk memberikan respon ke *Inaportnet* adalah 5 (lima) jam sejak layanan diterima. Setelah PKK dan SPM di setujui PKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan untuk selanjutnya BUP mengirimkan data RPK-RO ke Penyelenggara Pelabuhan dari PPKB yang diajukan sebagian datanya dari PKK yang telah di verifikasi. Data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam

bentuk layanan PPK untuk penyandaran kapal. Dan penerbitan SPK Pandu dari BUP apabila PPK telah ditetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan (Syahbandar). dan SPOG dapat diterbitkan paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan, setelah SPK pandu diterbitkan kapal bisa langsung menghubungi pihak kepanduan untuk di pandu sandarnya kapal. Kegiatan agen setelah data inapornet di verifikasi adalah sebagai berikut :

- a. Mengadakan pra meeting di PPSA (Pusat pelayanan satu atap untuk menentukan jam pemanduan dan lama tambat.
- b. Agen memberikan informasi ke karantina untuk kedatangan kapal.

Setelah itu kapal kemudian di periksa dan untuk proses penerbitan PHQC(*Port Health Quarantine Clearance*). Dengan melampirkan *Crew List*. Untuk keperluan clearance in kapal, dokumen tersebut di peruntukan untuk arsip agen pelayaran, Pelindo, arsip Adpel dan bagian LALA (Lalu Lintas Laut) dengan melampirkan :

- a .RPT (Rencana Pola trayek)
- b . Penunjukan keagenan
- c . *Crew List*
- d . *Ship Particular*
- e .Surat Laut
- f .Surat Ukur
- g . SPB (Surat Persetujuan Berlayar) Kedatangan
- h . LKK (Laporan Kedatangan Kapal)
- i . SPOG (Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal)

Setelah semua selesai di periksa kelengkapan *clearence in* maka agen memberikan informasi kepada Master kapal untuk siap-siap melakukan pergerakan ke dermaga.

Pada saat kapal tiba yang dilakukan agen adalah mengambil dokumen kapal, beserta dokumen-dokumen lain untuk di *memorandum* dan proses *clearance in* dan *clearance out*.

Selanjutnya agen pelayaran hanya tinggal menunggu proses pergerakan dari kolam ke dermaga. Kegiatan yang dilakukan agen PT. Pertamina Marine Makassar selaku agen dari perusahaan pelayaran saat menjelang kedatangan kapal yaitu

- a. Agen melakukan komunikasi dan berkoordinasi dengan pihak kapal melalui radio operator yang bertujuan untuk memantau apakah kapal tersebut mengalami masalah dalam memasuki daerah pelabuhan atau mengalami kendala.
- b. Meninjau keadaan tempat kapal yang akan bersandar, apakah kondisi dermaganya sudah benar-benar kosong dan kapal siap bersandar.

B. Proses Clearance Out

Setelah kapal selesai melakukan kegiatan di pelabuhan dan akan kembali lagi berlayar keluar dari wilayah pelabuhan, agen melakukan kembali permohonan keberangkatan kapal atau *Clearance Out*. dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal keluar agen mengajukan layanan kapal keluar di system *Inaportnet* yang datanya masuk ke Penyelenggara Pelabuhan berupa LKK dan LK3, sebelumnya agen membuat warta keberangkatan yang isinya sebagai berikut :

- a. Data *Manifest* Kapal Muat
- b. Data Awak Kapal
- c. Dokumen Kapal
- d. Pandu Keluar

Setelah semua warta kapal di isi dengan lengkap dan benar, agen mengirimkan ke SIMLALA untuk kemudian di verifikasi apakah ada revisi atau sudah benar. LKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan Kode Billing yang selanjutnya agen melakukan pembayaran PNBP Labuh dari Kode Billing yang didapat, apabila telah dilunasi oleh agen secara otomatis LK3 sudah bisa di lakukan verifikasi dan data bisa

masuk ke Syahbandar sehingga bisa melakukan verifikasi data agar SPB terbit.

Penerbitan SPK Pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 (satu) jam sejak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Dan penerbitan SPOG paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan.

1 X 24 jam agen melakukan pemberitahuan keberangkatan kapal kepada syahbandar dan otoritas pelabuhan, Pelindo IV Makassar dan memberikan arsip dokumen kapal. Setelah proses *clearance* SPB (Surat Persetujuan Berlayar) selesai dan semua administrasi-administrasi keperluan kapal sudah terbayarkan, Agen membuat warta kapal order ke Pandu Labuh dan Tambat untuk kepastian Keberangkatan Kapal setelah pandu *On Board* kapal Berangkat melanjutkan pelayaran ke Pelabuhan berikutnya. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) berlaku di pelabuhan sebelum bertolak ke pelabuhan berikutnya adalah 1 kali 24 jam. Setelah semua dokumen clear dan dokumen selesai di priksa maka agen membawa kembali dokumen ke atas kapal untuk di serahkan kembali ke nahkoda dan dokumen kapal di priksa kembali oleh nahkoda.

C. Hambatan-Hambatan Proses *Clearance In And Out* Kapal Yang Dihadapi.

Dalam pengurusan *clearance in and out* kapal sering terjadinya hambatan-hambatan yang terjadi, diantaranya :

1. Dermaga (kade) dalam keadaan penuh sehingga kapal harus menunggu antrian untuk sandar.
2. Gangguan pada jaringan bisa menyebabkan seluruh aktivitas pengadministrasian di INAPORTNET lumpuh sehingga menyebabkan proses *clearance in and out* kapal jadi terhambat.
3. Kurang aktifnya pandu (*Pilot*) atau pandu tidak melaksanakan tugasnya dengan baik dalam melayani proses penyandaran kapal di dermaga.

D. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Penghambat Selama Proses *Clearance In And Out*

1. Agar proses *clearance in and out* kapal berjalan dengan baik dan lancar, pengurusannya secepat mungkin diselesaikan oleh
2. perusahaan pelayaran yang mengageni kapal dalam hal ini adalah agen terhadap instansi-instansi terkait di pelabuhan setelah mengetahui *Estimated Time Arrival (ETA)* dan *Estimated Time Departure (ETD)*.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan oleh agen sebelum penyandaran kapal adalah sebagai berikut :

- a. Pastikan dermaga sudah kosong dan tidak ada kapal lain yang akan menggunakan dermaga yang dimaksud dan perhatikan daprah/fender apakah berfungsi dengan baik atau tidak.
 - b. Menghubungi bagian pemanduan (*Pilotage*) untuk meminta pelayanan pandu (beserta kapal tunda).
 - c. Menyiapkan petugas karantina/kesehatan pelabuhan dan petugas imigrasi (apabila kapal dari luar negeri) untuk pemeriksaan di dermaga (apabila pemeriksaan tidak dilakukan sewaktu kapal berlabuh jangkar).
 - d. Siapkan orang/petugas untuk menerima tali tros/spring kapal di dermaga (*Mooring Service*).
 - e. Sebelum petugas karantina/kesehatan turun dari kapal tidak diperkenankan satu orang pun naik ke kapal.
3. Untuk menghindari atau menekan timbulnya hambatan-hambatan tersebut, maka disarankan sebagai berikut :
- a. Karena sering ada hambatan dermaga (kade) dalam keadaan penuh dan agar tidak menghambat kapal sandar serta dalam melakukan kegiatan bongkar muat, maka disarankan sebaiknya pihak PT.Pertamina Marine Makassar untuk menambah fasilitas guna menunjang proses bongkar muat agar kapal bisa *clearance* bisa berjalan sesuai waktu yang ditentukan.

- b. Dibutuhkan SDM yang mumpuni di bidang IT baik itu dari pihak PT. Pertamina Marine Makassar ataupun beberapa instansi terkait agar dapat mengantisipasi gangguan jaringan sehingga kapal bisa clearance sesuai waktu yang ditentukan.
- c. Untuk mencegah sering adanya hambatan kurang aktifnya pandu atau pandu tidak melaksanakan tugasnya dengan baik maka pihak pandu harus dapat bekerja dengan baik didalam melaksanakan tugasnya dan dari pihak PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) harus melakukan pengawasan terhadap petugas pandu dan memberikan sanksi kepada petugas pandu yang melakukan kesalahan didalam melaksanakan tugasnya.

5 . PENUTUP

A. Simpulan

1. Penanganan *clearance in and out* kapal merupakan kegiatan yang ditangani oleh bagian operasional perusahaan pelayaran yang mengageni kapal yaitu *Boarding Agent* selaku petugas lapangan, mulai sebelum kapal tiba di pelabuhan sampai dengan kapal akan meninggalkan pelabuhan. Dalam melaksanakan *clearance* kapal, berhubungan langsung dengan instansi-instansi terkait di pelabuhan seperti :Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia, Bea dan Cukai, Kantor kesehatan Pelabuhan dan Karantina serta Imigrasi.
2. Didalam penanganan *clearance* kapal, pihak *Boarding Agent* masih sering mengalami beberapa hambatan-hambatan yaitu :
 - a. Dermaga (kade) dalam keadaan penuh sehingga kapal harus antrian untuk sandar.
Hal ini menyebabkan kapal yang datang harus menunggu sampai kade tersebut ada yang kosong sehingga kapal dapat sandar dan dapat melakukan kegiatannya. Dengan kejadian ini maka penjadwalan kapal dapat mundur atau terhambat.

- b. Gangguan pada jaringan bisa menyebabkan seluruh aktivitas pengadministrasian di INAPORTNET lumpuh sehingga menyebabkan proses clearance in and out kapal jadi terhambat.
- c. Kurang aktifnya pandu (*Pilot*) atau petugas pandu tidak melaksanakan tugasnya dengan baik sehingga menyebabkan kapal yang akan dipandu harus berlabuh terlebih dahulu dan terlambat untuk sandar di dermaga.

B. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai proses rekrutmen dan seleksi *crew* pada PT. Surf Marine Indonesia (Bourbon), penulis ingin memberikan saran-saran yang diharapkan dapat berguna bagi PT. Surf Marine Indonesia (Bourbon). dalam hal rekrutmen *crew*. Saran-saran tersebut sebagai berikut:

1. PT.Surf Marine Indonesia (Bourbon) dalam membuka rekrutmen awak kapal lebih memperluas informasi mengenai persyaratan – persyaratan dalam memanfaatkan media sosial dalam penyebarluasan informasi.
2. PT.Surf Marine Indonesia (Bourbon) perlu melakukan evaluasi dalam peningkatan manajemen untuk menghindari adanya kesalahan dalam proses rekrutmen *crew* baru.
3. PT.Surf Marine Indonesia (Bourbon) perlu lebih komitmen dalam memberlakukan standar dalam persyaratan kualifikasi *crew* baru, sehingga *crew* yang akan bergabung adalah *crew* yang sudah siap dalam pemenuhan kualifikasi

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Amir MS, 1999, *Ekspor Impor, Teori dan Penerapannya*.
- [2]. Ahsjar, Djauhari, 2007, *Pedoman Transaksi Ekspor dan Impor*, Prestasi Pustakaraya, Jakarta.
- [3]. Gianto, Herry dan Martopo, Arso, 1990, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*.
- [4]. H.M.N.Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang jilid 5 tentang hukum pelayaran laut dan perairan darat*.
- [5]. Kokasih, Engkos,.. Hananto Soewedo, 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta*.
- [6]. Subandi, 1996, *Manajemen Peti Kemas*, Penerbit Arcan, Jakarta.
- [7]. Soedoyono, Wiwoho, *Sarana – sarana Penunjang Angkutan Laut*.
- [8]. Suyono R.P, 2001. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM Manajemen.
- [9]. Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Pelayaran, Nomor 17 Tahun 2008*.
- [10]. Kitab Undang – Undang Hukum Dagang
- [11]. Peraturan Menteri Perhubungan (2012). *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama PM 35 Tahun 2012*.
- [12]. Peraturan Menteri Perhubungan (2012). *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama PM 34 Tahun 2012*.
- [13]. Undang-Undang Republik Indonesia (2006). *Kepabeanan, Nomor 17 Tahun 2006*.