PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN

(Studi pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)

SKRIPSI

Ditulis Untuk Memenuhi Syarat

Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum

Oleh:

Mutiara Ramadhani

2006200308

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

MEDAN

2024

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Bila menjawab surat ini agar disebutkan Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata -1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam Sidangnya yang diselenggarakan pada hari **Senin**, Tanggal **07 Oktober 2024**, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah Mendengar, Melihat, Memperhatikan, Menimbang :

MENETAPKAN

NAMA	:	**MUTIARA RAMADHANI**
NPM	:	**2006200308**
PRODI / BAGIAN	:	**HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA**
JUDUL SKRIPSI	:	**PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**

Dinyatakan : (**A**) Lulus Yudisium Dengan Predikat **Istimewa**
( ) Lulus Bersyarat, memperbaiki / Ujian Ulang
( ) Tidak Lulus

Setelah lulus dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar **Sarjana Hukum (SH)** Dalam Bagian **Hukum Administrasi Negara**

PANITIA UJIAN

Ketua	Sekretaris
Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H.,M.Hum	**Assoc. Prof. Dr. Zainuddin, S.H.,M.H**
NIDN : 0122087502	**NIDN : 018047901**

Anggota Penguji :

1. **BENITO ASDHIE KODIYAT MS, S.H., M.H** 1. .....
2. **ASSOC. PROF. DR. FAISAL, S.H.,M.HUM** 2. .....
3. **DR. R JULI MOERTIONO, S.H.,M.KN.,M.H.** 3. .....

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Jika menjawab surat ini agar disebutkan Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENETAPAN
HASIL UJIAN SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

Berdasarkan Berita Acara Ujian Skripsi yang dilaksanakan pada hari **SENIN** tanggal 07 **Oktober 2024.** Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

Nama	:	**MUTIARA RAMADHANI**
NPM	:	**2006200308**
Prodi/Bagian	:	**HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA**
Judul Skripsi	:	**PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**
Penguji	:	**1. BENITO ASDHE KODIYAT S.H., M.H — NIDN. 0110128801**
		2. ASSOC. PROF. DR. FAISAL, S.H.M.HUM — NIDN. 0122087502
		3. DR. R JULI MOERTIONO, S.H.,M.KN.,M.H — NIDN. 0128077201

Lulus, dengan nilai **A**, Predikat **Istimewa**

Oleh karenanya dinyatakan berhak menggunakan gelar **Sarjana Hukum (SH).**

PANITIA UJIAN

Ketua	**Sekretaris**
Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.M.Hum.	**Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H.,M.H**
NIDN. 0122087502	**NIDN. 0118047901**

PENGESAHAN SKRIPSI

Judul	:	PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)
Nama	:	MUTIARA RAMADHANI
NPM	:	2006200308
Prodi / Bagian	:	Hukum/ Hukum Administrasi Negara

Skripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 07 Oktober 2024.

Dosen Penguji

(Benito Asdhie Kodiyat S.H., M.H)	**(Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.HUM)**	**(Dr. R Juli Moertiono, S.H.,M.KN.,M.H)**
NIDN : 0110128801	**NIDN : 012287502**	**NIDN : 0128077201**

Disahkan Oleh :
Dekan Fakultas Hukum UMSU

Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum
NIDN : 012287502

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Bagi :

NAMA	:	**MUTIARA RAMADHANI**
NPM	:	**2006200308**
PRODI/BAGIAN	:	**HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA**
JUDUL SKRIPSI	:	**PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**
PENDAFTARAN	:	**TANGGAL 27 SEPTEMBER 2024**

Dengan diterimanya skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar :

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui

DEKAN FAKULTAS HUKUM	**PEMBIMBING**
Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.,M.Hum	**Dr. R Juli Moertiono, S.H.,M.kn.,M.H**
NIDN. 0122087502	**NIDN. 0128077201**

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

BUKTI PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara telah menerima Pendaftaran Ujian Jurnal :

Nama	:	**MUTIARA RAMADHANI**
NPM	:	**2006200308**
Prodi/Bagian	:	**HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA**
Judul skripsi	:	**PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**
Dosen Pembimbing	:	**Dr. R Juli Moertiono, S.H.,M.kn.,M.H (NIDN. 0128077201)**

Selanjutnya layak untuk diujiankan

Medan, 27 September 2024

PANITIA UJIAN

Ketua	Sekretaris
Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.M.Hum.	**Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H**
NIDN. 0122087502	NIDN. 0118047901

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : **MUTIARA RAMADHANI**

NPM : **2006200308**

PRODI/BAGIAN : **HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA**

JUDUL SKRIPSI : **PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**

Disetujui untuk disampaikan kepada
Panitia ujian skripsi

Medan, 20 September 2024

Dosen Pembimbing

Dr. R Juli Moertiono, S.H.,M.kn.,M.H
NIDN : 0128077201

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : MUTIARA RAMADHANI
NPM : 2006200308
Prodi/Bagian : HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
Judul Skripsi : PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)
Pembimbing : Dr. R Juli Moertiono, S.H.,M.kn.,M.H

No.	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
1.		Diskusi Judul	
2.		Rumusan masalah	
3.	03 Juni 2024	Proposal	
4.		Jumlah Halaman	
5.		Hasil wawancara	
6.		Revisi Bab 3 pembahasan 1 dan 2	
7.		Revisi Bab 3 pembahasan 3	
8.		Acc Sidang Skripsi	

Mahasiswa dengan data dan judul skripsi tersebut di atas telah melalui proses bimbingan dan telah dilakukan pemeriksaan terhadap daftar pustaka, oleh karenanya skripsi tersebut disetujui untuk diujiankan.

Diketahui,
Dekan Fakultas Hukum

Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum

NIDN : 0122087502

Dosen Pembimbing

Dr. R Juli Moertiono, S.H.,M.kn.,M.H

NIDN : 0128077201

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM
Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
https:// umsu.ac.id rektor@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang bertandatangan di bawah ini :

NAMA	:	**MUTIARA RAMADHANI**
NPM	:	**2006200308**
PRODI/BAGIAN	:	**HUKUM/ HUKUM ADMINISTRASI NEGARA**
JUDUL SKRIPSI	:	**PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN (Studi Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa Skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian hari Skripsi ini diketahui merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Medan, 20 September 2024
Saya yang menyatakan,

MUTIARA RAMADHANI
NPM. 2006200308

ABSTRAK

Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan

Mutiara Ramadhani

Mengingat bahwa kegiatan kepelabuhan sangat rumit dan kompleks maka khusus kegiatan izin bongkar muat barang melalui kementerian perhubungan telah diberlakukan PM 60 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal. Rumusan masalah dalam penelitian yaitu bagaimana pengaturan hukum pemberian izin bongkar muat barang di pelabuhan, bagaimana proses pemberian izin bongkar muat barang (Studi di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan), dan bagaimana kendala dalam pelaksanaan proses pemberian izin bongkar muat barang (Studi di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan).

Jenis penelitian ini adalah empiris. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis empiris dan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*). Sumber data dalam penelitian ini adalah data hukum Islam, data primer, dan data sekunder. Alat pengumpul data dalam penelitian ini yaitu studi kepustakaan dan wawancara kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan.

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan kesimpulan sebagai berikut: Pertama, pengaturan hukum penerbitan izin bongkar muat barang dalam hal ini diatur dalam diaturan dalam Peraturan Menteri PM 60 Tahun 2014 Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penyelenggara dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Kedua, Proses izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan Proses dimulai dengan pengajuan dan verifikasi permohonan oleh pihak yang ingin melakukan kegiatan bongkar muat, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan kemudian melakukan verifikasi dokumen untuk memastikan keabsahan dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Izin ini mencakup rincian seperti lokasi dan jadwal bongkar muat, serta persyaratan khusus sesuai dengan jenis barang dan regulasi. Ketiga, kendala dalam proses izin bongkar muat barang yang sering terjadi seperti kurangnya melengkapi dokumen, pengusaha/operator mungkin tidak sepenuhnya memahami prosedur atau persyaratan dokumen yang harus dipenuhi dan kurangnya verifikasi internal.

Kata kunci: ***Pemberian, Izin, Bongkar Muat, Barang, Pelabuhan***

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Syukur Alhamdulillah kehadirat Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi berjudul **Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Pelabuhan (Studi Pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)**

Secara khusus dengan rasa hormat serta penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan kepada orangtua tercinta Ayahanda Erwin Syahputra dan Ibunda Sri maya Shopa yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang yang tiada henti, memberikan doa restunya serta dorongan semangat dalam belajar, yang telah tulus memberikan semangat, motivasi bantuan materiil dan moril hingga selesainya skripsi ini. Juga kepada keluarga lainnya yang tidak dapat diutarakan satu persatu yang sedikit banyaknya telah berperan dalam mendukung dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kepada Bapak Prof. Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, atas kesempatan dalam mendorong mahasiswanya untuk menjadi lulusan yang unggul, cerdas dan terpercaya serta telah memberikan fasilitas yang sangat baik kepada seluruh mahasiswa Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Kepada Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H dan Wakil Dekan III Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H
3. Kepada Bapak Dr. R Juli Moertiono, S.H., M.Kn., M.H selaku Dosen Pembimbing, yang dengan penuh perhatian telah memberikan waktu, dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.
4. Kepada Bapak Dr. Andryan, S.H., M.H selaku Kepala Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan waktu serta ilmunya yang sangat bermanfaat.
5. Kepada Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H selaku Dosen Penasihat Akademik yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan dukungannya selama proses perkuliahan.
6. Kepada Bapak Benito Asdhie Kodiyat., S.H.,M.H. selaku Dosen Penguji.
7. Kepada seluruh civitas akademika Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Tak terlupakan disampaikan terimakasih kepada seluruh narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung. Penghargaan dan terimakasih disampaikan kepada seluruh pegawai Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan atas bantuan dan dorongan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Tiada gedung yang paling indah kecuali persahabatan. Untuk itu, dalam kesempatan ini diucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan dalam membantu dan menemani proses penyelesaian skripsi ini. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka, dan untuk itu disampaikan ucapan terimakasih yang setulus-tulusnya.

Akhir kata, mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun didasari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna dan untuk itu diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terimakasih semuanya, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT, Amin. Sesungguhnya Alllah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 25 September 2024
Hormat Saya
Penulis,

Mutiara Ramadhani
NPM. 2006200308

DAFTAR ISI

ABSTRAK i

KATA PENGANTAR ii

DAFTAR ISI v

BAB 1 PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

1. Rumusan Masalah 10

2. Tujuan Penelitian 10

3. Manfaat Penelitian 11

B. Definisi Operasional 12

C. Keaslian Penelitian 13

D. Metode Penelitian 17

1. Jenis Penelitian 18

2. Sifat Penelitian 18

3. Pendekatan Penelitian 19

4. Sumber Data Penelitian 19

5. Alat Pengumpul Data 21

6. Analisis Data 22

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 23

A. Pemberian Izin 23

B. Bongkar Muat Barang 29

C. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan 43

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 52

A. Bentuk Peraturan Hukum dalam Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Pelabuhan 52

B. Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan 61

C. Kendala dan Solusi dalam Pelaksanaan Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan 76

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN 83

A. Kesimpulan 83

B. Saran 84

DAFTAR PUSTAKA 87

BAB 1
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 negara Indonesia adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik. Sebelum disahkannya Konvensi PBB tentang hukum laut pada tanggal 10 desember 1982 di Montego Bay (Yamaica) Negara Indonesia merupakan negara pantai. Sebagai implementasi keikutsertaan Indonesia dalam Konvensi I Hukum Laut Jenewa 1958, Pemerintah Indonesia pada saat itu mengundangkan Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Berdasarkan Perpu tersebut wilayah perairan Indonesia mencakup laut territorial Indonesia, dan perairan pedalaman Indonesia. Akan tetapi dengan disahkannya Konvensi PBB yang salah satu substansinya mengatur rezim baru dalam hukum laut yaitu tentang Negara Kepulauan (Bab IV Konvensi), dan Indonesai telah mengesahkan Konvensi tersebut dengan UU No. 17 Tahun 1985 maka Negara Indonesia berubah statusnya menjadi Negara Kepulauan. [1]

Sebagai implementasi keikutsertaan Indonesia dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut, Pemerintah Indonesia pada tanggal 8 Agustus 1996 telah mengundangkan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Sesuai dengan ketentuan Konvensi dan UU Perairan Indonesia ini, maka perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan Indonesia, dan perairan

[1] Khaidir anwar, 2015, *Hukum laut internasional*, bandar lampung: Justice Publisher, halaman 1-2.

pedalaman Indonesia. Perairan perairan ini yang mencakup ruang udara di atasnya, daerah dasar laut di bawahnya menurut ketentuan Undang-Undang Perairan Indonesia tunduk dan berada di bawah kedaulatan negara Indonesia.[2]

Indonesia diakui sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia. Dengan kepemilikan 17.508 pulau, yang terbagi atas 13.446 pulau yang terdaftar, bernama dan berkoordinasi, serta pulau tak bernama sebanyak 4.038 pulau (Badan Informasi Geospasial, 2015). Tidak hanya dikenal dengan Negara kepulauan, Indonesiapun memiliki panjang garis pantai hingga 99.093 km. Ini merupakan garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Namun, karena kondisi Kanada di dominasi oleh pulau es (*green island*), maka Indonesia merupakan Negara dengan garis pantai produktif terpanjang di dunia. Keseluruhan luas Indonesia adalah 7,81 juta km2, terbagi atas wilayah perairan seluas 6.315.222 km2 dan daratan seluas 1.913.578,68 km2. Berdasarkan luas daratan, Indonesia adalah Negara terbesar ke-15 di dunia Kepulauan Indonesia terletak diantara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik.

Kondisi geografis yang demikian menjadikan Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis. Posisi strategis ini memberikan kemudahan arus distribusi menuju arah manapun di berbagai kawasan dunia.Karena itu, pengembangan industri berbasis maritim akan membuka peluang ekonomi yang sangat besar bagi investor di berbagai sektor dalam mobilitas barang Kondisi geografis laut Indonesia menjadikan daya tarik dalam mengembangkan potensi pembangunan di

[2] Ibid

segala lini. Kondisi laut Indonesia perlu dimanfaatkan secara maksimal sebagai salah satu modal dasar pembangunan nasional.[3]

Pemerataan pembangunan dapat diupayakan dengan memperluas jaringan transportasi antar wilayah Indonesia, Pelabuhan merupakan tempat yang menghubungkan lalu lintas darat dan lalu lintas laut perlu pengelolaan yang baik sebagai pendukung jalannya pembangunan dalam rangka pembangunan nasional perlu disusun agar sistem transportasi nasional dapat efektif dan efisien. Menyadari betapa pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu transportasi harus ditata dalam sistem transportasi nasional yang terpadu.[4]

Sistem ini harus bisa mengatur sinergi antara pemerintah sebagai regulator, pengusaha sebagai operator dan masyarakat sebagai pengguna jasa. Bukan hanya sekedar sebagai alat penghubung antar wilayah, sistem transportasi perlu menjamin keselamatan. Sebagaimana yang diatur dalam Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh instansi terkait dalam hal ini syahbandar. Syahbandar merupakan pejabat pemerintah yang diangkat oleh menteri yang memiliki kewenangan untuk menjalankan tugas dan melakukan pengawasan, sebuah surat izin terhadap pemenuhan dalam ketentuan peraturan

---

[3] R. Juli Moertiono, 2023, *Kebijakan Sanksi Hukum Pemusnahan Barang Bukti Penangkapan Ikan Secara Illegal Fishing*, Jakarta: CV. Pustaka Prima, halaman 1.

[4] Jasruddin, dkk. (2020). "*Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan"*. Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Volume 5 No. 2, halaman 410.

perundang-undangan dalam menjamin keselamatan dan kenyamanan pelayaran di Pelabuhan yang diaturnya.[5]

Surat izin termasuk dalam bagian hukum administrasi negara yang merupakan bagian dari hukum publik hukum administrasi negara, yang mencakup hukum yang mengatur tindakan pemerintahan serta hubungan antara pemerintah dan warga negara atau antara organ pemerintahan negara untuk menjalankan fungsinya. Oleh karena itu, hukum administrasi negara mengatur bagaimana organ-organ pemerintah beroperasi.[6]

Hukum administrasi negara atau hukum tata pemerintahan pada dasarnya berbeda dari hukum tata negara. Oppenheim membedakan hukum tata negara dan hukum administrasi negara pada tataran aktualisasi dari kedua disiplin ilmu tersebut. Menurut beliau, hukum tata negara adalah sekumpulan peraturan hukum yang membentuk alat-alat perlengkapan negara dan aturan-aturan yang memberi wewenang pada alat perlengkapan negara itu serta membagi-bagikan tugas pekerjaan pemerintah modern antara berbagai alat perlengkapan negara di tingkat dinggi dan tingkat rendah. Sementara hukum administrasi negara adalah sekumpulan peraturan hukum yang mengikat alat perlengkapan menggunakan wewenang yang telah ditetapkan oleh hukum tata negara. Dengan demikian, hukum administrasi negara merupakan aturan-aturan mengenai negara dalam keadaan "bergerak". Selanjutnya Oppenheim berpendapat bahwa hukum tata negara mempelajari negara dalam keadaan diam *(staat in rust)* dan hukum administrasi negara mempelajari negara dalam keadaan bergerak *(staat in*

[5] *Ibid.*

[6] Sahya Anggara, 2018, *Hukum Adminitrasi Negara*, Bandung: CV. Pustaka Setia, halaman 15.

bewiging). Pendapat ini banyak mendapat kritikan karena sulit untuk menentukan kapan negara dalam keadan diam dan kapan negara dalam keadaan bergerak.[7]

Ketentuan Pemberian Fungsi Izin berfungsi sebagai pengatur dan penertib. Sebagai fungsi penertib, tujuan adalah agar izin atau setiap izin atau tempat usaha, bangunan, dan kegiatan masyarakat lainnya bekerja sama dengan baik satu sama lain sehingga tercipta ketertiban di setiap aspek kehidupan masyarakat sebagai fungsi mengatur dimaksudkan agar perizinan yang ada dapat dilaksanakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga terdapat penyalahgunaan izin yang telah diberikan, dengan kata lain, fungsi pengaturan ini dapat disebut juga sebagai fungsi yang dimiliki oleh pemerintah.[8]

Perdagangan sangat bergantung pada Pelabuhan karena pelabuhan yang baik dan efektif akan mendorong perdagangan dan industri lokal akan maju sendiri. Pelabuhan sangat penting karena, menurut sejarah kota-kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan memengaruhi pertumbuhan kota. Pelabuhan berfungsi sebagai penghubung antara pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan tempat distribusi.

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antar pulau maupun internasional. Sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah hinterlandnya menjadi tempat perpindahan barang dan manusia

---

[7] Imam mahdi & Iskandar zulkarnain oktariah, 2013, *Hukum Administrasi Negara*, Bogor: IPB Press, halaman 18.

[8] Adrian Sutedi, 2010, *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*, Jakarta: Sinar Grafika, halamana 193.

dalam jumlah banyak. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian.[9]

Pelabuhan memiliki peran penting sebagai pusat perdagangan dan ekonomi serta tempat berbagai bisnis seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, freight forwarding, dan sebagainya. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan: "Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dankegiatan pengusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 antar moda transportasi". Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya dan dari sisnilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut membesarkan kota kota tersebut.

Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi,yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai focal point bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan

[9] Triatmodjo B, 2003, *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, halaman 10.

keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan lain sebagainya dia menyatakan bahwa pelabuhan Indonesia memiliki kompetensi yang meningkat dan nilai tawar yang tinggi.Surat Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan, dan Deputi Bidang Kelembagaan Nomor UU 008/41/2/DJPL-11 mengatur pembinaan dan penataan koperasi TKBM. Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Pelabuhan telah direvisi oleh Kementerian Perhubungan. Staf Khusus Bidang Keterbukaan Informasi Publik Menteri Perhubungan Hadi M. Djuraid menjelaskan bahwa pasal 3 ayat 4 beleid PM No. 60 Tahun 2014 mengatur tenaga kerja bongkar muat (TKBM) pada PBM di pelabuhan. Hal ini dianggap tidak sejalan dengan isi PM secara keseluruhan.[10]

Pelabuhan Belawan merupakan pelabuhan yang dijadikan tempat oleh kapal dagang dalam pelayaran yang singgah untuk memuat atau membongkar muat. Penanganan proses bongkar muat merupakan proses, cara dan tindakan. Bongkar muat adalah proses mengangkat dan membongkar muatan dari kapal. Memuat adalah tindakan memuat kargo ke kapal untuk diangkut, oleh karena itu pengertian bongkar muat adalah kegiatan pelayanan memuat atau membongkar muatan dari dermaga, tongkang atau truk kedalam palka kapal (di atas geladak) dengan menggunakan crane atau derek, kapal, atau jasa bongkar muat lainnya

[10] R. Juli Moertiono. (2019). “Itikad Baik Dalam Kerja Sama Antara Asosiasi Bongkar Muat Dengan Koperasi Tenaga Bongkar Muat Upaya Karya”. Jurnal UPMI, Vol 4. No.2, halaman

merupakan kegiatan pelayanan pembongkaran muatan dengan menggunakan alat bongkar muat dan itu diangkut di dalam dan diluar kapal.[11]

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Pasal 31, terdapat 11 jenis Usaha Jasa Terkait di wilayah pelabuhan termasuk dapat dilakukan pula di wilayah terminal khusus, diantaranya adalah bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan Pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, depo peti kemas, pengelolaan kapal, perantara jual beli dan/atau sewa kapal, keagenan Awak Kapal, keagenan kapal dan perawatan dan perbaikan kapal. Salah satu jenis Usaha Jasa Terkait tersebut adalah Usaha Bongkar Muat Barang. Ketentuan Usaha Bongkar Muat Barang telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran. Namun Undang-Undang tersebut belumlah cukup untuk mengatur teknis pengelolaannya. Olehnya itu Pemerintah telah memberlakukan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri. Namun, aturan tersebut belum pula dapat memberikan pengaturan secara teknis mengenai kegiatan Usaha Bongkar Muat khususnya di wilayah terminal khusus.

Mengingat bahwa kegiatan kepelabuhanan sangat rumit dan kompleks, maka selanjutnya khusus kegiatan izin usaha bongkar muat barang, melalui kementerian perhubungan telah diberlakukan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan dan

[11] Cysabela nurmala putri. 2022. Analisis Pengurusan Dokumen Izin Bongkar Muat Barang Berbahaya Di Terminal Tank Vopak Tanjung Priok Oleh Pt. Orela Bahari Mandiri. Skripsi. Untuk keperluan halaman 6

Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal Jo. Peraturan Menteri Perhubungan No 152 Tahun 2016 tentang Penyelengaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal pada pokoknya berdasarkan aturan tersebut menegaskan bahwa "setiap Perusahaan bongkar muat barang yang akan melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang wajib memiliki perizinan usaha bongkar muat barang dan memenuhi syarat administrasi dan syarat teknis.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jendral Perhubungan Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama. Dalam melaksanakan tugas yang dipercayakan sebagai pimpinan tertinggi di Pelabuhan Syahbandar memiliki fungsi memberikan izin untuk memastikan keselamatan dan keamanan dalam pelayaran mengatur bongkar muat barang yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakkan hukum dibidang angkutan perairan, membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan izin ketentuan perundang-undangan.[12]

Dari uraian latar belakang diatas, menarik untuk mengakaji masalah tentang proses pemberian izin bongkar muat barang di Pelabuhan Belawan yang dituangkan kedalam skripsi yang berjudul "**Proses Pemberian Izin Bongkar**

[12] *Ibid.,*halaman 411

Muat Barang di Pelabuhan (Studi Pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)".

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik beberapa permasalahan yang akan menjadi batasan pembahasan dari penelitian ini nantinya, adapun permasalahannya yaitu:

a. Bagaimana pengaturan hukum pemberian izin bongkar muat barang di Pelabuhan?
b. Bagaimana proses pemberian izin bongkar muat barang (Studi di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)?
a. Bagaimana kendala dalam pelaksanaan proses pemberian izin bongkar muat barang (Studi di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)?

2. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian harus tergambar secara tegas apa yang hendak dicapai di dalam melaksanakan penelitian tersebut. Tujuan penelitian harus bertitik tolak dari permasalahan. Bahkan harus terlihat tegas dan konkrit serta relevan.[13]

a. Untuk mengetahui pengaturan hukum pemberian izin bongkar muat barang di Pelabuhan

[13] Faisal & dkk. 2023. *Pedoman Penulisan dan Penyelesaian Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka Prima, halaman 5

b. Untuk mengetahui bagaimana proses pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan

c. Untuk mengetahui bagaimana kendala dan upaya proses pemberian izin di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan.

3. Manfaat Penelitian

Peneltian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan praktis yaitu:

a. Secara teoritis, dengan adanya penelitian skripsi ini diharapkan dapat menjadi kajian untuk meningkatkan dan mengembangkan ilmu serta memperoleh pengetahuan dan dapat menambah wawasan khususnya dibidang ilmu hukum administrasi negara dalam konteks mengenai tentang bagaimana melaksanakan proses izin bongkar muat barang di Pelabuhan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan, dan kendala yang dihadapi Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan dalam memberikan izin bongkar muat barang yang dijelaskan dengan pemikiran-pemikiran secara teoritis, serta memperdalam aspek hukum terkait permasalahan kendala yang diharapkan sekurang-kurangnya dapat menjadi referensi ilmiah/sumbangan pemikiran yang bermanfaat dalam perkembangan ilmu hukum serta sebagai sumbangan pemikiran dalam dunia Pendidikan.

b. Secara praktis, hasil penulisan skripsi ini diharapkan dapat menjadi masukan dan tambahan literatur yang membahas tentang kendala dalam proses pemberian izin bongkar muat barang yang diberikan oleh Kantor

Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan kepada para pemangku kepentingan, seperti pengusaha ekspor dan importir, agar proses perizinan dapat berjalan lebih lancar dan transparan.

B. Definisi Operasional

Defenisi operasional bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada pembaca terhadap batasan ruang lingkup fokus yang akan diteliti. Uraian defenisi operasional merupakan kalimat-kalimat yang disusun berdasarkan arah dan tujuan penelitian.[14] Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu "Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Pelabuhan (Studi Pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan)". Selanjutnya dapat dijabarkan definisi operasional penelitian sebagai berikut:

1. Pemberian Izin adalah proses atau tindakan yang diberikan oleh pihak berwenang kepada pihak yang bertanggung jawab untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang. Izin ini umumnya diperlukan untuk memastikan bahwa proses bongkar muat dilakukan secara legal, aman, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku pemberian legalitas kepada pelaku usaha/kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha. Izin ialah salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, serta memastikan bahwa barang yang dimuat atau dibongkar sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

[14] *Ibid.,* halaman 5

2. Bongkar Muat Barang adalah kegiatan memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka atau geladak kapal. Menggunakan derek dan katrol kapal maupun darat, barang dipindahkan dari dan ke atas kapal.
3. Pelabuhan Belawan adalah pelabuhan yang terletak di Kota Medan, Sumatera Utara, Indonesia dan merupakan pelabuhan terpenting di pulau Sumatra. Pelabuhan Belawan juga merupakan sebuah pelabuhan dengan tingkat kelas utama yang bernaung di bawah Pelindo (Dulu Pelabuhan Indonesia I). Koordinat geografisnya adalah 03°47′N 98°42′E (03º 47’ 00” LU dan 98” 42” BT). Pelabuhan ini berjarak sekitar 24 km dari pusat kota Medan dan berperan sebagai pusat perdagangan utama, baik ekspor-impor maupun perdagangan bongkar muat barang antar pulau menuju Sumatera bagian utara.

C. Keaslian Penelitian

Permasalahan mengenai proses pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan bukanlah hal yang baru. Oleh karena itu penulis meyakini bahwa terdapat peneliti-peneliti yang mengangkat tajuk penelitian yang berkaitan dengan tajuk penelitian dari penulis sendiri. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui searching via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait “Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang Studi Di

Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan ". Apabila dilihat dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada salah satu judul yang hampir mirip mendekati dengan penelitian yang saya susun ini, antara:

1. Rendy Setiawan Putra. NIM. D1513086. Prosedur Pelaksanaan Administrasi Bongkar dan Muat Petikemas dengan Sistem Alih Kapal (Transshipment) pada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Surabaya. Universitas Sebelas Maret. Skripsi. 2016. Bongkar muat adalah pekerjaan membongkar barang dari/ kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derak darat. Kegiatan bongkar muat dilakukan di pelabuhan atau terminal bongkar muat barang. Tujuan dari kegiatan bongkar muat petikemas sangat penting yakni mendorong tercapainya integrasi logistik secara nasional secara merata baik di wilayah perkotaan maupun di wilayah pedesaan. Dalam rangka mencapai integrasi logistik secara nasional diharapkan bahwa seluruh aktivitas logistik di seluruh Indonesia baik antar wilayah maupun antar pulau dapat beroperasi secara efektif dan efisien serta menjadi satu kesatuan yang saling terintegrasi secara nasional dalam wilayah negara Indonesia. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, maka kegiatan bongkar muat harus didukung dengan proses administrasi yang jelas dan mumpuni. Dengan proses yang jelas dan tidak rumit, administrasi dapat menjadi pengendali cara serta sistem kerja bongkar muat agar berlangsung efektif dan efisien sehingga

tujuan bersama dapat terwujud. Hasil pengamatan yang dilakukan di Terminal Petikemas Serbaguna (Multipurpose) Nilam Timur Surabaya, penulis menyimpulkan bahwa Prosedur Administrasi Bongkar dan Muat Petikemas dengan Sistem Alih Kapal (Transshipment) telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku (administrasi dan pelaksanaan) di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero). Namun dalam pengamatan, penulis menemukan beberapa hambatan yakni berkaitan dengan teknis di lapangan seperti faktor cuaca, kerusakan alat dan ketidaksesuaian antara realisasi di lapangan dengan hasil meeting perencanaan. Adapun saran yang diberikan penulis yakni supaya pihak Terminal lebih mengoptimalkan fasilitas yang dimilikinya agar seluruh kegiatan bongkar dan muat dapat berjalan dengan lancar.

2. Ibrahim Surya Laksana A. Tadda. NIM. 18.43.043. Analisis Proses Administrasi Kepelabuhanan Pada Pelabuhan Khusus PT. Pertamina Transkontinental Cabang Balikpapan. Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Skripsi. 2022.Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana proses administrasi kepelabuhanan pada pelabuhan khusus PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Balikpapan serta mengetahui hambatan yang terdapat dalam proses administrasi kepelabuhanan pada pelabuhan khusus PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Balikpapan.Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa proses administrasi kepelabuhan pada pelabuhan khusus sudah berjalan dengan maksimal namun terdapat

beberapa kendala yang mempengaruhi kelancaran proses administrasi kepelabuhanan pada pelabuhan khusus PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Balikpapan. Beberapa kendala yang dihadapi dalam proses administrasi kepelabuhanan pada pelabuhan khusus antara lain sering terjadi penumpukan kapal, terdapat masalah dalam perjalanan, kurang disiplinya pengguna jasa, kurangnya tenaga kerja, dan minimnya kemampuan berbahasa asing sehingga menyebabkan waktu yang tidak efisien dalam proses proses administrasi kepelabuhanan pada pelabuhan khusus PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Balikpapan.

3. Ayu Rahmawaty, (2020). Pengawasan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Pelabuhan Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan di Kota Bengkalis. Pengawasan dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bengkalis terhadap aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sangat perlu ditingkatkan, mengingat Kota Bengkalis yang merupakan sebuah pulau yang menjadi pintu gerbang perekonomian internasional yang berbatasan dengan negara tetangga seperti Malaysia, Singapura dan Thailand. Pelabuhan merupakan salah satu sarana yang sangat diperlukan dalam mendistribusikan barang-barang yang akan diperdagangkan baik didalam negeri maupun diluar negeri.Hasil penelitian

menunjukkan bahwa Pengawasan dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Pelabuhan Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan belum berjalan dengan maksimal sesuai dengan harapan dan peraturan yang mengatur, sedangkan kendala yang dialami Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam mengawasi pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah kurangnya sarana dan prasarana, kurangnya personil dan kurangnya koordinasi dalam menjalankan tugasnya.

Melihat kedua perbandingan isi materi penelitian pada 3 (tiga) peneliti terdahulu diatas terlihat perbedaan yang signifikan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis. Hal ini terlihat dari judul penelitian dan rumusan masalah serta studi putusan yang menjadi pokok bahasan tidak memiliki persamaan pada kedua peneliti terdahulu tersebut, sehingga hasil penelitian peneliti pun dalam uraian dan pembahasan akan berbeda pula dengan peneliti terdahulu.

D. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut, diadakan analisis dan konstruksi terhadap data yang

telah dikumpulkan dan diolah.[15] Penelitian pada hakikatnya merupakan suatu upaya atau usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan metode-metode ilmiah tujuan menjelaskan bagaimana penelitian di dapatkan hasil yang maksimal. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah empiris. Penelitian hukum empiris merupakan salah satu jenis penelitian yang mengkaji dan menganalisis bekerjanya hukum dalam masayarakat. Penelitian hukum empiris mengkaji hukum yang dikonsepkan sebagai perilaku nyata, sebagai gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis, yang dialami setiap orang dalam kehidupan bermasyarakat. Oleh karena itu penelitian hukum empiris disebut juga penelitian hukum sosiologis.[16]

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis, penelitian deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai dengan apa adanya dan dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum yang merupakan data sekunder dengan data, bertujuan untuk memberikan data hasil dari meneliti suatu keadaan atau fakta-fakta yang ada dilingkup masyarakat yang akan dideskripsikan dengan jelas agar dapat diterima dan dipahami oleh pembaca dan dapat menggambarkan

---

[15] Zainuddin Ali. 2021. *Metodologi Penelitian.* Jakarta: Sinar Grafika. halaman 19

[16] Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press, halaman 79

bagaimana proses pemberian izin di wilayah Pelabuhan Belawan dalam perspektif negara hukum.

3. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris, melakukan observasi langsung kelapangan (*filed research*) dengan melakukan wawancara kepada pihak terkait yang berkepentingan, dan selanjutnya hasil wawancara tersebut dengan menggunakan teknik analisis kualitatif kemudian dipaparkan dan dianalisa menggunakan metode deskriptif analitis. Jenis pendekatan yang digunakan pada penulisan skripsi ini adalah pendekatan kepustakaan (*library research*), yaitu dengan mempelajari buku serta dokumen-dokumen yang berkaitan dengan topik artikel. Metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara menelaah dan mengulas semua peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan topik yang dijadikan pembahasan pada penelitian ini.[17]

4. Sumber Data Penelitian

Sumber data yang dapat digunakan dalam melakukan penelitian hukum yang terdiri dari:

a. Data yang bersumber dari hukum Islam; yaitu Al-Quran dan Hadits (Sunah Rasul). Data yang bersumber dari Hukum Islam tersebut lazim disebut pula

[17] Peter Mahmud Marzuki, 2021, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Jakarta: Kencana, halaman 133

sebagai data kewahyuan. Adapun data hukum islam yang terdapat dalam penelitian ini adalah Al-Quran Surah Al-Ma'idah (5: 8).

b. Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari penelitian di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan. Penentuan lokasi penelitian tersebut dilakukan dengan pertimbangan bahwa Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan merupakan salah satu badan penegakan hukum di bidang keselamatan pengawasan dan keamanan pelayaran. Dan karena Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan pernah terjadi kendala dalam pelaksanaan pemberian izin kepada perusahaan bongkar muat barang yang kurang teliti dalam melaksanakan sesuai ketentuan yang ada.

c. Data sekunder yaitu data pustaka yang mencakup dokumen-dokumen resmi dan publikasi tentang hukum. Data sekunder terdiri dari dari:

    1) Bahan hukum primer, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran; Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas; Peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

    2) Bahan dari data hukum sekunder, yaitu data yang mencakup dokumen-dokumen resmi dan publikasi tentang hukum, memberikan penjelasan-penjelasan mengenai bahan hukum Primer yang berupa karya-karya

ilmiah, buku teks,kamus-kamus hukum, Pasal 9 Peraturan Menteri 60 Tahun 2014, Keputusan Menteri 37 Tahun 2023 serta jurnal yang memiliki relevansi dengan topik yang diajukan sesuai dengan judul skripsi.

3) Bahan hukum tesier yaitu berupa bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum, kamus Bahasa Indonesia, internet, dan sebagainya dengan permasalahan yang sesuai dengan judul ini.

5. Alat Pengumpul Data

Dalam penelitian ini, alat pengumpul data yang dipergunakan yaitu:

a. *Offline* yaitu menghimpun data berdasarkan hasil wawancara dengan pihak terkait di lapangan penelitian dan studi kepustakaan secara langsung mengunjungi toko-toko buku dan perpustakaan (baik didalam kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara), guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.

b. *Online* yaitu studi kepustakaan *(library research)* yang dilakukan dengan cara searching melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.

6. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, yaitu data yang diperoleh dari observasi (pengamatan langsung dilapangan) dengan berdasarkan hasil wawancara yang kemudian dipadukan dengan hasil dalam studi kepustakaan (*library research*) atas bahan hukum akan diuraikan dan dihubungkan sedemikian rupa sehingga dapat disajikan dalam bentuk penulisan yang lebih sistematis guna mencapai target yang diinginkan berupa analisis hukum terhadap Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Pelabuhan. Selanjutnya bahan hukum yang telah ada akan dianalisis untuk melihat bagaimana ketentuan hukum positif Indonesia yang mengatur mengenai Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Pelabuhan di Kantor Otoritas Pelabuhan Belawan. Sehingga dapat membantu untuk menjadi acuan dan bahan pertimbangan hukum guna memberikan solusi bagaimana seharusnya ketentuan hukum positif Indonesia dapat menghadapi kendala dan beberapa prosedur yang tidak sesuai dengan perizinan bongkar muat barang di Indonesia.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Pemberian Izin

Pengertian izin diatur dalam ketentuan pasal 1 angka 19 UU No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, disebutkan bahwa izin adalah keputusan pejabat pemerintahan yang berwenang sebagai bentuk wujud persetujuan atas berwenang masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pengertian izin juga dituangkan di dalam Pasal 1 ayat 7 Peraturan Daerah No 5 Tahun 2015 Tentang Perizinan menyatakan bahwa pengertian Perizinan adalah suatu dokumen dan bukti legalitas yang membolehkan perbuatan hukum oleh seseorang atau sekelompok orang dalam ranah Hukum Administrasi Negara atas sesuatu perbuatan yang dilarang berdasarkan Peraturan Perundang-undangan. [18]

Pemerintah pusat dan Pemerintah Daerah menyelenggarakan pemerintahan, salah satunya kewenangan berbentuk pemberian izin. Secara umum instrument izin digambarkan juga sebagai sesuatu tindakan/perbuatan yang dilarang, tetapi di perbolehkan, termasuk dalam pemberian izin dalam bongkar muat barang izin sebagai instrumen yang bisa dipakai dalam Hukum Administrasi, yang dimaksudkan sebagai suatu hal yang akan mempengaruhi masyarakat supaya mau mengikuti peraturan yang dibuat untuk bisa mencapai tujuan yang konkrit. Pelayanan administrasi yang dilaksanakan PTSP merupakan Tindakan

[18] Siti Kotijah, (2020), "*Buku Ajar Hukum Perizinan*", Yogyakarta: CV.MFA, hlm 4-5

administrasi yang memiliki akibat hukum, sehingga tertuju pada sektor perizinan dibidang industri.[19]

Dari sudut pandang teoritis, perizinan memiliki fungi sebagai berikut:[20]

1. Instrumen Dalam Pembangunan Pemerintah: Fungsi ini memiliki potensi untuk memberlakukan kebijakan dan membuat keputusan yang mendorong pembangunan ekonomi dan sosial. Sebaliknya, aturan dan kebijakan yang dibuat oleh pihak berwenang tersebut juga dapat menghambat kemajuan jika terdapat unsur-unsur yang kontradiktif dalam realisasinya.
2. Instrumen Dalam Meningkatkan Keuangan Negara: Fungsi ini berorientasi pada kepentingan keuangan negara untuk memungut retribusi dalam memperoleh izin. Retribusi izin merupakan bentuk kompensasi atas pemberian izin dan perizinan kepada masyarakat, di mana biaya perizinan harus ditetapkan melalui peraturan perundang-undangan.
3. Instrumen Dalam Pelaksanaan Regulasi: Fungsi ini bertindak sebagai alat untuk mengontrol perilaku anggota masyarakat. Sehingga dalam hal ini, fungsi perizinan adalah untuk mengatur tindakan pemerintah ketika ketentuan tersebut memuat aturan-aturan yang mengikat semua pihak terkait dan pejabat yang berwenang.

Pada prosesnya, suatu perizinan memerlukan undang-undang (regulasi) di mana departemen atau lembaga pemerintah memiliki kewenangan dalam

[19] *Ibid.*
[20] Ardiansyah, (2023), "*Hukum Perizinan*", Yogyakarta: Deepublish, halaman 6.

memberikan suatu izin. Tujuan perizinan menurut Sushanty juga dapat dilihat dari berbagai perspektif, yaitu:[21]

1. Perspektif Masyarakat: Izin diterbitkan agar masyarakat memiliki kepastian hukum, perlindungan hak-haknya, dan akses yang lebih mudah terhadap layanan perizinan yang diselenggarakan oleh pemerintah.
2. Perspektif Pemerintah: Penerbitan izin memiliki tujuan untuk memastikan bahwa aturan dan pedoman yang ditetapkan oleh pemerintah dipatuhi, serta untuk memastikan bahwa aturan dan pedoman tersebut konsisten dengan realita dan praktiknya. Selain itu, Tujuan sekundernya adalah untuk meningkatkan pendapatan pajak dengan mewajibkan pemohon izin membayar retribusi (biaya) untuk setiap izin yang mereka rencanakan untuk diperoleh. Sehingga, dengan demikian akan dapat menambah penghasilan dari sektor retribusi guna memenuhi dan meningkatkan pembiayaan pembangunan.

Pemerintah menggunakan izin sebagai sarana yuridis untuk mengatur/mengendalikan perilaku/Tindakan masyarakat,oleh karena itu pemerintah memberikan izin dengan dasar hukum atau unsur legitimasi di dalam menerbitkan izin yang dikenal dengan istilah asas keabsahan, dimana meliputi tiga hal yaitu, wewenang,subtansi,dan prosedur. Izin harus memenuhi tiga syarat diatas yaitu :[22]

Pertama, wewenang. Ruang lingkup penggunaan wewenang itu memiliki tiga elemen, yaitu:

---

[21] *Ibid*, halaman 7

[22] Pung karnantohadi, (2020), " Prinsip Hukum Pelayanan Perizinan Terpadu di Indonesia ", Jakarta:Penerbit Kencana, Halaman 69

a) Mengatur. Kewenangan mengatur berkaitan dengan tugas pemerintah dalam menjalankan fungsi mengatur.
b) Mengontrol. Kewenangan melakukan kontrol terhadap kehidupan masyarakat sangat berkaitan dengan tugas pemerintah yang berhubungan dengan tugas mengatur. Pengontrolan kepada masyarakat dilakukan melalui pengaturan dengan mengadakan pembatasan-pembatasan tertentu kepada aktivitas masyarakat dibidang sosial, ekonomi, maupun bidang politik.
c) Pemberian sanksi/penegakan hukum. Kewenangan untuk memberikan sanksi sangat dominan dalam bidang hukum administrasi, oleh karena itu tidak ada manfaatnya bagi pejabat pemerintah dilengkapi kewenangan mengatur dan kewenangan mengontrol tanpa ada kewenangan untuk menerapkan sanksi.

Kedua, prosedur. Proses dan prosedur perizinan meliputi prosedur pelayanan perizinan dan proses penyelesaian perizinan yang merupakan proses internal yang dilakukan oleh petugas. Dalam setiap tahapan pekerjaan tersebut masing-masing petugas dapat mengetahui peran masing-masing dalam proses penyelesaian perizinan. Pada umumnya permohonan izin harus menempuh prosedur tertentu yang ditentukan oleh pemerintah selaku pemberi izin.

Izin merupakan ketetapan,dibuat dengan ketentuan dan persyaratan yang berlaku,yaitu:

1. Persyaratan
2. Hak dan kewajiban

3. Tata cara (prosedur)

4. Jangka waktu berlaku

5. Waktu pelayanan

6. Biaya

7. Mekanisme komplain dan penyelesaian sengketa

8. Sanksi

Dalam pemahaman ilmu hukum instrument perizinan yang dikeluarkan oleh badan atau pejabat tata usaha negara digunakan untuk:

1. Mengarahkan atau mengendalikan (sturen) aktivitas tertentu.

2. Mencegah bahaya yang dapat ditimbulkan oleh aktivitas tertentu.

3. Melindungi objek-objek tertentu.

4. Mengatur distribusi benda langka.

5. Seleksi orang dan/atau aktivitas tertentu.

Setiap izin pada dasarnya membebaskan hak individu maupun badan usaha dalam bongkar muat barang, wewenang diberikan untuk mencapai tujuan yang konkret. Aspek yuridis perizinan meliputi:

1. Larangan untuk melakukan suatu aktivitas tanpa izin dan

2. Wewenang untuk memberikan izin dari badan atau pejabat tata usaha negara

Pada dasarnya izin merupakan keputusan badan dan /atau pejabat tata usaha negara yang berwenang, yang berwenang yang isi substansinya mempunyai sifat:

1. Izin bersifat bebas, adalah izin sebagai keputusan tata usaha negara yang penerbitannya tidak terikat pada aturan dan hukum tertulis, serta organ yang berwenang mengeluarkan izin memiliki kadar kebebasan yang besar dalam memutuskan pemberian izin.
2. Izin bersifat terikat, adalah izin sebagai keputusan tata usaha negara yang penerbitannya terikat pada aturan dan hukum secara tertulis dan tidak tertulis, dalam izin kadar kebebasannya dan wewenangnya tergantung pada kadar sejauh mana peraturan perundang-undang mengaturnya. Misalnya Izin usaha seperti usaha bongkar muat barang yang dimana meliputi kegiatan stevedoring,cargodoring,dan receiving/delivery izin usaha diatur dalam pasal Peraturan Menteri Perhubungan 60 Tahun 2014.
3. Izin yang bersifat menguntungkan, merupakan izin yang isinya mempunyai sifat menguntungkan pada yang bersangkutan. Izin yang bersifat menguntungkan isinya nyata berupa pemberian anugerah kepada yang bersangkutan dalam arti, yang bersangkutan diberikan hak-hak atau pemenuhan tuntutan yang tidak aka nada tanpa keptusan tersebut. Contoh izin yang menguntungkan diantaranya SIM,SIUP, dan SITU.

Beberapa sifat dari perizinan tersebut terlihat berhubungan dengan banyaknya jenis perizinan yang dibutuhkan oleh Pengusahaan Bongkar Muat Barang. Oleh karena itu sifat izin tersebut tergantung dari menggunakan sistem

izin dapat berupa. Keinginan untuk mengarahkan dan mengendalikan aktivitas-aktivitas tertentu.[23]

Penolakan izin terjadi apabila ada keberatan-keberatan mengenai isi terhadap pemberian izin Asas-asas yang menjadi dasar suatu izin ditolak harus dicantumkan dalam keputusan penolakan, karena mengingat kemungkinan-kemungkinan keberatan banding bagi yang berkepentingan. Organ pemerintahan Dapat memutuskan untuk pemberian izin, apabila syarat-syarat formil yang mengenai isi dapat terpenuhi.[24]

B. Bongkar Muat Barang

Perusahaan Bongkar Muat merupakan suatu badan usaha yang bergerak di bidang layanan jasa untuk bongkar muat muatan kapal laut. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dikenal diseluruh dunia sebagai Stevedoring Company atau Stevedore saja. Sesuai dengan namanya, PBM melayani jasa bongkar muat muatan kapal laut, namun seiring dengan kebutuhan para pengguna jasa, PBM juga memiliki layanan jasa pemindahan muatan didalam area dermaga atau Cargodoring, layanan penerimaan dan pelepasan barang ke pemilik muatan atau Recieving dan Delivery bahkan ada beberapa PBM yang melayani jasa pemindahan muatan dari dan ke luar area pelabuhan yang disebut juga Overbrengen dalam lingkup usahanya. Dalam sejarah, usaha bongkar muat belum laama terpisah dari bidang usaha pelabuhan lainnya. Sebelum muncul Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985, sistem bongkar muat di pelabuhan seluruh

[23] Ibid., hlm.73-75.

[24] Sigit Sapto N dan Anik Tri H . (2019). " Hukum Perizinan berbasis OSS " Klaten: Lakeisha halaman 35.

Indonesia dinilai tidak teratur. Maka dengan munculnya Inpres No. 4 Tahun 1985 ditetapkan pemisahan usaha bongkar muat dengan pelayaran dan operator terminal. Hal ini memunculkan banyak peluang bagi pengusaha untuk membuka usaha bongkar muat karena proses bongkar muat muatan kapal laut memang tidak akan berhenti selama kapal masih ada di dunia.

Perusahaan Bongkar Muat didirikan berdasarkan S.K. Menteri Perhubungan No. KM 88/AL.305/Phb.85 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke Kapal dengan Izin Usaha dari Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Atas Nama Menteri. Pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan sebenarnya merupakan pelaksanaan dari suatu perjanjian kerja antara perusahaan bongkar muat dengan pihak pengangkut sebagai pihak yang menguasai barang. Sehingga dalam pelaksanaan bongkar muat tidak terlepas dari adanya suatu perjanjian yang memberikan hak dan tanggung jawab dari masing-masing pihak.[25]

Salah satu kegiatan yang dilakukan dalam bongkar muat yaitu proses *forwarding* (pengiriman) barang. Kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau *container yard.* Kecepatan

[25] Mirade Architania Rifani, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono, 2016. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada Pt Pelabuhan Indonesia Iii Cabang Tanjung Intan Cilacap, Vol 5. Nomor 2. halaman 2.

Bongkar Muat Barang merupakan kecepatan kerja bongkar muat barang dari kapal ke dermaga dan atau sebaliknya. [26]

Perusahaan bongkar muat sebagai salah satu pihak yang menjalankan jasa di bidang bongkar muat tentu mencermati bahwa pelaksaan kegiatan bongkar muat mengandung risiko dan dapat menimbulkan adanya kerugian, baik kerusakan barang, hilangnya barang, dan tak terkecuali kurangnya barang muatan yang diterima oleh pihak pengguna jasa. Perusahaan bongkar muat juga tidak jarang menemui hambatan-hambatan di dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai perusahaan bongkar muat, termasuk diantaranya dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat, hingga menangani klaim yang diterima dari pihak pengguna jasa dengan titik fokus Penulis mengacu pada kekurangan dan kerusakan barang muatan.[27]

Berkenaan dengan karakteristik muatan, perwira muatan kapal mempertimbangkan jumlah partai, jenis, ukuran, dan sifat muatan.Penggabungan (compatibility) muatan yang sifatnya bermacam-macam serta saling bertentangan satu sama lain, diantaranya: muatan berbau atau mengeluarkan uap dan muatan peka terhadap bau-bauan, muatan kotor dan muatan bersih, muatan lembut dan muatan keras, muatan kering atau bahaya jika terkena cairan dan muatan basah, muatan perlu pendinginan dan muatan panas hingga suhu tertentu, muatan bahaya, dan barang sensitive dan muatan bahan pangan dan nonpangan, harus dihindari

---

[26] Tri Mardelena. 2020. Pengaruh Pengawasan Bongkar Muat Barang Terhadap Kinerja Operasional. *Jurnal Industri Kreatif*. Vol 3. No. 2. halaman 1.

[27] Dina Rispianti, Khairuman, Zulhaida Syafitri. 2021, Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Atas Terjadinya Kerusakan Dan Kekurangan Barang Pada Pt. Budi Karya Jati Belawan. *Journal of Maritime and Education* Vol.3 No.1,halaman 223.

bahkan diisolasi, disekat atau ditempatkan pada kompartimen berbeda dalam jarak tertentu. Muatan yang ukuran dan beratnya luar biasa (heavy lift and extra length cargoes) biasanya ditempatkan sebagai muatan deka tau diposisi dekat dengan hatch square.[28]

Bongkar muat dilakukan dengan peralatan kran kapal secara truck lossing. Barang-barang yang dibongkar dari kapal langsung dibawa ke gudang pemilik barang, tidak ditumpukan di gudang. Pada Pelabuhan-pelabuhan status Pelabuhan pengumpul atau pelabuhan kelas III kebiasaan bongkar muat secara turuk losing. Bongkar muat dengan cara truk losing ini menghindari penambahan biaya penmpukan di gudang biaya dilevery/Cargo doring dan juga barang cepat berada di gudang pemilik barang dan bisa cepat disarkan. Biasanya barang-barang ini barang kebutuhan rumah tangga dan keperluan sehari-hari oleh masyarakat. Barang seperti keperluan sehari-hari ini seperti semen sangat tepat dilakukan kegiatan di Pelabuhan yang terdekat dengan kondomen. Jika barang-barang keperluan sehari-hari ini di bongkar di pelabuhan.[29]

Menurut Sasono istilah-istilah bongkar muat adalah sebagai berikut:

1. Shifting adalah memindahkan muatan di dalam palka yang sama atau ke palka yang berbeda, atau lewat darat.
2. Lashing/Unlashing adalah mengikat/memperkuat muatan atau sebaliknya melepaskan pengikat/penguat barang.

---

[28] DR. D.A. Lasse,2015 *Manajemen Bisnis Transportasi Laut,Carter*, Dan Klaim,Jakarta: PT Raja Grafindo Persada halaman

[29] Nasril.2016.Kinerja Pelayanan Kapal dan Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tilamuta Gorontalo. Jurnal Pen.Transla Vol.18 No.1 halaman 4.

3. Dunnaging adalah memasang alas/pemisah muatan (dunnage/sparation).
4. Sweeping adalah mengumpulkan muatan-muatan yang tercecer.
5. Bagging/Unbagging adalah memasukkan muatan curah ke dalam karung atau sebaliknya.
6. Restowage adalah menyusun kembali ke muatan dalam palka.
7. Sorting adalah pekerjaan memilih/memisahkan muatan yang tercampur atau muatan yang rusak.
8. Trimming adalah meratakan muatan di dalam palka kapal.
9. Cleaning adalah pekerjaan membersihkan palka kapal.
10. Overbrengen (pindah lokasi) adalah memindahkan barang dari gudang/tempat penumpukan yang satu ke gudang/tempat penumpukan yang lain dalam daerah pelabuhan atau dari ship side ke Gudang khusus.
11. Peralatan bongkar muat non mekanik adalah alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat yang meliputi jala-jala lambung kapal (shipside net), tali baja (wire sling), tali rami manila (rope sling), jala-jala lambung kapal (wire net), jala-jala manila (rope net), gerobak dorong, palet.
12. Stevedore adalah pelaksana, penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat di atas kapal.

13. Quay supervisor adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan pengawas kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.
14. Tally Clerk adalah pelaksana yang melakukan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
15. Foreman adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
16. Mistry adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery.
17. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang didaftar pada Pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.[30]

Pengertian peti kemas (container) adalah satu kemasan terbuat dari logam yang memuat barang muatan umum yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di balik Peti kemas, membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut,

[30] Bambang,Devita,Mudayat,2020.Tenaga Kerja,Peralatan Bongkar Muat Lift On/OFF, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas. Jurnal Baruna Horizon Vol. 3, No.1. halaman 159.

kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (door to door).

Usaha depo peti kemas adalah kegiatan usaha yang meliputi penyimpanan, penumpukan, membersihkan dan memperbaiki peti kemas serta kegiatan lain yang berkaitan dengan pengurusan peti kemas, Menurut Pasal 56 PP No. 82 Tahun 1999 menyebutkan: Kegiatan Usaha depo peti kemas dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk itu, lalu unutuk dapat melakukan kegiatan depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha, Izin usaha depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan selama perusahaan yang besangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya. Syarat izin usaha untuk memperoleh usaha depo peti kemas diatur dalam Pasal 57 PP No.82 Tahun 1999 yang menyebutkan: Memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi, memiliki tenaga ahli yang sesuai, memiliki akte pendirian perusahaan, memiliki surat keterangan domisili perusahaan, memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.[31]

Jenis Peti kemas menurut Suyono dibagi menjadi enam kelompok, yaitu:

1. General Cargo. General cargo container adalah Peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (general cargo).

[31] Hasim Purba (2005). Hukum Pengangkutan di laut. Medan: Pustaka Bangsa Press halaaman 172.

2. Thermal. Thermal container adalah Peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.
3. Tank. Tank container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka Peti kemas yang dipergunakan untuk muatan curah cair (bulk liquid) maupun gas (bulk gas).
4. Dry bulk. Dry bulk container adalah general cargo container yang dipergunakan khusus untuk mengakut muatan curah (bulk cargo).
5. Platform. Platform container adalah Peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah Flat rack container yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding di ujungnya dan Platform based container yang terdiri dari lantai dasar saja.

Beberapa jenis peralatan untuk membongkar memuat Peti kemas diantaranya meliputi Ship to Shore STS)/Container Crane, Harbour Mobile Crane (HMC), Rubber Tyred Gantry (RTG) Crane, Rail Mounted Gantry Crane (RMGC), Yard Tractor, Head truck dan Chasis/trailer, Reach Stacker, Forklift, Side louder,Top loader dan lain sebagainya.

Pemeliharaan peralatan bongkar muat yang tepat pada tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat merupakan faktor penentu. Karena kesalahaan pemeliharaan peralatan bongkar muat dapat berakibat terlambatnya (waktu yang terbuang) untuk pelaksanaan kegiatan tersebut dan mengakibatkan menurunnya produktivitas bongkar muat.

Beberapa faktor yang harus diperhatikan dalam pemeliharaan peralatan:

1. Fungsi yang akan dilaksanakan, peralatan yang digunakan disesuaikan dengan fungsinya terhadap pekerjaan.
2. Kapasitas peralatan, kesesuaian kapasitas pekerjaan dengan peralatan merupakan hal yang penting untuk meminimalisir kerusakan.
3. Cara pengoperasian, peralatan disesuaikan dengan mobilitas (arah gerak, kecepatan, siklus gerak dll) yang telah ditetapkan.
4. Jenis dan kekuatan tanah, kekuatan tanah serta jenis tanah juga mempengaruhi kondisi peralatan bongkar muat yang digunakan.[32]

Sementara itu, bongkar muat barang dibedakan menjadi 2 kondisi:

1. *Fiost* merupakan kondisi dimana si importir menangung seluruh biaya pengangkutan yang terdiri dari *stevedoring*, *cargodoring,* dan *deliverydoring*. Kondisi *fiost* untuk barang-barang besar dan berat sehingga membutuhkan alat-alat mekanis untuk mengangkut barang dari dek kapal menjadi CASB *(stevedoring).*
2. *Liner* merupakan kondisi dimana si importir hanya menanggung biaya pengangkutan yang terdiri dari *cargodoring* dan *deliverydoring*. Kondisi linier untuk barang-barang ringan sehingga tidak membutuhkan alat-alat mekanis, dan barang-barang ini tidak dikenakan biaya *stevedoring.*

Pelaksanaan bongkar muat merupakan salah satu bidang jasa, walaupun demikian persoalannya cukup sulit, karena cara pengangkutan yang cukup ruwet dan mahal. Jumlah muatan yang diangkut juga cukup banyak dan perlu

[32] *Ibid* halaman 160-161.

menerapkan prinsip-prinsip pemuatan, yang mana meliputi berbagai faktor antara lain:

a. Melindungi kapal
b. Melindungi muatan
c. Keselamatan buruh dan ABK
d. Melaksanakan pemadatan/pemuatan secara sistematis
e. Memenuhi ruang muatan sepenuh mungkin sesuai dengan daya tampungnya[33]

Muatan berbahaya adalah semua jenis muatan yang memerlukan pengawasan penanganan khusus, semua barang yang sifat, ciri khas dan keadaannya merupakan bahaya terhadap keselamatan jika atau kesehatan manusia dan makhluk hidup lainnya. Proses pengangkutan muatan berbahaya membutuhkan pengawasan penanganan yang berbeda dengan muatan biasa karena muatan berbahaya akan menimbulkan resiko berbahaya jika penanganannya salah, karena setiap muatan yang diangkut dalam pelayaran tersebut memiliki sifat sensitif dan betul-betul memerlukan perhatian khusus. [34]

Mulai dari pengemasan, pemuatan di kapal, pemisahan dengan muatan-muatan lainnya, serta bagaimana menangani muatan pada saat di kapal. dalam hal ini jangan sampai ada kesalahan penanganan apalagi sampai terjadi kebocoran, kerusakan dan pada akhirnya terjadi kontaminasi dengan muatan lainnya hingga

[33] Herman Budi Sasono,MM,2006,Analisis Pengaruh Tarif Stevedoring, Cargodoring, dan Receiving/Delivery Terhadap Volume Bongkar Muat Makanan Ternak, Jurnal Ekuitas Vol.10 No.2 halaman 289

[34] Isgar Muhammad Ricky Tumoka.2022.Upaya Pengawasan Terhadap Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong, Jurnal Governance and politics Vol.2 No.2 halaman 70.

mengakibatkan banyak kerugian dari banyak pihak. Bila hal itu terjadi pada muatan berbahaya, maka banyak hal yang bisa di akibatkan misalnya seperti ledakan selanjutnya terjadi kebakaran hingga kerugian besar pun tidak dapat dihindari, baik itu materi, lingkungan bahkan yang lebih berbahaya lagi jika menimbulkan kehilangan jiwa manusia, namun pada dasarnya segala musibah atau kejadian umumnya disebabkan oleh human error atau kesalahan manusia.[35]

Bongkar Muat Barang Berbahaya berdasarkan ukuran risiko yang ditimbulkan barang/zat berbahaya sebagai muatan kapal, IMDG (International Maritime Dangerous Goods) code selain menggolongkan ke dalam 9 kelas setiap kelas dibagi menjadi 9 kelas:

Kelas 1 Mudah meledak *(Explosives):* Bahan yang mudah meledak massal, bahan mudah meledak tidak massal, bahan mudah terbakar ledakan kecil, bahan berbahaya tetapi tidak signifikan, bahan sangat sensitif ledakan massal, bahan sangat sensitif tak meledak massal.

Kelas 2 Gas*:* Gas mudah menyala, gas tidak mudah menyala, gas beracun.

Kelas 3 Cair mudah menyala: Cairan bertitik nyala rendah, cairan bertitik nyala menengah, cairan bertitik nyala tinggi.

Kelas 4 Bahan padat: Zat padat mudah terbakar, zat padat yang dapat terbakar sendiri, zat jika asah, timbul gas mudah nyala.

Kelas 5 Bahan beroksidasi*:* Bahan beroksidasi, peroksida-peroksida organik.

Kelas 6 Bahan beracun: Zat beracun (toxic).

[35] Ibid

Kelas 7 Radioaktif*:* Bahan dengan radiasi ringan, bahan dengan radiasi menengah, bahan dengan radiasi berat.

Kelas 8 Bahan korosif: Bahan merusak bersifat korosif.

Kelas 9 Berbagai zat: Bahan padat campuran berisiko kecil, bahan cair campuran berisiko kecil.

Barang berbahaya dan sensitif menimbulkan ledakan, radiasi, iritasi, infeksi, keracunan, dan kebakaran seharusnya ditangani atau dihandel sebagaimana aturan maupun prosedur yang dipaparkan diatas. Bahkan lebih daripada itu, di beberapa referensi ditambahkan satu lagi jenis bahaya yaitu pencemaran. Sehingga bahan bersifat *pollutant* harus diperlakukan sebagaimana bahan *sensitive* tersebut.[36]

Pasal 46 Undang-Undang Pelayaran memberikan persyaratan yang wajib dipenuhi dalam pengangkutan muatan berbahaya sebagai berikut :

1. Standar penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, penumpukan, pengemasan, dan penyimpanan selama berada di kapal sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam IMDG Code Volume 2 dalam ketentuan Dangerous Good List.
2. Standar keselamatan bagi kapal khusus pengangkut barang berbahaya.
3. pemberian label atau tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.[37]

---

[36] D.A. lasse.2015.*Manajemen bisnis transportasi laut,carter, dan klaim.*Jakarta:PT Raja Grafindo Persada. halaman 193.

[37] Fakhrurrozi dan BL Hentry Widodo.(2022).”*Konsepsi Penegakan Hukum Bongkar Muat Barang Berbahaya BBM Solar di Perairan Pelabuhan tanpa Persetujuan Syahbandar”*. Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim.Vol.6. No.1. halaman 60.

Dalam muatan kapal terdiri dari dua jenis utama, yaitu barang keluar dan barang masuk. Barang keluar disebut juga sebagai muatan keluar dan barang masuk disebut juga sebagai muatan masuk. Berikut ini adalah proses pemuatan barang keluar dan pembongkaran barang masuk dari kapal yang harus diperhatikan oleh keagenan kapal. Biaya muatan umum atau break bulk cargo secara garis besar meliputi biaya-biaya sebagai berikut:

1. *Stevedoring* adalah biaya yang dikeluarkan untuk pekerjaan bongkar atau muat dari kapal ke dermaga.
2. *Palletizing/depalletizing* adalah biaya untuk Menyusun barang atau melepaskan pallet pada barang yang dipalet.
3. Biaya atau gaji tenaga kerja bongkar muat yang meliputi tenaga supervise bongkar muat, seperti foreman, tally, checker, dan buruh/kuli.
4. *Dunnage*, biaya pembelian material untuk dunnage (alas muatan), meliputi biaya pengangkutan material untuk dunnage ke kapal menyusun atau mengatur dunnage sebagai persiapan untuk bongkar/muat biaya transportasinya sampai dikapal dan biaya penggunaanya di atas kapal.
5. *Tank cleaning* yaitu biaya yang biasanya dikeluarkan untuk pekerjaan atau kegiatan membersihan palka/cargo tank.
6. *Lashing* yaitu biaya untuk mengikat barang di palka/deck agar tidak bergeser atau terlepas dari kedudukannya semula untuk mencegah kerusakan pada barang saat kapal berlayar.

7. *Shifting* yaitu biaya pemindahan muatan atas permintaa/persetujuan master dapat berlangsung dengan cara hatch-hatch, hatch-deck-hatch,hatch-shed-hatch.
8. *Transhipment* yaitu biaya untuk melaksanakan transhipcargo yang bisa terjadi di Pelabuhan muat.. Biaya di Pelabuhan muat adalah biaya transhipdari port origin ke main loading port.[38]

Adapun mengenai pengertian PBM yang dimaksud lebih lanjut dan diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan bongkar muat barang dari dan kekapal, Pasal 1 ayat (e) yaitu "perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal maupun langsung ke alat angkutan. "Mengenai kegiatan usaha PBM meliputi kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan PBM ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut.

Dimana barang yang akan diangkut kekapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang maupun langsung ke alat angkutan berikutnya. Usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut

[38] Zaini Miftach dan Putu Pasek,(2018),Analisis Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat Terhadap Pendapatan PT.Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik,Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan,Volume 9,Nomor 1 halaman 57-58.

adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK Menhub nomor KM 13 Tahun 1989 tanggal 22 Februari 1989 yang telah diubah keputusan Menteri perhubungan Nomor 14 Tahun 2002

Perusahaan bongkar muat untuk menjalankan usahanya wajib mempunyai ijin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Ijin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ijin ketentuan yang ditetapkan dalam ijin usaha perusahaan bongkar muat. Untuk menjalankan usahanya perusahaan bongkar muat wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Memiliki modal dasar dan modal kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya.
3. Memiliki atau menguasai peralatan bongkar muat.
4. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
5. Memiliki tenaga ahli[39]

C. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan (selanjutnya disebut dengan KSOP) merupakan Unit Pelaksana Teknis di

[39] Muhammad Fitriadi,(2019),Perspektif Hukum Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh UD Maju Pelabuhan Langara Kabupaten Wawonii, Jurnal Sultra Law Review Volume 1 Nomor 1 halaman 50-51

lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Peran dan fungsi Syahbandar yang diamanatkan melalui Undang-Undang Pelayaran, Syahbandar berfungsi mengamankan transportasi laut, dalam melaksanakan tugas penegakan hukum laut. [40].

Tugas dan fungsi Syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat 1 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar mempunyai tugas: mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di Pelabuhan, mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan Pelabuhan dan alur pelayaran, mengawasi kegiatan alih muat di perairan Pelabuhan, mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, mengawasi kegiatan penundaan kapal, mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun, mengawasi pengisian bahan bakar, mengawasi ketertiban embarkarsi dan debarkasi penumpang, mengawasi pengerukan dan reklamasi, mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas Pelabuhan mengawasi bantuan pencairan dan penyelamatan memimpin penanggulangan pencemaran, dan pemadam kebakaran di Pelabuhan, mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.[41]

1. Sejarah Singkat Kantor Administrator Pelabuhan Utama Belawan

---

[40] Elly Kristiani Purwendah dan Agoes Djatmiko,(2015), Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak Di Laut Oleh Kapal Tanker,*Jurnal Perspektif,* Vol XX No. 1 halaman 33.

[41] Theodorus Hendrik Sadipun dan Sudirman(2021), Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Kapal Wisata di KSOP Kelas III Labuan Bajo,Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 12, Nomer 1,halaman 47.

Dalam rangka untuk mendukung sarana angkutan laut diperlukan prasarana yang berupa pelabuhan, tempat berlabuh kapal untuk melakukan berbagai kegiatan seperti menaik-turunkan penumpang. bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air tawar,melakukan reparasi, mengadakan perbekalan, dan sebagainya. Maka tak heran jika Indonesia memiliki banyak pelabuhan dari berskala lokal,nasional, dan internasional. Jika melirik jauh ke belakang, pelabuhan memang salah satu tempat yang paling penting dalam hal perdagangan. salah satu pelabuhan yang penting itu ialah pelabuhan Belawan yang mulanya berada di sungai deli lalu terjadi pendangkalan lalu dipindahkan ke Belawan oleh Belanda pada tahun 1915 yang berhadapan langsung dengan selat malaka. [42]

Pelabuhan merupakan jembatan bagi terlaksananya segala aktivitas pendaratan, perdagangan, perindustrian barang-barang ke daerah konsumen (hinterland/arriere terrestre, Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa.

[42] Elisabeth Stevani Gultom dkk.2024.”Sejarah Perkembangan Pelabuhan Belawan 1950-1990”. Jurnal Pendidikan Inovatif. Volume 6 Nomor 2. Halaman 214-215.

Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggung jawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis.[43]

Perhubungan Laut setelah mengganti nama Kantor Administrator Pelabuhan (Adpel) menjadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.Selain itu, Kemenhub juga menaikan kelas pada empat kantor Otoritas Pelabuhan (OP) dan Kantor Kesyahbandaran yang selama ini di Pelabuhan utama, menjadi Kantor OP Kelas Utama dan Kantor Kesyahbandaran Kelas Utama. Kantor Kesyahbandaran Utama itu berada Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, dan Makassar. Adapun Kantor Kesyahbandaran meliputi 96 lokasi di Pelabuhan yang diusahakan secara komersil. Perubahan nomenklatur itu didasari Peermenhub No. 36/2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan OP. Adapun peningkatan kelas dari unit pelaksana teknis (UPT) itu tertuang dalam Permenhub No.34/2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Kelas Utama dan Permemhub No.35/2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Kelas Utama yang bertugas mengawasi dan penegakkan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. "Selain itu koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan tercipta keselamatan dan keamanan pelayaran, peningkatan jasa kepelabuhanan secara baik, sehingga

[43] Ibid

keamanan dan kelancaran arus bongkar muat di pelabuhan tetap berjalan lancar, aman dan tertib.[44]

Kesyahbandaran Utama belawan merupakan sutu pintu gerbang Perekonomian khususnya Sumatera Utara. Peran Kesyahbandaran utama belawan terasa semakin penting dalam kegiatan perekonomian dimana transportasi laut sebagai penunjang kegiatan ekspor dan impor. Perkembangan faktor hinterland baik industri maupun perkebunan akan berpengaruh terhadap tuntutan peran Pelabuhan belawan yang semakin meningkat baik sarana, prasarana maupun pelayanan secara umum sehingga terjadi keseimbangan antara peningkatan hasil industri dengan kelancaran arus barang dipelabuhan.

2. Tugas Pokok dan Fungsi Kesyahbandaran Utama Belawan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 Bab I Pasal 2 Organisasi dan Tata Kerja Kantor tentang Syahbandar Induk, Kedudukan, Tugas, Fungsi, dan Susunan Organisasi Kantor Syahbandar Utama Belawan bertugas melakukan pengawasan. dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi pemerintah di pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran Utama menyelenggarakan fungsi-fungsi, termasuk yang dimaksud dalam pasal 2:

a. Pengawasan kelaikan laut, keamanan, dan ketertiban kapal di pelabuhan; penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

[44] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *"Kantor ADPEL Berganti Nama Jadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan"*. https://dephub.go.id/post/read/kantor-adpel-berganti-nama-jadi-kantor-kesyahbandaran-dan-otoritas-pelabuhan-14966 diakses Minggu.25.08.2024. Jam 16:30.

b. Pengendalian lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur perdagangan
c. Pengawasan pelabuhan bongkar muat, operasi penyelamatan dan bawah laut, pramuka dan penarik kapal.
d. Pelaksanaan pemantauan keselamatan dan keamanan terkait produk berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi.
e. Pengendalian dan koordinasi pengendalian pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, dan pengawasan perlindungan laut.
f. Pemeriksaan kecelakaan kapal
g. Kepatuhan terhadap hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
h. Koordinasi tindakan pemerintah di pelabuhan terkait dengan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
i. Administrasi, staf, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

3. Visi dan Misi Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan

Visi: Terwujudnya penyelenggaraan pelayanan Perhubungan Laut yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

Misi: Terwujudnya keselamatan dan keamanan pelayaran di Pelabuhan Utama Belawan sebagai upaya dukungan terhadap program Kementrian Perhubungan untuk menciptakan Roadmap to Zero Accident yaitu upaya untuk menurunkan tingkat kecelakaan.

Terkait dengan visi dan misi kantor kesyahbandaran utama belawan tersebut, maka kantor kesyahbandaran utama belawan memberikan pelayanan publik terhadap beberapa hal yang berhubungan dengan perizinan yang dibawah naungan bidang yang berbeda,yaitu:

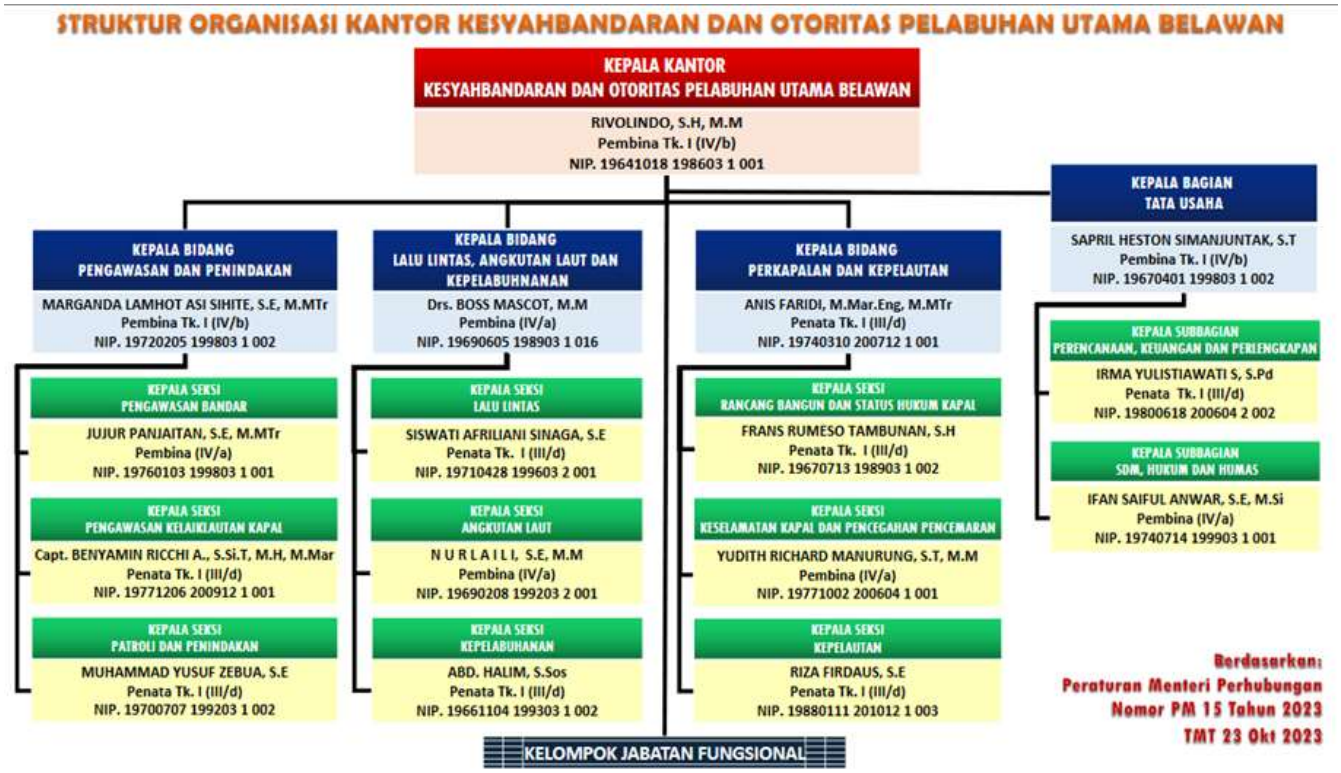
a. Bidang Seksi Tertib Bandar. Seksi tertib Bandar memberikan pelayanan perizinan terhadap Permohonan Olah Gerak, Izin Labuh, Shifting, Tender, Sandar Haluan (Beaching), Immobilization, Olah Gerak Sandar, Menggandeng Kapal, Pandu, Tunda.
b. Bidang Seksi Tertib Berlayar. Seksi tertib berlayar memberikan pelayanan perizinan terhadap permohonan Memorandum Out, SPB, Log Book Perwira Jaga / Laporan Harian Jaga, Pemeriksaan/ Pengawasan Fisik.
c. Bidang Seksi Kepelautan. Seksi kepelautan memberikan pelayanan perizinan terhadap Permohonan Penerbitan /Penggantian / Perpanjangan / Legalisasi Buku Pelaut, Masa Layar, Perjanjian kerja laut,Persetujuan Praktek Laut, Persetujuan Praktek Laut, Sign on / off, Dokumen pengawakan.

4. Struktur Organisasi

Pada umumnya setiap perusahaan mempunyai struktur organisasi yang berbeda menurut kegiatan usahanya. Struktur organisasi merupakan faktor yang

memegang peranan penting sebagai petunjuk dalam pembagian tugas dan tanggung jawab dari tiap bagian, serta diperlukan pula untuk mencegah terjadinya kesalahan-kesalahan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab dari tiap bagian. Selain itu struktur organisasi dapat berfungsi sebagai upaya untuk mencapai lancarnya kegiatan perusahaan.

Kantor Kesyahbandaran Utama belawan saat ini berada di bawah kepemimpinan Bapak RIVOLINDO, S.H, M.M. Untuk melihat susunan, fungsi departemen atau posisi pegawai dalam organisasi, serta bagaimana hubungan antara satu sama lain, maka dapat dilihat pada gambar IV.1 tentang Struktur Organisasi Kantor Administrator Pelabuhan Utama Belawan:



Wewenang syahbandar sebagai seorang kepala pelabuhan diatur Pasal 209 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam pelayaran di Indonesia syahbandar memiliki delapan kewenangan, yaitu:[45]

1. Mengkoordinasikan seluruh kegitan pemerintahan di pelabuhan
2. Memeriksa dan menyimpan surat,dokumen dan warta kapal
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan
4. Melakukan pemeriksaan kapal
5. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar(SPB)
6. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal
7. Menahan kapal atas perintah pengadilan dan
8. Melaksanakan sijil awak kapal.

Berdasarkan ketentuan diatas, salah satu peran penting syahbandar dapat kita lihat dari kewenangannya dalam memeriksa, menyimpan, serta menerbitkan dokumen- dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud di atas adalah berupa sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang muatan, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegram keselamatan, kwitansi penerimaan bea mercusuar Indonesia pada pelayaran yang terahir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi.[46]

---

[45] Tenda Bisma Bayuputra.2015.Tinjauan yuridis mengenai peran syahbandar dalam kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia. Lex et Societatis,Vol.III No.3 halaman 29.

[46] Ibid

BAB III
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk Peraturan Hukum dalam Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Dari sudut hukum administrasi negara, Izin merupakan sebuah keputusan yang dikeluarkan oleh organ pemerintah, didalamnya terkandung suatu muatan hal yang bersifat konkrit, individual, dan final. Sebagai keputusan tata usaha negara maka izin harus memenuhi unsur-unsur keputusan tata usaha negara sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara, sehingga izin sebagai bentuk keputusan tata usaha negara merupakan salah satu dimensi relasi yuridis antara pemerintah dan warganya.[47]

Dari sisilain, perizinan merupakan satu kewenangan pemerintah yang perwujudannya dalam bentuk pengaturan. Pengaturan perizinan dapat berupa pemenuhan persyaratan, kewajiban maupun larangan yang dimintakan dalam izin tidak terpenuhi maka akan berdampak terhadap izin itu sendiri . Salah satu bentuk ketidakterpenuhinya persyaratan, kewajiban maupun larangan itu adalah terjadinya pelanggaran yang akan berujung pada sanksi hukum bagi seseorang atau badan hukum perdata yang melakukan pelanggaran.[48]

---

[47] Yonnawati.(2022).”*Penegakan Hukum Sanksi Administrasi Terhadap Pelanggan Perizinan*”.Jurnal JHM Vol 3 No.1 halaman 89.

[48] Ibid.

Pemberian izin bongkar muat barang di pelabuhan adalah bagian dari pengaturan yang penting dalam manajemen pelabuhan dan logistik. Di Indonesia, peraturan hukum terkait pemberian izin bongkar muat barang biasanya diatur dalam beberapa bentuk peraturan yang saling melengkapi. Berikut adalah bentuk peraturan hukumnya;

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 bertujuan untuk mengatur dan mengelola kegiatan pelayaran secara efektif untuk mendukung keselamatan, keamanan, dan kelancaran pelayaran, serta perlindungan lingkungan. Dalam konteks pelabuhan, undang-undang ini juga mengatur pengelolaan dan operasional pelabuhan, termasuk kegiatan bongkar muat barang.

Beberapa pasal dalam Undang-Undang ini menyentuh aspek pengelolaan pelabuhan dan kegiatan bongkar muat barang:

a. Pasal 11 mengatur tentang Tanggung Jawab Pengelola Pelabuhan: Menyebutkan bahwa pengelola pelabuhan bertanggung jawab untuk menyediakan fasilitas pelabuhan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, serta melakukan pengaturan yang mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat barang.

b. Pasal 12 mengatur tentang Hak dan Kewajiban Pengelola Pelabuhan dan Pengguna Jasa: Pengelola pelabuhan memiliki kewajiban untuk memberikan layanan yang efisien dan aman,

termasuk dalam hal bongkar muat barang, sedangkan pengguna jasa pelabuhan harus mematuhi ketentuan yang berlaku.

Dalam konteks izin bongkar muat barang, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengatur prinsip-prinsip dasar yang harus dipatuhi:

a. Pasal 13 mengatur tentang Pengaturan dan Pengawasan: Menyebutkan bahwa kegiatan pelayaran, termasuk bongkar muat barang, harus dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengelola pelabuhan memiliki wewenang untuk mengatur dan mengawasi kegiatan tersebut untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

b. Pasal 16 mengatur tentang Pengelolaan Kegiatan Pelayaran di Pelabuhan: Menyebutkan bahwa pengelolaan pelabuhan harus mengatur kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menghindari kemacetan dan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan.

Undang-Undang ini menekankan pentingnya keselamatan dan keamanan dalam kegiatan pelayaran dan operasional pelabuhan:

a. Pasal 16 dan Pasal 17 mengatur tentang Keselamatan Pelayaran: Memastikan bahwa kegiatan bongkar muat barang dilakukan dengan memperhatikan keselamatan kapal, barang, dan orang. Peraturan terkait izin bongkar muat harus mengakomodasi standar keselamatan yang ditetapkan.

b. Pasal 22 mengatur tentang Pengawasan dan Penegakan Hukum: Menyediakan mekanisme untuk pengawasan dan penegakan hukum jika terdapat pelanggaran dalam kegiatan pelayaran, termasuk dalam kegiatan bongkar muat barang.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan kerangka hukum yang mengatur kegiatan pelayaran dan pengelolaan pelabuhan secara umum, termasuk izin bongkar muat barang. Undang-undang ini memastikan bahwa kegiatan bongkar muat dilakukan dengan mematuhi standar keselamatan, keamanan, dan efisiensi, serta memberikan dasar hukum bagi penyusunan peraturan lebih lanjut yang mengatur prosedur dan syarat-syarat spesifik dalam pemberian izin bongkar muat barang.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Pelabuhan

Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 bertujuan untuk mengatur dan mengelola pelabuhan secara efisien, aman, dan berkelanjutan. Peraturan ini mencakup pengaturan mengenai penyelenggaraan, pengelolaan, dan penggunaan pelabuhan, termasuk kegiatan bongkar muat barang.

Beberapa pasal dalam Peraturan Pemerintah ini yang relevan dengan izin bongkar muat barang meliputi:

a. Pasal 15 mengatur tentang Penyelenggaraan Pelabuhan: Ayat (1) menyebutkan bahwa pengelola pelabuhan wajib menyelenggarakan pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

dan standar pelayanan yang telah ditetapkan. Ini termasuk mengatur dan menyediakan fasilitas untuk kegiatan bongkar muat barang.

b. Pasal 16 mengatur tentang Pelayanan dan Pengawasan: Ayat (1) menyebutkan bahwa pengelola pelabuhan bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan yang baik dan mengawasi kegiatan di pelabuhan, termasuk kegiatan bongkar muat. Pengelola pelabuhan harus memastikan bahwa kegiatan bongkar muat dilakukan sesuai dengan ketentuan dan standar yang berlaku.
c. Pasal 22 mengatur tentang Izin dan Persetujuan: Ayat (1) menyebutkan bahwa untuk melakukan kegiatan tertentu di pelabuhan, termasuk bongkar muat barang, diperlukan izin dari pengelola pelabuhan. Izin ini harus dikeluarkan berdasarkan ketentuan yang berlaku dan mematuhi prosedur administratif yang telah ditetapkan.
d. Pasal 27 mengatur tentang Kewajiban Pengguna Jasa: Ayat (1) menyebutkan bahwa pengguna jasa pelabuhan, termasuk mereka yang melakukan kegiatan bongkar muat barang, harus memenuhi kewajiban administrasi, termasuk memperoleh izin yang diperlukan dan mematuhi peraturan yang berlaku di pelabuhan.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Pengelolaan Pelabuhan memberikan dasar hukum yang komprehensif untuk pengelolaan dan penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan, termasuk proses pemberian izin bongkar muat barang. Peraturan ini menetapkan kewajiban pengelola pelabuhan dalam menyediakan fasilitas dan layanan, serta mengatur tata cara

dan syarat pemberian izin untuk memastikan bahwa kegiatan bongkar muat dilakukan dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pengusahaan Pelabuhan

Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2006 mengatur tentang pengusahaan pelabuhan yang mencakup tata cara, hak, kewajiban, dan tanggung jawab pihak-pihak yang terlibat dalam pengelolaan pelabuhan. Peraturan ini bertujuan untuk memastikan pelabuhan dikelola secara efektif, aman, dan berkelanjutan, serta untuk menyediakan layanan yang efisien kepada pengguna jasa, termasuk dalam hal bongkar muat barang.

Beberapa pasal dalam Peraturan Pemerintah ini yang relevan dengan izin bongkar muat barang meliputi:

a. Pasal 4 mengatur tentang Pemberian Izin Usaha Pelabuhan: Ayat (1) menyebutkan bahwa untuk melakukan kegiatan pengusahaan pelabuhan, termasuk aktivitas bongkar muat barang, pihak yang bersangkutan harus memperoleh izin usaha dari pemerintah. Izin ini mencakup persetujuan untuk mengoperasikan fasilitas pelabuhan dan melaksanakan kegiatan terkait.
b. Pasal 5 mengatur tentang Tanggung Jawab Pengusaha Pelabuhan: Ayat (1) menyebutkan bahwa pengusaha pelabuhan bertanggung jawab untuk menyediakan dan mengoperasikan fasilitas pelabuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ini termasuk pengelolaan kegiatan bongkar muat barang dengan

memastikan bahwa fasilitas dan proses memenuhi standar yang telah ditetapkan.

c. Pasal 6 mengatur tentang Hak dan Kewajiban Pengusaha Pelabuhan: Ayat (1) dan (2) menjelaskan hak dan kewajiban pengusaha pelabuhan dalam mengelola pelabuhan, termasuk hak untuk meminta dan mengeluarkan izin kegiatan bongkar muat barang, serta kewajiban untuk mematuhi ketentuan dan standar yang berlaku dalam operasional pelabuhan.
d. Pasal 10 mengatur tentang Pengawasan dan Penegakan Hukum: Ayat (1) menyebutkan bahwa pemerintah berwenang melakukan pengawasan terhadap pengelolaan pelabuhan, termasuk kegiatan bongkar muat barang. Pemerintah dapat memberikan sanksi atau tindakan hukum jika terdapat pelanggaran terhadap ketentuan peraturan.

Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pengusahaan Pelabuhan memberikan dasar hukum untuk pengelolaan pelabuhan dan pengusahaan yang mencakup izin bongkar muat barang. Peraturan ini menetapkan hak dan kewajiban pengusaha pelabuhan, serta prosedur untuk memperoleh izin, termasuk verifikasi dan pengawasan oleh pemerintah. Dengan mengikuti ketentuan dalam peraturan ini, diharapkan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dapat dilakukan secara efisien, aman, dan sesuai dengan standar yang berlaku.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan PM 13 Tahun 2017 bertujuan untuk mengatur penyelenggaraan pelabuhan secara menyeluruh, termasuk fasilitas, layanan, dan administrasi yang diperlukan untuk memastikan operasional pelabuhan berjalan dengan efektif dan sesuai standar. Peraturan ini mencakup berbagai aspek teknis dan administratif yang berkaitan dengan pengelolaan pelabuhan, termasuk proses pemberian izin bongkar muat barang.

Beberapa pasal dalam Peraturan Menteri ini yang relevan dengan izin bongkar muat barang meliputi:

a. Pasal 1 menyebutkan Definisi: Pasal ini mendefinisikan berbagai istilah yang terkait dengan penyelenggaraan pelabuhan, termasuk yang relevan dengan proses bongkar muat barang. Pemahaman istilah yang jelas penting untuk menghindari kesalahpahaman dalam proses izin.
b. Pasal 5 mengatur tentang Tanggung Jawab Pengelola Pelabuhan: Ayat (1) menyebutkan bahwa pengelola pelabuhan bertanggung jawab untuk menyelenggarakan dan mengelola fasilitas pelabuhan, termasuk penyediaan fasilitas untuk bongkar muat barang dan memastikan bahwa kegiatan tersebut dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
c. Pasal 6 mengatur tentang Fasilitas Pelabuhan: Menyebutkan bahwa pengelola pelabuhan harus menyediakan fasilitas yang memadai

untuk mendukung kegiatan bongkar muat barang, serta memastikan bahwa fasilitas tersebut memenuhi standar keselamatan dan efisiensi.

d. Pasal 8 mengatur tentang Prosedur Pengajuan dan Penerbitan Izin: Ayat (1) menjelaskan bahwa untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, pengguna jasa atau pihak yang bersangkutan harus mengajukan permohonan izin kepada pengelola pelabuhan. Prosedur ini mencakup persyaratan dokumen dan verifikasi yang harus dipenuhi.
e. Pasal 11 mengatur tentang Pengawasan dan Evaluasi: Ayat (1) menyebutkan bahwa pengelola pelabuhan harus melakukan pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang untuk memastikan kepatuhan terhadap izin dan ketentuan yang berlaku. Pengawasan ini termasuk evaluasi berkala terhadap proses bongkar muat.
f. Pasal 12 mengatur tentang Sanksi dan Tindakan: Ayat (1) menjelaskan bahwa jika terdapat pelanggaran terhadap ketentuan yang berlaku, pengelola pelabuhan atau pihak berwenang dapat memberikan sanksi atau tindakan sesuai dengan peraturan yang berlaku

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan mengatur berbagai aspek teknis dan administratif terkait pengelolaan pelabuhan, termasuk proses izin bongkar muat barang.

Peraturan ini menetapkan tanggung jawab pengelola pelabuhan dalam menyediakan fasilitas, prosedur untuk pengajuan izin, serta mekanisme pengawasan dan penegakan hukum untuk memastikan kegiatan bongkar muat dilakukan dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Secara umum, proses pemberian izin bongkar muat barang di pelabuhan melibatkan langkah-langkah administratif seperti pengajuan permohonan izin, verifikasi dokumen, pemeriksaan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan, serta pemenuhan syarat-syarat teknis. Penegakan peraturan ini bertujuan untuk memastikan kegiatan bongkar muat dilakukan secara efisien dan aman, serta sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

B. Proses Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di Pelabuhan serta pengaturan,pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada Pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya,barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas Pelabuhan,pengerukan dan reklamasi laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan Pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan Pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan lingkungan maritime dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di Pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, Serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.

7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan Pelabuhan, pemeliharaa penahan gelombang, kolam Pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di Pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelanacaran arus barang di Pelabuhan
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk Pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Perizinan salah satu bentuk pelaksaan dari pengaturan yang bersifat pengedalian yang dimiliki oleh pemerintah terhadap kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat maupun badan hukum dan izin untuk melakukan suatu Tindakan/kegiatan usaha yang biasanya harus dimiliki atau diperoleh suatu organisasi perusahaan atau seseorang sebelum yang bersangkutan dapat melakukan suatu kegiatan atau usaha[49].

[49] Sri Pudiyatmo. 2007. *Perizinan Problem dan Upaya Pembenahan*. Bandung: Rezki Press. halaman 8.

Setiap surat persetujuan berlayar dan izin olah gerak dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting yang tercantum dalam pasal 117 Undang–Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 diatas ketentuan lainnya. Produk pelayanan yang dalam kantor Kesyahbandaran yaitu surat persetujuan berlayar namun kantor Syahbandar juga memberikan pelayanan yang tidak kalah pentingnya seperti penerbitan surat ijin olah gerak kapal dalam kolam bandar, pengesahan perjanjian kerja laut, *sign on* dan *sign off* serta sijil awak kapal, Penerbitan surat ijin menggandeng, pengesahan LK3, perpanjangan masa berlaku buku pelaut, penerbitan surat keterangan perwira kapal, penerbitan surat persetujuan bongkat muat barang dan termasuk bongkar muat berbahaya, penerbitan surat persetujuan bunker dan sebagainya. Mengingat surat izin olah gerak kapal tidak kalah pentingnya dengan surat persetujuan berlayar dan surat–surat lainnya maka PT. Naval Global Trans cabang Belawan juga memberikan perhatian khusus dalam pengurusan pemberian izin olah gerak kapal agar kapal yang diageni dapat masuk ke dermaga/jetty untuk melakukan muat atau bongkar dengan tepat waktu sesuai dengan waktu yang sudah direncanakan.[50]

Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat Agar suatu perusahaan dapat menjalankan usaha bongkar muat sebagai PBM, maka dibutuhkan suatu izin usaha atau izin operasi. Terdapat 2 jenis izin usaha PBM yaitu izin usaha tetap dan

[50] Yuna Sutria,Dhirhamsyah,Jufriyanto.(2022). Peranan Bagian Operasional Dalam Mengurus Izin Olah Gerak Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan Pada Pt.Naval Global Trans Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education*. halaman 388.

izin usaha sementara. Izin usaha tetap berlangsung sesuai dengan waktu berdirinya perusahaan sementara izin usaha sementara diberikan untuk jangka waktu satu tahun saja. Rekomendasi dari Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia atau dikenal juga dengan sebutan APBMI merupakan kewajiban yang harus dimiliki oleh Perusahan Bongkar Muat (PBM) baru, selain itu keseimbangan volume bongkar muat dengan jumlah perusahaan bongkar muat yang ada dan kesempatan perkembangan usaha juga menjadi bahan pertimbangan ketika mengajukan permohonan izin usaha. Berdasarkan Inpres No. 4 Tahun 1985, dapat diringkas persyaratan pendirian PBM sebagai berikut:

1. Berbentuk Perseroan Terbatas (PT)
2. Memiliki Akte Usaha dari Notaris
3. Memiliki modal usaha
4. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
5. Memiliki peralatan bongkar muat sesuai
6. Spesialisasi
7. Memiliki surat keterangan
8. Domisili perusahaan
9. Memiliki tenaga
10. Ahli bongkar muat
11. Memiliki rekomendasi dari Adpel dan Kanpel

12. Memiliki rekomendasi dari APBMI.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM 14 tahun 2002, persyaratan pendirian PBM dalam hal aset peralatan bongkar muat PBM adalah PBM yang beroperasi di Pelabuhan Utama wajib memiliki modal dasar sebesar 1 Miliar Rupiah dan disetor sebesar 250 Juta rupiah. Sementara untuk PBM yang beroperasi di Pelabuhan Regional, wajib memiliki modal dasar sebesar 500 Juta Rupiah dan disetor sebesar 125 Juta Rupiah Layaknya perusahaan profesional, seluruh PBM wajib memiliki Tenaga Ahli.[51]

Proses pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan melibatkan serangkaian langkah dan prosedur untuk mengatur aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Langkah-langkah ini penting untuk memastikan bahwa semua kegiatan terkait barang impor dan ekspor dapat berjalan secara teratur dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. [52]

1. Pihak yang ingin melakukan bongkar muat barang di pelabuhan harus mengajukan permohonan izin kepada Kantor Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan Utama Belawan. Permohonan ini biasanya mencakup detail mengenai jenis barang, jumlah, dan informasi terkait seperti dokumen impor atau ekspor yang sesuai.

2. Setelah menerima permohonan, Kantor Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan Utama Belawan akan melakukan verifikasi terhadap dokumen yang

[51] Hasil wawancara dengan bapak Ronald sebagai Kepala Seksi di Kantor Syahbandar Belawan pada hari Senin 21 agustus 2024

[52] Hasil wawancara dengan bapak Ronald sebagai Kepala Seksi di Kantor Syahbandar Belawan pada hari Senin 21 agustus 2024

diajukan. Hal ini termasuk memastikan keabsahan dokumen, kelayakan barang untuk masuk atau keluar dari pelabuhan, serta kepatuhan terhadap peraturan pemerintah terkait.

3. Selanjutnya, jika dokumen telah diverifikasi dan memenuhi syarat, izin bongkar muat akan diberikan kepada pemohon. Izin ini mencakup rincian seperti lokasi bongkar muat yang ditentukan, jadwal operasional, dan persyaratan khusus lainnya yang mungkin diperlukan berdasarkan jenis barang atau regulasi tertentu.

4. Selama proses bongkar muat berlangsung, Kantor Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan Utama Belawan juga bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan terhadap kegiatan tersebut. Ini termasuk memastikan bahwa barang yang diizinkan untuk bongkar muat sesuai dengan yang tercatat dalam izin, serta memantau kepatuhan terhadap prosedur keamanan, kesehatan, dan lingkungan.

Terakhir, setelah selesai melakukan bongkar muat, pihak yang terlibat harus melaporkan secara akurat mengenai kegiatan tersebut kepada Kantor Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan Utama Belawan. Hal ini penting untuk mencatat semua transaksi yang terjadi di pelabuhan dan memastikan transparansi dalam pengelolaan barang impor dan ekspor. Dengan mengikuti prosedur ini secara ketat, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan berupaya untuk memastikan bahwa semua kegiatan bongkar muat barang

berlangsung dengan aman, efisien, dan sesuai dengan regulasi yang berlaku, serta mendukung kelancaran perdagangan dan operasi pelabuhan secara umum.

Peralatan yang perlu digunakan dalam kegiatan bongkar muat akan ditentukan oleh barang apa yang akan dibongkar dalam kondisi bagaimana barang itu saat akan dibongkar. Ada 3 (tiga) kategori alat yang digunakan menurut kepentingan berikut:

1. Untuk Peralatan Bongkar Muat seperti Petikemas. Jenis peralatan untuk kegiatan bongkar muat petikemas khususnya di terminal petikemas meliputi Ship to shore (STS), Container Crane (CC), Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) RTG, Reach stacker, Top Loader,side loader,HMC, Head Truck dll.
2. Untuk Peralatan Bongkar Muat Muatan Curah. Jenis peralatan yang digunakan dalam bongkar muat muatan curah Hopper,Conveyor dari jenis peralatan masing-masing kegiatan bongkar muat mempunyai tambahan peralatan yang digunakan saat pengoperasian kegiatan bongkar muat.
3. Untuk Peralatan bongkar muat General Cargo. Jenis Peralatan yang digunakan dalam bongkar muat General Cargo meliputi: Derek Darat atau Mobile Crane, Derek Apung atau Barge Crane Tongkang barang, Tongkang Air atau BBM, Forklift, Truck Tronton, Mabile Truck, Kereta dorong (Hand Truck) atau Gerobak dorong (platform) serta alat pemadam kebakaran.

Dalam membongkar barang kargo alat yang digunakan yang disebutkan masih diperlukan tambahan alat dalam aktifitasnya seperti: Jala-jala lambung kapal, Tali baja, Tali rami manila, Jala-jala baja, Jala-jala tali manila,Palet, demikian pula dalam pembongkaran barang curah maupun Container memerlukan tambahan peralatan menurut kondisi dan sesuai keadaan apa yang terjadi.

Peralatan bongkar muat peti kemas terdiri dari alat-alat angkat dan angkut mulai dari operasi kapal, haulage, lift on lift off, receipt dan delivery. Urut-urutan kegiatan operasi selengkapnya seperti beberapa hal berikut:

1. *Ship Operation*, meliputi memuat dan membongkar peti kemas antara kapal dengan dermaga. Semua peti kemas yang masuk maupun keluar harus melalui operasi kapal, sehingga operasi kapal secara mutlak menentukan kecepatan handling pada keseluruhan terminal. Operasi kapal dengan alasan itu disebut itu disebut juga sebagai “dominant system”.
2. Gerakan pemindahan peti kemas antara dermaga lapangan (container yard) disebut *Quay Transfer Operation (QTO)* berperan mengatur dan mengimbangi kecepatan memuat dan membongkar peti kemas ke dan dari atas kapal. Kebanyakan sistem terminal peti kemas tidak melakukan kegiatan memuat atau membongkar secara langsung.
3. Peti Kemas pada umumnya ditempatkan sementara di lapangan sambal menunggu penyelesaian dokumen, administrasi dan formalitas lain. Karena lapangan dianggap sebagai Gudang terbuka, maka kegiatan ini disebut Storage Operation yang berfungsi sebagai stok pengaman anatar operasi penyerahan/penerimaan dengan operasi kapal.

4. *Receipt/delivery Operation* adalah kegiatan operasi penerimaan dan penyerahan peti kemas. Operasi ini menghubungkan terminal peti kemas dengan kendaraan angkutan jalan raya dan angkutan rel kereta api. Operasi ini berhubungan langsung dengan pihak-pihak pengguna jasa meliputi importir, eksportir dan depo peti kemas.

Dalam terminal peti kemas merupakan sebuah sistem yang terdiri dari banyak sub-sub sistem, diantaranya:

1. *Tractor-trailer system*, sebagai alat Angkut peti kemas dalam QTO dan di lingkungan terminal.
2. *Straddle carrier* atau *Reach stacker system*, sebagai alat pemindah peti kemas antara lapangan ke alat angkut *(head truck chassis*) atau sebaliknya dari kendaraan angkutan darat ke lapangan.
3. *Yard gantry system*, alat angkat di lapangan untuk melakukan *stacking* dan *unstacking,* ke/dari tractor-tractor sistem dalam *QTO* dan Gerakan lain di lingkungan terminal.
4. *Front-end loader system*, alat angkat berat untuk menunjang kegiatan *QTO* dan Gerakan lain di lingkungan terminal.

Sistem-sistem tersebut sambung-menyambung satu sama lain membentuk rangkaian (chain) alat angkat dan angkut yang dinamakan “terminal system”. Kinerja keseluruhan sistem (whole system performance) menentukan tingkat performansi terminal. Ukuran kinerja (output) setiap unit alat ditentukan berdasarkan jumlah ton atau siklus selama satu satuan waktu per individual alat.

akan tetapi ukuran kinerja terminal tidak ditentukan secara individual alat, melainkan diukur secara keseluruhan sistem, yakni mulai dari operasi kapal sampai *delivery* untuk impor dan dari *receipt* hingga operasi muat ke kapal untuk di ekspor.

Dalam peralatan Bongkar Muat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat akan ditentukan oleh barang apa yang akan dibongkar dalam kondisi bagaimana barang itu saat akan dibongkar beberapa proses dokumen yang perlu digunakan tersebut berupa:

1. *Bil Of Lading (B/L)* merupakan surat tanda terima kepemilikan barang yang telah di muat dalam kapal, dan juga sebagai bukti tanda kepemilikan barang dan sebagian bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut, *Bill Of Lading* dokumen yang berisikan Informasi lengkap mengenai :

   a. Nama Pengirim

   b. Nama Kapal

   c. Data Muatan

   d. Pelabuhan Muat

   e. Pelabuhan Bongar

   f. Rincian Freight

   g. Nama penerima (nama comsigne)

2. *Shipping Instruction (SI)* merupakan surat yang telah dibuat oleh Shipper (pemilik barang/perusahaan ekspedisi)di tunjukan kepada Carrier/kapal (pelayaran) untuk menerima atau memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut :

    a. Nama Shipper

    b. Nama Consigne di Pelabuhan Bongkar

    c. Nama Kapal

    d. Pelabuhan Muat

    e. Pelabuhan Tujuan

    f. Nama dan Jenis barang

    g. Jumlah Berat dan Volume

    h. Total Nett Weight

    i. Total Gross Weight

    j. Total Measurement

3. *Cargo List* adalah daftar semua muatan yang akan dimuat dalam kapal. Cargo List dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu: kapal, stevedoring, Gudang dan pihak-pihak lain.

4. Tally Sheet. Semua barang yang dimuat kedalam kapal terdaftar di catatan penghitungan jumlah banyaknya muatan yang diterima atau muatan yang dibongkar dan juga harus ditanda-tangani oleh petugas yang mencatat.
5. *Cargo Manifest. Cargo Manifest* adalah dokumen yang berisikan informasi catatan mengenai muatan diatas kapal. Dalam hal ini cargo Manifest menguraikan keterangan dokumen manifest menguraikan keterangan dokumen manifest selama sarana pengangkut dan menuju suatu pelabuhan, yang berisi daftar muatan, alat angkut selama melakukan perjalanan dan membawa barang-barang tersebut sehingga pelabuhan akhir atau pelabuhan tujuan. Dengan kata lain, cargo manifest adalah kumpulan dari beberapa Bill Of Lading (B/L)
6. *Outurn Report* adalah daftar dari semua barang dengan mencatat colli dan kondisinya barang itu pada waktu bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda remark pada outurn report.
7. *Damage Cargolist* yaitu khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuat daftar sendiri.
8. *Cargo Manifest* adalah keterangan rincian mengenai barang yang diangkut oleh kapal.
9. *Dangerous Cargo* adalah daftar muatan berbahaya baik yang ditetapkan oleh IMO
10. Surat Pengawasan Muat Barang maupun Surat pengawasan muat barang berbahaya adalah surat yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang

Syahbandar untuk memberikan persetujuan muat barang berbahaya kapada perusahaan yang melakukan kegiatan muat barang berbahaya.

11. *Stowage Plan. Stowage plan* merupakan sebuah gambaran informasi mengenai rencana pemuatan muatan di atas kapal dokumen tersebut di buat oleh mualim I dan di serahkan kepada pihak agen untuk dibuatkan RKBM di syahbandar .
12. *Resi Mualim Mate receipt* Surat tanda terima barang muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang ditanda tangani oleh mualim I. Resi Mualim diberi catatan bila terdapat hal-hal yang tidak sesuai atau . perlu keterangan tambahan. Apa yang tertera dalam Mate receipt akan tertera dalam Konosemen (Bill of Lading).
13. Statement Of Fact Laporan pelaksanaan kegiatan bongkar muat mulai dari awal hingga selesai kegiatan yang dibuat oleh orang kapal dan diserahkan kepihak agen dan pihak pemilik barang.
14. Surat Pengawasan Izin Bongkar Muat Barang maupun Bongkar Muat Barang berbahaya Permohonan izin bongkar barang berbahaya adalah surat permohonan yang di buat oleh pihak perusahaan untuk diajukan ke Kantor Syahbandar untuk memberikan izin bongkar barang berbahaya.
15. Permohonan Izin Bongkar Muat Barang Berbahaya Permohonan izin muat barang berbahaya merupakan surat permohonan yang di buat oleh pihak perusahaan untuk diajukan ke Kantor Syahbandar berguna untuk memberikan izin muat barang berbahaya.

16. Bukti Pembayaran berupa PNBP BMBB (penerimaan pajak Bukan Pajak Bongkar Muat Barang Berbahaya) dikeluarkan oleh Syahbandar sebagai tanda bukti surat izin bongkar muat barang berbahaya dokumen ini merukapan bukti yang sah dengan rincian data nama wajib bayar, nama kapal, bendera, nahkoda serata GT (Grosse Tonage) kapal.

Setelah dokumen yang dibutuhkan dalam melaksanakan bongkar/muat petikemas telah selesai kemudian mempersiapkan alat-alat mekanisme bongkar/muat petikemas, Adapun alat-alat bongkar/muat petikemas diantaranya:

1. *Gantry crane/port crane* adalah crane untuk membongkar kontainer dari kapal ke atas chasis disisi lambung kapal atau sebaliknya dari chasis disisi lambung kapal ke atas kapal.
2. *Forklyft* adalah alat untuk stuffing/striping di CFS bisa juga digunakan untuk lift on/ lift off container kosong di CFS.
3. *Trayler (chasis)* adalah terdiri dari Chasis dan Head truck untuk kegiatan haulage atau trucking container.
4. *Spreader* adalah merupakan alat bantu yang di pasang pada crane, top leader, super tracker untuk menghandle container.

Adapun Gerakan-gerakan kontainer adalah sebagai berikut:

1. *Stevedoring* adalah Gerakan container dari palka kapal keatas chasis diatas dermaga dengan menggunakan gentry crane/port crane/ship crane atau kegiatan sebaliknya.

2. *Haulage* adalah kegiatan container dari lambung kapal ke Chasis Freight Stasion (CFS) dengan menggunakan chasis truck/trailer atau kegiatan sebaliknya.
3. *Lift on/Lift off* adalah Gerakan menaikan dan menurunkan container dari/ke chasis dengan menggunakan transtainer/top leader super stacker/forklift/crane.
4. *Stripping* adalah kegiatan mengosongkan atau mengeluarkan isi container dengan menggunakan tenaga buruh atau alat forklift.
5. *Stuffing* adalah kegiatan mengisi atau memasukan barang kedalam container dengan menggunakan tenaga buruh atau alat forklift.
6. *Angsur* adalah Gerakan memindahkan container di lapangan CFS dengan tidak menggunakan trailer.
7. *Relokas*i adalah gerakan memindahkan container dalam suatu lapangan CY.
8. *Lashing* merupakan bagian dari kegiatan stevedoring, dikerjakan setelah semua container dimuat diatas kapal. Agar kedudukan satu dengan yang lainnya tidak bergerak, maka harus di *lashing.*

C. Kendala dan Solusi dalam Pelaksanaan Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan

Dalam pelaksanaanya tentu terdapat beberapa kendala diantaranya yaitu:

1. Kurangnya melengkapi/pemahaman dokumen sesuai prosedur yang ada

Pengusaha atau operator mungkin tidak sepenuhnya memahami prosedur atau persyaratan dokumen yang harus dipenuhi. Kendala tersebut menimbulkan dampak dimana Dokumen dari importir tidak lengkap atau salah dapat mengakibatkan penundaan dalam proses pengajuan izin. Hal ini bisa memperlambat waktu bongkar muat dan mengakibatkan keterlambatan pengiriman barang,dampak tersebut membuat bertumpuknya kontainer di Pelabuhan. Dokumen yang tidak sesuai format dokumen juga menjadi kendala dikarenakan yang diserahkan mungkin tidak sesuai dengan format atau spesifikasi yang ditetapkan oleh otoritas pelabuhan.dampaknya menimbulkan dimana ketidaksesuain format dokumen dapat menyebabkan penolakan atau permintaan perbaikan dari otoritas pelabuhan, yang akan menambah waktu dan biaya tambahan, keterlambatan pengajuan dokumen menyebabkan dokumen sering kali diajukan terlalu mendekati batas waktu atau pada saat-saat terakhir, sehingga menyulitkan proses verifikasi. Dimana menimbulkan dampak keterlambatan dalam pengajuan dokumen dapat mengakibatkan penundaan izin bongkar muat dan berpotensi menyebabkan denda atau penalti,dokumen tidak lengkap menyebabkan terjadinya kendala dimana dokumen yang diserahkan tidak lengkap, misalnya, kurangnya izin dari instansi terkait, bukti pembayaran, atau sertifikat kesehatan.dampaknya menjadi, ketidaklengkapannya dokumen dapat menunda proses izin dan menimbulkan masalah operasional seperti penundaan dalam pengeluaran barang atau gangguan pada rantai pasokan,ketidakcocokan antara dokumen yang diajukan juga menjadi permasalahan atau kendala dimana ada kemungkinan bahwa dokumen yang diajukan tidak konsisten satu sama lain,

misalnya, informasi di dokumen yang berbeda tidak cocok, dampaknya dari ketidakcocokan ini dapat menimbulkan keraguan atau ketidakpastian di pihak otoritas pelabuhan, yang memerlukan klarifikasi tambahan, dan memperlambat proses persetujuan. Kurangnya Verifikasi Internal menyebabkan kendala seperti tidak adanya sistem verifikasi internal yang memadai di pihak pengaju untuk memastikan semua dokumen yang diperlukan sudah lengkap sebelum diajukan.dampaknya jika dokumen tidak melalui proses verifikasi internal yang baik, kemungkinan besar akan terjadi kesalahan atau kelalaian yang menyebabkan dokumen tidak lengkap. Kendala teknis atau administratif kendala yang terjadi, seperti kesalahan dalam sistem administrasi pelabuhan atau ketidakmampuan untuk mengakses sistem yang diperlukan dapat menyebabkan dokumen tidak diproses dengan benar dampak dari masalah teknis dapat menyebabkan keterlambatan dalam pengolahan dokumen dan menambah kompleksitas untuk urusan administrasi. Selanjutnya dalam kendala dokumen kesalahan manusia seperti pengisian data yang salah atau lupa menyertakan dokumen yang diperlukan.dampaknya kesalahan ini dapat menyebabkan dokumen ditolak atau perlu diserahkan kembali, mengakibatkan penundaan dalam proses izin. Selanjutnya koordinasi yang tidak efektif, kendala yang terjadi yaitu kurangnya koordinasi antara berbagai pihak yang terlibat, seperti pengirim, penerima, dan pihak pelabuhan.dampaknya yaitu koordinasi yang buruk dapat mengakibatkan dokumen yang tidak sesuai atau tidak lengkap, yang mempengaruhi kelancaran proses izin bongkar muat.

2. Terdapat Jumlah Barang yang Tidak Sama

Terdapat Jumlah Barang yang Tidak Sama dalam Pelaksanaan Pemberian Izin Bongkar Muat Barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan mengindikasikan adanya ketidaksesuaian antara izin yang diberikan dengan jumlah barang yang sebenarnya diatur untuk bongkar muat di pelabuhan. Situasi ini bisa terjadi karena beberapa faktor, seperti kesalahan dalam pengelolaan administrasi, penundaan atau perubahan dalam jadwal bongkar muat yang tidak terdokumentasi dengan baik, atau ketidakcocokan antara dokumen resmi dan kegiatan lapangan. Hal ini dapat mengakibatkan gangguan dalam efisiensi operasional pelabuhan serta potensi masalah hukum atau keamanan terkait pengelolaan barang-barang yang masuk atau keluar dari Pelabuhan.

3. Jenis Barang yang Dilaporkan Terdapat Perbedaan

Jenis barang yang dilaporkan terdapat perbedaan dalam pelaksanaan pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan mencakup berbagai kategori, mulai dari barang konsumsi seperti makanan dan minuman, barang konstruksi seperti material bangunan, hingga barang elektronik dan kendaraan bermotor. Perbedaan ini mungkin disebabkan oleh kompleksitas dalam mengelola dan memverifikasi jenis barang yang masuk dan keluar dari pelabuhan, serta variasi dalam persyaratan administratif dan peraturan pengawasan yang berlaku. Contoh masalahnya termasuk ketidaksesuaian antara dokumen impor atau ekspor dengan barang fisik yang diamati di lapangan, atau kesulitan dalam memantau atau mengaudit volume dan jenis barang secara akurat. Penanganan masalah ini memerlukan peningkatan dalam penggunaan teknologi informasi untuk pelaporan yang lebih transparan,

koordinasi yang lebih baik antara pihak terkait, serta peningkatan dalam kapasitas dan kualitas personel yang terlibat dalam pengawasan dan pengelolaan pelabuhan. Dengan demikian, upaya ini dapat membantu meminimalkan ketidaksesuaian jenis barang yang dilaporkan dan meningkatkan efisiensi serta keamanan dalam operasi pelabuhan.

4. Lokasi Barang yang Dilaporkan terdapat Ketidaksesuaian

Lokasi barang yang dilaporkan terdapat ketidaksesuaian dalam pelaksanaan pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan mencakup berbagai area dalam pelabuhan itu sendiri. Ketidaksesuaian ini bisa terjadi karena perbedaan antara catatan administratif dan lokasi fisik di mana barang seharusnya berada. Misalnya, barang yang terdaftar dalam dokumen izin bongkar muat mungkin tidak ditemukan di tempat yang seharusnya, atau sebaliknya, barang yang tidak terdaftar muncul tanpa izin yang sesuai. Faktor-faktor seperti kesalahan dalam pencatatan, gangguan dalam proses logistik, atau pelanggaran terhadap peraturan pengawasan dapat menjadi penyebabnya.

5. Terdapat Upah yang Tidak Sesuai

Terdapat upah yang tidak sesuai dalam pelaksanaan pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan mencerminkan adanya ketidakcocokan antara upah yang seharusnya dibayar kepada pekerja atau pihak terlibat dalam proses bongkar muat dengan apa yang sebenarnya tercatat atau dilaporkan. Masalah ini dapat timbul dari berbagai faktor, seperti perbedaan dalam tarif atau standar upah yang diatur, kesalahan

administratif dalam perhitungan upah, atau praktik tidak adil dalam penentuan kompensasi. Ketidaksesuaian ini dapat mengakibatkan ketidakpuasan di antara pekerja atau pihak terkait, serta potensi konflik atau masalah hukum terkait pemenuhan hak pekerja. Untuk mengatasi masalah ini, penting untuk memastikan bahwa sistem penggajian diatur secara transparan dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Audit reguler dan pengawasan yang ketat terhadap proses penggajian dapat membantu memastikan bahwa upah yang dibayar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan bahwa semua pihak terlibat dalam proses bongkar muat barang diperlakukan dengan adil dan sesuai dengan hak-hak mereka.[53]

Adapun yang cara megatasinya sebagai berikut :

1. Pemahaman Prosedur yang Jelas

Sosialisasi dan Pelatihan pastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam proses bongkar muat barang memahami prosedur yang berlaku. Sosialisasi dan pelatihan rutin dapat membantu mencegah kesalahan dalam pengajuan dokumen. panduan tertulis biasanya disediakan panduan atau manual yang jelas mengenai dokumen apa saja yang diperlukan, formatnya, dan cara pengajuannya. penyederhanaan prosedur evaluasi prosedur maksudnya tinjau prosedur yang ada dan pertimbangkan apakah ada langkah-langkah yang dapat disederhanakan tanpa mengurangi kualitas pengawasan dan kepatuhan.selanjutnya digitalisasi dengan adanya pertimbangkan untuk mengadopsi sistem manajemen dokumen digital yang memudahkan proses pengajuan dan pemeriksaan dokumen,selanjutnya peningkatan sistem administrasi checklist dokumen yaitu buat checklist dokumen

[53] Ronald Selaku Kepala Seksi Angukutan Laut.,Hari Jumat.,Tanggal 19.,Bulan Juli, Tahun 2024.,

yang harus dipenuhi untuk izin bongkar muat barang. Hal ini dapat membantu pengaju memastikan bahwa semua dokumen sudah lengkap sebelum diserahkan.

2. Meningkatkan kontrol dan pengawasan terhadap manajemen persediaan dan proses bongkar muat. Diperlukan sistem pencatatan yang akurat dan terintegrasi antara persediaan yang tercatat dengan barang fisik yang ada di lapangan. Audit rutin juga penting dilakukan untuk memverifikasi kecocokan antara catatan dengan barang yang sebenarnya ada.
3. Memperbaiki proses pengelolaan dokumen dan pelaporan. Sistem informasi yang lebih terstruktur dan terotomatisasi dapat membantu dalam mengurangi kesalahan manusia dalam pengelolaan jenis barang. Peningkatan koordinasi antara berbagai pihak terlibat juga diperlukan untuk memastikan bahwa semua informasi terkait jenis barang diidentifikasi dan dilaporkan dengan akurat.
4. Melibatkan peningkatan dalam sistem pemantauan dan pengawasan di lapangan. Teknologi sensor dan sistem pelacakan barang dapat digunakan untuk memastikan bahwa lokasi barang selalu tercatat dengan tepat. Selain itu, pelatihan dan standarisasi prosedur untuk personel yang terlibat dalam pengelolaan barang dapat membantu mengurangi kesalahan manusia dalam pelaporan lokasi barang.
5. Diperketat proses penggajian dan pengawasan terhadap sistem pengelolaan upah. Standar tarif upah yang jelas dan diterapkan secara konsisten perlu disusun, serta audit internal secara berkala untuk memastikan bahwa semua

pekerja atau pihak terlibat dalam proses bongkar muat diberi kompensasi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Dengan menerapkan solusi-solusi ini, diharapkan dapat mengurangi potensi masalah dan meningkatkan efisiensi serta keakuratan dalam pelaksanaan pemberian izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan. Langkah-langkah ini juga mendukung tujuan untuk menjaga keamanan, keadilan, dan kepatuhan dalam semua operasi yang terkait dengan pelabuhan tersebut.

BAB IV
KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan dalam penelitian ini adalah:

1. Landasan Hukum Penerbitan Izin Bongkar Muat Barang dalam hal ini penulis membahas tentang dasar – dasar hukum penerbitan izin bongkar muat yaitu diaturan dalam Peraturan Mentri PM 60 Tahun 2014 Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penyelenggara dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan Utama adalah lembaga pemerintah di Pelabuhan yang mempunyai tugas

melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan pada Pelabuhan yang diusahakan secara komersal.

2. Proses izin bongkar muat barang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan Proses pemberian izin bongkar muat barang dimulai dengan pengajuan dan verifikasi permohonan oleh pihak yang ingin melakukan kegiatan bongkar muat. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Utama Belawan kemudian melakukan verifikasi dokumen untuk memastikan keabsahan dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Izin ini mencakup rincian seperti lokasi dan jadwal bongkar muat, serta persyaratan khusus sesuai dengan jenis barang dan regulasi.
3. Kendala dalam proses izin bongkar muat barang yang sering terjadi sperti kurangnya melengkapi dokumen,pengusaha/operator mungkin tidak sepenuhnya memahami prosedur atau persyaratan dokumen yang harus dipenuhi,dimana menimbulkan dampak keterlambatan dalam pengajuan dokumen dapat mengakibatkan penundaan izin bongkar muat dan berpotensi menyebabkan denda atau penalti, misalnya, kurangnya izin dari instansi terkait, bukti pembayaran, atau sertifikat kesehatan. Kurangnya Verifikasi Internal menyebabkan kendala seperti tidak adanya sistem verifikasi internal yang memadai di pihak pengaju untuk memastikan semua dokumen yang diperlukan sudah lengkap sebelum diajukan.

B. Saran

Saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Lakukan kajian berkala terhadap Peraturan Menteri PM 60 Tahun 2014 untuk menilai efektivitas dan efisiensinya. Kajian ini dapat melibatkan stakeholder dan pihak terkait untuk mendapatkan masukan yang relevan. Perbaikan Regulasi: Jika ditemukan adanya ketidakcukupan atau kendala dalam peraturan yang ada, disarankan untuk melakukan revisi atau penambahan regulasi yang lebih sesuai dengan perkembangan industri dan kebutuhan pelabuhan. Selanjutnya Peningkatan Pengawasan dan Penegakan Hukum Pengawasan yang lebih ketat memperkuat pengawasan terhadap pelaksanaan kegiatan bongkar muat di pelabuhan untuk memastikan bahwa semua kegiatan mematuhi peraturan yang berlaku. Ini termasuk pengawasan terhadap implementasi izin dan penegakan hukum bagi pelanggaran, diberikan sanksi yang tegas menetapkan sanksi yang tegas dan konsisten bagi pihak yang melanggar peraturan bongkar muat. Sanksi ini harus sesuai dengan beratnya pelanggaran dan bertujuan untuk mencegah pelanggaran di masa depan.
2. Proses penerbitan izin ini penting untuk memastikan kegiatan bongkar muat dapat berlangsung sesuai dengan jadwal dan regulasi yang berlaku. Pengawasan ini meliputi pemantauan kepatuhan terhadap izin yang diterbitkan, prosedur keamanan, kesehatan, dan lingkungan. Pengawasan yang efektif diperlukan untuk menjaga keamanan dan efisiensi operasional pelabuhan. Pelaporan ini bertujuan untuk mencatat semua transaksi yang terjadi dan memastikan transparansi dalam pengelolaan barang impor dan

ekspor, mengembangkan sistem informasi terpadu juga dapat menghubungkan berbagai lembaga terkait dalam pengurusan izin bongkar muat,sistem ini dapat mempercepat proses pengajuan, verifikasi, dan penerbitan izin serta meminimalisir kesalahan.

3. Sosialisasi dan pelatihan pastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam prosesbongkar muat barang memahami prosedur yang berlaku. penyederhanaan prosedur evaluasi prosedur maksudnya tinjau prosedur yang ada dan pertimbangkan apakah ada langkah-langkah yang dapat disederhanakan tanpa mengurangi kualitas pengawasan dan kepatuhan. Selanjutnya digitalisasi dengan adanya pertimbangkan untuk mengadopsi sistem manajemen dokumen digital yang memudahkan proses pengajuan dan pemeriksaan dokumen,selanjutnya peningkatan sistem administrasi checklist dokumen yaitu buat checklist dokumen yang harus dipenuhi untuk izin bongkar muat barang. Diperlukan sistem pencatatan yang akurat dan terintegrasi antara persediaan yang tercatat dengan barang fisik yang ada di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

R. Juli Moertiono, 2023. *Kebijakan Sanksi Hukum Pemusnahan Barang Bukti Penangkapan Ikan Secara Illegal Fishing.* Jakarta: CV. Pustaka Prima

Sahya Anggara. 2018. *Hukum Adminitrasi Negara*. Bandung: CV. Pustaka Setia.

Adrian Sutedi. 2010. *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik.* Jakarta: Sinar Grafika.

Triatmodjo, B. 2003. *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta

Faisal & dkk. 2023. *Pedoman Penulisan dan Penyelesaian Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka Prima

Zainuddin Ali. 2021. *Metodologi Penelitian.* Jakarta: Sinar Grafika.

Muhaimin. 2020. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press.

Peter Mahmud Marzuki. 2021. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Jakarta: Kencana.

Siti Kotijah, (2020), "*Buku Ajar Hukum Perizinan*", Yogyakarta: CV.MFA

Ardiansyah, (2023), "*Hukum Perizinan*", Yogyakarta: Deepublish

Pung karnantohadi, (2020), " *Prinsip Hukum Pelayanan Perizinan Terpadu di Indonesia* ", Jakarta:Penerbit Kencana

Sigit Sapto N dan Anik Tri H . (2019). " *Hukum Perizinan berbasis OSS* " Klaten: Lakeisha

D.A. Lasse,2015 *Manajemen Bisnis Transportasi Laut,Carter*, Dan Klaim,Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Purba, Hasim. 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*. Medan: Pustaka Bangsa Press

Sri Pudiyatmo. 2007. *Perizinan Problem dan Upaya Pembenahan*. Bandung: Rezki Press.

Imam Mahdi & Iskandar Zulkarnain Oktariah.2013.Hukum Administrasi Negara Bogor: IPB Press

Khaidir anwar. 2015. *Hukum laut internasional* bandar lampung: Justice Publisher

B. Artikel, Makalah, dan Jurnal Ilmiah

Jasruddin, dkk. (2020). "Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan". Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan. Volume 5 No. 2 halaman 410.

R. Juli Moertiono. 2019. Itikad Baik Dalam Kerja Sama Antara Asosiasi Bongkar Muat Dengan Koperasi Tenaga Bongkar Muat Upaya Karya. Jurnal UPMI.. Vol 4. No.2

Mirade Architania Rifani, Rinitami Njatrijani, Hendro Saptono, 2016. Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada Pt Pelabuhan Indonesia Iii Cabang Tanjung Intan Cilacap, Vol 5. Nomor 2. halaman 2.

Tri Mardelena. 2020. Pengaruh Pengawasan Bongkar Muat Barang Terhadap Kinerja Operasional. Jurnal Industri Kreatif. Vol 3. No. 2. halaman 1.

Dina Rispianti, Khairuman, Zulhaida Syafitri. 2021, Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat Atas Terjadinya Kerusakan Dan Kekurangan Barang Pada Pt. Budi Karya Jati Belawan. Journal of Maritime and Education Vol.3 No.1,halaman 223.

Nasril. 2016. Kinerja Pelayanan Kapal dan Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tilamuta Gorontalo. Jurnal Pen.Transla Vol.18 No.1 halaman 4.

Bambang,Devita,Mudayat, 2020. Tenaga Kerja,Peralatan Bongkar Muat Lift On/OFF, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas. Jurnal Baruna Horizon Vol. 3, No.1. halaman 159.

Drs.Ec. Herman Budi Sasono,MM, 2006, Analisis Pengaruh Tarif Stevedoring, Cargodoring, dan Receiving/Delivery Terhadap Volume Bongkar Muat Makanan Ternak, Jurnal Ekuitas Vol.10 No.2 halaman 289

Zaini Miftach dan Putu Pasek, (2018), Analisis Biaya Pelabuhan dan Biaya Bongkar Muat Terhadap Pendapatan PT.Abdi Nusantara Indonesia Line Cabang Gresik,Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan,Volume 9,Nomor 1 halaman 57-58.

Muhammad Fitriadi, (2019), Perspektif Hukum Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Oleh UD Maju Pelabuhan Langara Kabupaten Wawonii, Jurnal Sultra Law Review Volume 1 Nomor 1 halaman 50-51

Elly Kristiani Purwendah dan Agoes Djatmiko,(2015), Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak Di Laut Oleh Kapal Tanker,Jurnal Perspektif, Vol XX No. 1 halaman 33.

Theodorus Hendrik Sadipun dan Sudirman. (2021). "Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Kapal Wisata di KSOP Kelas III Labuan Bajo"Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Vol 12. No 1.

Yuna Sutria,Dhirhamsyah,Jufriyanto. (2022). Peranan Bagian Operasional Dalam Mengurus Izin Olah Gerak Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan Pada Pt.Naval Global Trans Cabang Belawan. Journal of Maritime and Education.

Tenda Bisma Bayuputra. 2015. Tinjauan yuridis mengenai peran syahbandar dalam kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia. Lex et Societatis,Vol.III No.3

Isgar Muhammad Ricky Tumoka. 2022. Upaya Pengawasan Terhadap Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong, Jurnal Governance and politics Vol.2 No.2

C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran

Peraturan pemerintah republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 Tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal

DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA PENELITIAN PROSES PEMBERIAN IZIN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN (STUDI PADA KANTOR SYAHBANDAR DAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA BELAWAN)

1. Apa saja peraturan hukum utama yang mengatur proses perizinan bongkar muat barang di pelabuhan ini?
2. Apa peran utama Kantor Syahbandar dalam pemberian izin bongkar muat?
3. Apa tantangan hukum yang sering dihadapi dalam proses perizinan?
4. Bagaimana memastikan kepatuhan terhadap peraturan tersebut dalam praktik sehari-hari?
5. Bagaimana prosedur untuk menangani pelanggaran hukum dalam proses perizinan?
6. Apa saja kasus pelanggaran yang sering terjadi dalam proses perizinan bongkar muat?

7. Bagaimana tindakan yang diambil jika ditemukan pelanggaran hukum?
8. Apa dokumen hukum yang diperlukan untuk mengajukan izin bongkar muat barang?
9. Bagaimana administrasi memastikan bahwa semua dokumen memenuhi persyaratan hukum?
10. Apa prosedur untuk mengatasi kesalahan atau kekurangan dalam dokumen perizinan?
11. Apa kendala hukum yang sering dihadapi dalam proses ini?
12. Bagaimana upaya dalam menangani kendala dalam proses izin bongkar muat barang?
13. Apa saja langkah-langkah yang diambil untuk memastikan keamanan selama proses bongkar muat?
14. Bagaimana operasional sehari-hari pelabuhan mempengaruhi proses pemberian izin bongkar muat?
15. Bagaimana proses izin bongkar muat mempengaruhi jadwal pengiriman barang?