

## BAB II

### TARIF, FASILITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS DAN JASA KEPELABUHAN

#### II.1. TARIF BONGKAR MUAT PETI KEMAS

Tarif dibuat oleh pemerintah dengan maksud untuk menunjang kebijaksanaan pemerintah dalam meningkatkan kegiatan ekonomi dan untuk meniadakan perbedaan dan diskriminasi tarif bongkar muat peti kemas yang diangkut oleh kapal asing dengan yang diangkut oleh kapal nasional dalam upaya meningkatkan pelayanan jasa pelabuhan.<sup>1</sup>

Disamping meningkatkan dan berkembangnya kegiatan bongkar muat peti kemas dipelabuhan diluar pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Belawan, dimana fasilitas yang tersedia belum memadai, tarif dibuat agak berbeda besarnya, dalam suatu ketentuan khusus, sehingga kegiatan bongkar muat dipelabuhan ini tetap terjamin kelancarannya.

Perbedaan lain didalam penerapan tarif bongkar muat peti kemas khususnya di Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Belawan, kegiatan dilakukan di dermaga konvensional tarifnya dibuat sendiri. Hal ini dibedakan mengingat dermaga konvensional tidak tersedia *gantry crane* seperti di terminal khusus peti kemas sehingga cenderung lebih banyak menggunakan *crane* kapal (*ship gear*) maupun *mobile gear*.

---

<sup>1</sup> A. Abbas Salim, M.A. Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan. Cetakan Pertama. PT. Pustaka Jaya. Jakarta. 1995. Halaman 121.

Penerapan tarif bongkar muat peti kemas merupakan paket tarif secara *all-in*, maksudnya beberapa kegiatan kerja dalam penanganan digabung menjadi tarif. Dalam membuat tarif tersebut lebih murah daripada setiap kegiatan dipilih tarifnya masing-masingnya.

#### II.1.1. Jenis-jenis Tarif yang Diterapkan

Menurut Abbas Salim dalam buku "Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan (1995 : hlm 122)" Jenis tarif yang diterapkan didalam kegiatan bongkar muat peti kemas terdiri dari :

1. Tarif FCL (*Full Container Load*). Tarif ini diberlakukan atas jasa pekerjaan :
  - a. Mendorong peti kemas isi atau kosong dari kapal, mengangkat dan menurunkan langsung menyusun dilapangan penumpukan untuk diserahkan kepada pemilik atau penerima di lingkungan kerja pelabuhan, tidak termasuk biaya *lift on pada* saat penyerahan.
  - b. Memuat peti kemas isi atau kosong ke kapal dengan kegiatan yang merupakan kebalikan sebagaimana dimaksud dalam butir a diatas.
2. Tarif LCL (*Less Than Container Load*) Tarif ini diberlakukan atas jasa pekerjaan :
  - a. Membongkar peti kemas isi dari kapal, mengangkat, dan menurunkan langsung penyusunan dilapangan penumpukan, mengangkat ke CFS, mengeluarkan, dan menyusun barang

- ditempat penumpukan untuk diserahkan kepada penerima/pemilik, kemudian menentukan peti kemas kosong ke lapangan penumpukan dilingkungan kerja pelabuhan, tidak termasuk biaya penyerahan (*delivery*) keatas alat penerima yang disediakan oleh penerima/pemilik barang.
- b. Memuat peti kemas ke kapal dengan kegiatan yang merupakan kebalikan sebagaimana dimaksud dalam butir a diatas.
3. Tarif *Stevedoring* peti kemas dikenakan atas jasa pekerjaan membongkar peti kemas dari dek atau palka keatas chasis atau memuat dari dermaga keatas dek atau kedalam palka kapal. Dalam tarif *stevedoring* tersebut sudah termasuk biaya kegiatan melepas/mengikat peti kemas dilambung kapal (*tackle*).
  4. Tarif *Trucking/haulage* dikenakan atas jasa mengangkat peti kemas dengan menggunakan trailer/chasis dalam daerah kerja pelabuhan dari lambung kapal kelapangan penumpukan peti kemas atau sebaliknya atau dari lapangan penumpukan peti kemas kedepan pintu gudang penumpukan (CFS) atau sebaliknya.
  5. Tarif *lift on/lift off* peti kemas atas jasa mengangkat peti kemas dari chasis ketempat penumpukan atau dari tempat penumpukan keatas chasis.
  6. Tarif angsuran dikenakan atas jasa pemindahan peti kemas dari suatu tempat ketempat lain dalam suatu lapangan penumpukan

peti kemas tanpa menggunakan trailer/chasis dalam daerah kerja pelabuhan.

7. Tarif *Stripping* dikenakan atas jasa membongkar barang dari peti kemas sampai disusun didalam gudang penumpukan (CFS) atau ke truk.
8. Tarif *Stuffing* dikenakan atas jasa memuat barang dari dalam gudang penumpukan (CFS) atau dari truk sampai disusun didalam peti kemas.
9. Tarif *Shifting* dikenakan atas pekerjaan pemindahan peti kemas dari satu tempat ketempat lain dalam petak kapal (bay) yang sama atau ke petak kapal yang lain dalam kapal yang sama atau dari satu petak kapal kedermaga dan kemudian menempatkan kembali ke kapal semula.

Dari semua jenis tarif bongkar muat diatas semuanya sudah termasuk biaya alat mekanik, tetapi tidak termasuk uang dermaga. Sehingga untuk perhitungan uang dermaga patokannya adalah SK Menhub No. KM/92/PR.302/Phb-302-85 tanggal 11 April 1985. Yang sekarang sudah diperbaharui Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi melalui SK Menhub No PR 302/1/23/PHB/2000 tanggal 31 Agustus 2000 menyatakan pemberlakuan berbagai tarif baru jasa kepelabuhanan mulai tanggal 1 September 2000.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Jakarta : Tarif Baru Jasa Pelabuhan Mulai Berlaku 1 September, September 1, 2005. Harian Kompas. Diakses pada hari : Jumat, 5 Januari 2007. ([www.kompas.co.id](http://www.kompas.co.id)).

Tarif jasa kepelabuhanan seperti pelayanan jasa tambat, dermaga, labuh, pandu dan lain-lain selanjutnya diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km 50 Tahun 2003 tentang jenis, struktur dan golongan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan laut.

Untuk tarif alih kapal (*transshipment*) yaitu pekerjaan membongkar peti kemas dari kapal pengangkut utama, disusun dan ditumpuk dilapangan penumpukan atau mengapalkan peti kemas ke kapal pengangkut kedua dengan ketentuan sebagai berikut<sup>3</sup> :

1. Bila peti kemas tidak dikapalkan dalam jangka waktu 28 hari sejak hari pembongkaran dari pengangkutan pertama dikenakan sewa penumpukan atas perhitungan sejak hari pembongkaran.
2. Peti kemas alih kapal harus dilaporkan secara tertulis selambat-lambatnya 24 jam sebelum kapal pengangkut tiba.
3. Peti kemas alih kapal yang dikirim ke CFS untuk dikeluarkan atau diisi barang-barang muatan dikenakan tarif LCL.

#### II.1.2. Penerapan Tarif Bongkar Muat di Dermaga Konvensional dan Terminal Khusus

Menurut Abbas Salim dalam buku “Manajemen Pelayanan Niaga dan Pelabuhan (1995 : hlm 124)” Di dermaga konvensional tarif bongkar muat peti kemas penerapannya agak berbeda dengan di dermaga khusus peti kemas.

---

<sup>3</sup> A. Abbas Salim, M.A. Manajemen Pelayanan Niaga dan Pelabuhan. Cetakan Pertama. PT. Pustaka Jaya. Jakarta. 1995. Halaman 124.

Perbedaan ini disebabkan adanya cara pelayanan yang berbeda dengan alat dan fasilitas yang berbeda pula. Kalau di dermaga khusus sejak peti kemas diterima (ekspor maupun impor) kegiatan seluruhnya sudah ditangani secara paket oleh Unit Terminal Peti Kemas (UTPK) sehingga tarif yang diberlakukan dapat mudah diterapkan dalam 1(satu) paket. Tetapi di dermaga konvensional belum dapat diterapkan karena :

1. Pelaksanaan bongkar muat dapat dipekerjakan oleh semua PBM PT. Pelabuhan.
2. Dermaga atau gudang tempat kegiatan sangat tergantung pada alokasi yang ditentukan oleh Adpel Tanjung Priok.
3. Kegiatan *trucking* dilakukan oleh bermacam perusahaan tergantung konvensional.
4. Tidak tersedianya *gantry crane* di lokasi dermaga konvensional.

Dengan adanya faktor-faktor diatas, maka mata rantai kegiatan terputus-putus sehingga berpengaruh dalam penentuan tarif. Di dermaga konvensional ini tarif cenderung sangat berfluktuasi, tergantung pada permintaan pasar. Misalnya tarif yang tinggi untuk kegiatan *trucking* misalnya pada waktu terjadinya stagnasi di terminal peti kemas. Semua chasis tidak ada yang menganggur dan sesuai hukum ekonomi, persediaan yang terbatas dan permintaan banyak maka harga naik.

Di dermaga khusus peti kemas tidak demikian halnya, tarif-tarif tetap berlaku sesuai standar yang ada dan lebih stabil. Dulu, tarif bongkar muat disini berlaku berdasarkan perhitungan rupiah. Namun dengan berlakunya SK Menteri Perhubungan yang baru tarif bongkar muat peti kemas didermaga khusus ini terbagi menjadi :

Tabel 2.1  
Jenis Kegiatan Golongan Tarif Dollar dan Tarif Rupiah

Tarif Dollar US	Tarif Rupiah
1. <i>Stevedoring</i>	1. Kegiatan Penumpukan
2. <i>Transshipment</i>	2. Gerakan Ekstra Relokasi
3. <i>Shifting</i>	3. <i>Lift on/off</i>
4. <i>Handling</i>	4. Pembatalan muatan

Disamping itu ketentuan sekarang bertujuan untuk menghindari penumpukan yang terlalu lama di UTC sehingga dapat menyebabkan stagnasi dilapangan, diatur pula cara pencegahannya dengan menentukan pola penumpukan sebagai berikut :

1. Masa I : Hari ke-1 (satu) sampai dengan hari ke-5 (lima) hanya dikenakan tarif jasa penumpukan 1 (satu) hari. Hari ke-6 (enam) s/d ke-10 (sepuluh) dihitung perharinya sebesar 100% tarif dasar.
2. Masa II : Hari ke-11 (sebelas) sampai hari ke-20 (dua puluh) dihitung perharinya 150% dari tarif dasar.
3. Masa III : Hari ke-21 (dua puluh satu) dan seterusnya dihitung perharinya 200% dari tarif dasar.

Apabila peti kemas isi ekspor sampai dengan hari ke-10 (sepuluh) belum dapat dikapalkan yang bukan disebabkan oleh karena pemilik

barang/eksportir, pihak pelabuhan dapat mengenakan tarif jasa penumpukan sampai dengan hari ke-10, sebesar satu hari dari tarif dasar dan untuk hari selanjutnya dan untuk hari selanjutnya dikenakan tarif yang berlaku pada masa II dan III.

Selanjutnya untuk kelancaran operasional pelayanan dilapangan, pelabuhan dapat menetapkan atau mengatur masa penumpukan dan besaran persentase tarif progresif terhadap peti kemas kosong.

Dari uraian-uraian sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan bahwa tarif bongkar muat di pelabuhan yang ditentukan oleh pemerintah dibuat berdasarkan pertimbangan antara lain :

- a. Upaya mendorong perkembangan dan pertumbuhan sektor pelayaran nasional.
- b. Menunjang pertumbuhan ekonomi nasional.
- c. Memperkecil biaya angkutan laut.
- d. Pemanfaatan fasilitas pelabuhan terutama alat bongkar muat.

Tarif bongkar muat di pelabuhan terbagi atas :

- a. Tarif bongkar muat barang umum (*general cargo*).
- b. Tarif bongkar muat peti kemas (*container*).

### II.1.3. Biaya Pergerakan Peti Kemas

#### 1. *Terminal Handling Charges*

*Terminal Handling Charges* (THC) adalah biaya *handling* FCL *container* di pelabuhan atas kegiatan :

- a. Menerima peti kemas dari kapal



- b. *Marshalling*
- c. *Stacking* dan *restacking*
- d. Menyerahkan kepada *consignee*, atau
- e. Menerima peti kemas dari *shipper*
- f. Menyerahkan peti kemas ke kapal.

THC dibayar oleh pemilik barang kepada perusahaan pelayaran dengan tarif yang ditetapkan oleh pelayaran. Selanjutnya pelayaran membayarkan operator terminal berdasarkan tarif pelabuhan yang berlaku setempat.

Menhub melalui suratnya nomor PR.302/1/16Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 menetapkan tarif THC per kontainer 20 kaki sebesar US\$ 95, terdiri atas *container handling charge* (CHC) US\$ 70 dan surcharge US\$ 55 dari besaran semula yaitu US\$ 150.<sup>4</sup> Adapun komposisi besaran THC tersebut, untuk peti kemas ukuran 20 kaki, yakni biaya penanganan peti kemas (*container handling charge/CHC*) sebesar 70 dollar AS dan biaya tambahannya 25 dollar AS, sehingga total THC-nya 95 dollar AS. Sementara untuk peti kemas ukuran 40 kaki, komposisinya adalah CHC sebesar 105 dollar AS dan biaya tambahannya sebesar 40 dollar AS. Besaran biaya penanganan peti kemas ukuran 20 kaki dan biaya tambahannya yang

---

<sup>4</sup> Seluruh Pelayaran Asing Turunkan THC  
[http://www.beritaindonesia.co.id/data/arsip/2006/01/09/seluruh\\_pelayaran\\_asing\\_turunkan\\_thc.php#002222](http://www.beritaindonesia.co.id/data/arsip/2006/01/09/seluruh_pelayaran_asing_turunkan_thc.php#002222) Diakses pada hari : Jumat, 5 Januari 2007.

berlaku adalah 95 dollar AS. Sementara untuk ukuran 40 kaki, biayanya 145 dollar AS.<sup>5</sup>

## 2. *LCL Service Charge*

*LCL service charge* adalah biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk *handling LCL container* dipelabuhan, seperti *stuffing, unstuffing delivery, receiving*, dan pemakaian alat mekanik seperti *lift on/off*. *LCL service charge* sama seperti biaya OPP/OPT pada *breakbulk cargo*.

## 3. *Demurrage*

*Demuragge* merupakan denda atau *penalty* yang harus dibayar oleh pemilik barang pemakaian peti kemas melebihi *free time*, yakni waktu yang diberikan oleh pelayaran untuk mengosongkan atau mengembalikan peti kemas setelah dibongkar dari kapal. Apabila waktu yang ditentukan terlewat maka pemilik barang dikenakan *demuragge*. Lamanya *free time* ditentukan sendiri oleh perusahaan pelayaran dan berbeda antar masing-masing pelayaran. Ada yang seminggu, dua minggu, atau tiga minggu. Tarif harian juga berbeda antar perusahaan pelayaran.

## 4. *Detention*

*Detention* adalah denda (*penalty*) yang harus dibayar oleh pemilik barang apabila pengembalian peti kemas atau peralatan peti kemas, seperti *chassis/prime mover* melewati waktu yang

---

<sup>5</sup> Jakarta : THC Efektif Hari Ini Pengelola Pelabuhan Keluarkan Surat Keputusan, November 1, 2005. *Harian Kompas*. Diakses pada hari : Jumat, 5 Januari 2007. ([www.kompas.co.id](http://www.kompas.co.id)).

diizinkan. *Container on chassis* dihitung mulai dipakai dari depot pelayaran atau UTPK.

#### 5. Deposit

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan oleh *consignee* kepada agen pelayaran sebagai jaminan pada waktu mengambil peti kemas dari lapangan penumpukan (CY). Jaminan diperlukan oleh agen pelayaran atas kemungkinan kekurangan pembayaran *demurage/detention* dan untuk jaminan perbaikan peti kemas apabila ternyata pada waktu peti kemas kosong dikembalikan terdapat kerusakan. Jaminan akan diperhitungkan dengan seluruh biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang dan apabila jaminan lebih besar maka sisanya akan dikembalikan.

#### 6. *Repair/Cleaning*

Pada waktu *container* dikembalikan ke depot, pemilik barang harus membayar biaya *cleaning* dan *repair (minor damage)*. Di Indonesia kebiasaannya adalah membebankan biaya tersebut secara pukul rata tanpa memperhatikan apakah benar peti kemas tersebut perlu dibersihkan dan diperbaiki. Selain itu, juga ada *drop-off charges*.

## II.2. FASILITAS PENUNJANG BONGKAR MUAT PETI KEMAS

Apabila peti kemas diharapkan dapat melakukan bongkar muat dengan cepat dipelabuhan, maka perlu ketersediaan *crane container* yang dipersiapkan dipelabuhan atau diatas kapal yang bersangkutan. Agar tidak menimbulkan

hambatan dalam proses bongkar muat, maka fasilitas penunjang kegiatan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Tersedianya alat-alat khusus seperti *gantry crane*, *forklift container*.
2. Fasilitas *Open storage* untuk penimbunan *container*.
3. Tersedia dermaga khusus peti kemas.
4. Fasilitas *truck trailer*.

Fasilitas tersebut dapat mempercepat kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat peti kemas dengan cepat, kemudian pihak agen pelayaran menerima dan melakukan penimbunan kedaerah timbun sementara dipelabuhan atau diangkut langsung keluar pelabuhan dengan *trailer truck* ke alamat penerima barang, Peti kemas dibuat untuk dapat dipadatkan dengan berbagai jenis barang produk industri dan memiliki daya tampung muatan dalam 1 (satu) peti kemas yang cukup tinggi volumenya dan yang dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal ke gudang atau tempat penimbunan dan sebaliknya.

Oleh karena peti kemas telah merupakan mode angkutan internasional, maka perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia juga harus demikian cepat agar dapat menyesuaikan dirinya dengan perkembangan sistem angkutan. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan apabila hendak melaksanakan penggunaan peti kemas secara efektif yaitu :

1. Tersedianya fasilitas pelabuhan yang cukup untuk melayani traffic *container* seperti :
  - a. *Shore crane* atau *gantry crane*

- b. Lapangan timbun *container*
  - c. Dermaga khusus *container*
  - d. Sarana angkutan, jalan raya dan *trailer*.
2. Tersedianya sarana angkutan yang memadai yang tidak hanya terbatas di daerah pelabuhan, tetapi jaringan angkutan dan jalan raya yang cukup luas dan lebar di daerah pelabuhan untuk memudahkan ruang gerak alat angkut peti kemas, termasuk jaringan yang masuk ke jantung kota, dalam rangka *door to door service*.
  3. Kebutuhan perniagaan yang cukup mendesak sehingga :
    - a. Muatan perlu diangkut dengan aman dalam jumlah yang cukup banyak dan perjalanan jauh.
    - b. Kondisi pelabuhan didesak untuk melakukan suatu sistem pengangkutan yang memanfaatkan *container* untuk :
      - (1) Mempercepat arus angkutan dan bongkar muat barang.
      - (2) Banyaknya kerusakan yang timbul akibat *cargo handling* dipihak buruh yang tidak trampil dan suka melakukan pencurian.
      - (3) Adanya muatan yang cukup tinggi nilainya, yang mana memerlukan pelayanan khusus dan supaya dapat disampaikan dengan cepat ke-alamat yang dituju.
  4. Peralatan dan lembaga niaga swasta ataupun pemerintah seperti ekspedisi muatan kapal laut, pergudangan, *stevedoring*, pelayaran, *custom clearance* yang cukup cepat dan cermat.

5. Adanya peraturan pelabuhan tentang masalah muat bongkar dari kapal agar memberikan prioritas bagi muatan peti kemas agar segera dibongkar dan di-*stripping*.
6. Adanya lapangan penumpukan peti kemas dimana dapat dilakukan reparasi dengan menunjuk lessor yaitu pemilik *container* yang menunjuk agen-agennya, yang mana tentunya sekalian yang memiliki bengkel untuk dapat melayani perbaikan *container* dari berbagai jenis dan ukuran.

### II.3. PELAYANAN JASA KEPELABUHANAN

Pelabuhan memberi fasilitas dan pelayanan untuk kapal yang berkunjung. Pelayanan tersebut bisa dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang (KM 65 Tahun 1994) <sup>6</sup>.

#### II.3.1. Pelayanan Jasa Kapal

##### a. Jasa labuh

Jasa labuh dikenakan terhadap kapal yang menggunakan perairan pelabuhan. Tarif jasa labuh didasarkan pada *gross register ton* dari kapal yang dihitung per 10 hari.

##### b. Jasa Tambat

Setiap kapal yang berlabuh dipelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia, akan dikenakan jasa tambat. Ketentuan jasa tambat

---

<sup>6</sup> R.P, Suyono. Shipping pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui laut. Edisi Revisi. Jakarta : PPM. 2003. Halaman 32-36.

diatur dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor :  
KM 65 Tahun 1994, Bab III pasal 4 yang berisi :

1. Tarif jasa tambat dikenakan terhadap kapal yang tertambat ditambatan beton dan besi/kayu, pelampung dan *breasting dolphin* dipinggiran serta kapal yang merapat pada kapal lain yang sedang sandar/tambat.
2. Terhadap kapal ro/ro dan ferry yang apabila bertambat pada tambatan menggunakan *rampdoor*, dikenakan tarif tambahan sebesar 25% (dua puluh lima persen) dari tarif dasar.
3. Kapal yang bertambat diberi batas waktu sebagai berikut :
  - a) Kapal berukuran sampai dengan 999 GRT diberi batas waktu 3 etmal.
  - b) Kapal berukuran 1.000 GRT sampai dengan 2.499 GRT diberi batas waktu 4 etmal.
  - c) Kapal berukuran 2.500 GRT sampai dengan 4.999 GRT diberi batas waktu 6 etmal.
  - d) Kapal berukuran 5.000 GRT sampai dengan 9.999 GRT diberi batas waktu 8 etmal.
  - e) Kapal berukuran 10.000 GRT sampai dengan 14.999 GRT diberi batas waktu 10 etmal.
  - f) Kapal berukuran 15.000 GRT keatas diberi batas waktu 14 etmal.

4. Kelebihan waktu tambat dari batas waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat 3 dikenakan tarif jasa tambat sebesar 200% (dua ratus persen) dari tarif dasar.
5. Tarif jasa tambat dihitung sekurang-kurangnya untuk  $\frac{1}{4}$  etmal (6 jam) dengan pembulatan sebagai berikut :
  - a) Pemakaian tambat sampai dengan 6 jam dihitung  $\frac{1}{4}$  etmal.
  - b) Pemakaian tambat lebih dari 6 jam dihitung  $\frac{1}{2}$  etmal.
  - c) Pemakaian tambat lebih dari 12 jam sampai 18 jam dikenakan  $\frac{3}{4}$  etmal.
  - d) Pemakaian tambat lebih dari 18 jam sampai 24 jam dikenakan 1 etmal.
6. Kapal yang bertambat lebih dari satu tambatan (berpindah tambatan) perhitungan masa tambatnya didasarkan pada pejumlahan waktu dari penggunaan tambatan dan dikenakan tarif tambat tertinggi, tidak termasuk waktu bertambat pada pelampung dan *breasting dolphin*.

**c. Jasa Pemanduan**

Setiap kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib mempergunakan pandu. Sesuai dengan tugasnya, jasa pemanduan ada dua jenis, yaitu pandu laut dan pandu Bandar.



1. Pandu laut adalah pemanduan diperairan antara batas luar perairan hingga batas pandu Bandar.
2. Pandu Bandar adalah pandu yang bertugas memandu kapal dari batas perairan Bandar hingga kapal masuk dikolam pelabuhan dan sandar didermaga.

Penyelenggaraan pemanduan di Indonesia ditentukan dengan keputusan menteri perhubungan No.KM 24 Tahun 2002 dan berlaku untuk kapal-kapal yang lebih besar dari 500 BRT. Perairan wajib pandu dibagi dalam kelas I, II dan III. Pandu pelayanannya hanya memberi bantuan kepada nahkoda.

#### **d. Jasa Tunda**

Melihat terbatasnya kemampuan mesin kapal, kepadatan lalu lintas, arus, cuaca, kedalaman serta alur/kolam dan kemampuan gerak kapal, apabila kapal hendak masuk dan sandar di kolam pelabuhan harus mempergunakan kapal tunda dan kepil. Demi keselamatan kapal yang berolah gerak dalam perairan pelabuhan, kapal harus mempergunakan kapal tunda. Tarif jasa penundaan didasarkan pada kelompok GRT kapal dan unit kapal tunda yang dipakai serta jam pemakaian ketentuan penggunaan kapal tunda dan kapal kepil adalah sebagai berikut :

1. Panjang kapal 71 s/d 100 meter, minimal dibantu oleh satu kapal tunda berdaya minimal 600 PK.
2. Panjang kapal 101 s/d 150 meter, minimal dibantu oleh dua kapal tunda dengan daya 1.600 PK s/d 3.400 PK.

3. Panjang kapal 151 s/d 200 meter, minimal dengan dua kapal tunda dengan daya 3.400 PK s/d 5.000 PK.

Kapal dengan panjang lebih dari 30 meter atas pertimbangan keselamatan harus memakai kepil, yaitu kapal kecil yang bertugas membawa tali kapal atau tali buangan dari atau ke dermaga untuk membantu mengikat atau melepaskan tali kapal di dermaga, jembatan, pelampung, *dolphin* atau lainnya.

### II.3.2. Pelayanan Jasa Barang

#### a. Jasa Dermaga

Setiap barang yang dimuat dan dibongkar lewat dermaga dikenakan uang dermaga (*wharfage*). Tarif uang dermaga didasarkan pada Ton/m<sup>3</sup> barang (KM 65 Tahun 1994, Bab VIII, Pasal 10).

#### b. Jasa Penumpukan

Untuk barang-barang ditumpuk sementara, baik dalam gudang maupun lapangan terbuka dikenakan biaya penumpukan. Tarif jasa penumpukan didasarkan pada Ton/m<sup>3</sup> barang dan hari lamanya penumpukan. Dalam tarif penumpukan terdapat hari-hari dimana sewa penumpukan dibebaskan.

#### c. Jasa Penyewaan Alat-alat

Untuk penyewaan alat-alat bongkar muat dan lain sebagainya ditentukan tarifnya oleh masing-masing pelabuhan.