

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan dan Bongkar Muat

2.1.1 Definisi Pelabuhan

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan/atau 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 antarmoda transportasi.

Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana di dalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (central) dari suatu daerah pendukung (hinterland) dan penghubung dengan daerah di luarnya. (*Pius H.W,2012*)

Adapun jenis, peran, fungsi, dan fasilitas pelabuhan, antara lain :

a. Jenis Pelabuhan

1) Pelabuhan umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut. Di

Indonesia dibentuk empat badan usaha milik negara yang diberi wewenang mengelola pelabuhan umum. Keempat badan usaha tersebut adalah PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I berkedudukan di Medan, Pelabuhan Indonesia II berkedudukan di Jakarta, Pelabuhan Indonesia III berkedudukan di Surabaya dan Pelabuhan Indonesia IV berkedudukan di Ujung Pandang.

2) Pelabuhan khusus

Pelabuhan Khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

b. Peran pelabuhan yang penting dalam sistem transportasi nasional :

- 1) Pintu gerbang komersial suatu daerah atau negara.
- 2) Titik peralihan darat dan laut.
- 3) Tempat peralihan moda transportasi laut ke moda transportasi darat.
- 4) Tempat penampungan dan distribusi barang.

c. Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 1) *Interface*, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya.
- 2) *Link*, pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam sistem transportasi.
- 3) *Gateways*, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau negara. (*Triatmodjo, 1996*)

d. Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penujang Pelabuhan

Untuk menunjang kelancaran aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas ini juga bisa menjadi ukuran baik buruknya suatu pelabuhan. Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang ada dalam pelabuhan. Menurut Capt. R.P

Suyono dalam bukunya yaitu “Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut”.

1) Penahan Gelombang

Penahan gelombang adalah konstruksi dari batu – batuan yang kuat dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu. *Breakwater* mempunyai fungsi untuk melindungi daerah pelabuhan dari gelombang dan sedimentasi, yaitu dengan memperkecil tinggi gelombang laut sehingga kapal dapat berlabuh dengan tenang dan melakukan bongkar muat dengan lancar serta mengurangi tingkat pengendapan pada alur dan kolam pelabuhan. Dengan demikian dalam pelabuhan cuaca lebih tenang dari luar karena terlindung. Penahan gelombang (*breakwater*) mempunyai bentuk dan model yang bermacam-macam, baik dari bentuk maupun dari bahan penyusunnya

(1) Penahan Gelombang Batu Alam

Pemecah gelombang jenis ini menahan gaya – gaya horizontal yang ditimbulkan akibat gelombang – gelombang statis dan dinamis. Dasar konstruksinya terdiri dari inti di tengah dan di sekelilingnya dipasang batu – batu besar sebagai pelindung terhadap gerakan dan sapuan akibat gelombang. Pelindung ini terdiri dari beberapa lapis dengan kemiringan tertentu.

(2) Penahan Gelombang Batu Buatan

Pemecah gelombang batu buatan mempunyai beberapa macam bentuk, pemakaian batu buatan ini digunakan bila di lokasi yang diinginkan batu-batu alam tidak tersedia.

(3) Pemecah Gelombang Dinding Tegak

Pemecah gelombang dinding vertikal ini bentuknya bermacam-macam seperti silinder dan kotak. Fungsi dinding vertikal ini adalah merefleksi gelombang sehingga energinya hilang dan gelombang akan pecah.

2) Dermaga Jembatan (*Jetty*)

Jembatan atau *jetty* adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut dari pantai atau daratan. Biasanya dibuat dari beton, baja, atau kayu dan dibuat untuk menampung sementara barang yang akan dimuat atau dibongkar dari/ke kapal yang sandar di jembatan itu. Karena menjorok ke luar dari daratan, air di pinggir jembatan *jetty* lebih dalam dari pinggir sehingga kapal mudah sandar. Bila menjoroknya jauh keluar dari pantai biasanya berbentuk T.



Gambar 1. Dermaga Jetty

Sumber : PT. Dharma Subur Satya

3) *Dolphin*

Dolphin adalah kumpulan dari tonggak–tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar di dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkang (*lighter*). Biasanya terdiri dari konstruksi dua tonggak yang menahan kapal di bagian muka dan belakangnya.



Gambar 2. *Dolphin*

Sumber : MPM Rubber

4) *Mooring Buoys* (Pelampung Pengikat)

Mooring Buoys adalah Pelampung tempat kapal ditambatkan untuk melaksanakan suatu kegiatan bongkar/muat dengan bantuan tongkang. Keuntungannya adalah bahwa kapal dapat melaksanakan kegiatan bongkar/muat pada kedua sisinya.



Gambar 3. *Mooring Buoys* (Pelampung Pengikat)

Sumber : MPM Rubber

5) *Single Buoy Mooring* (SBM)

Single buoy mooring adalah pelampung pengikat di mana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

6) Tongkang (*lighter*)

Tongkang adalah perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk menggangkut muatan atau barang - barang dari atau ke kapal yang dimuat/dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.



Gambar 4. Kapal Tongkang

Sumber : PT. Intisentosa Alambahtera

7) Tempat Labuh

Tempat labuh adalah tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melaksanakan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan.

8) Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan dan sandar di dermaga. Alur kapal harus dikeruk secara teratur agar kapal dengan sarat tertentu bisa masuk. Sarat kapal adalah kedalaman bagian kapal yang terendam di air. Kolam pelabuhan adalah perairan yang berada di depan dermaga yang digunakan untuk bersandarnya kapal. Kolam pelabuhan mempunyai fungsi untuk menampung kapal yang sandar selama dalam pelabuhan, kapal dapat dengan mudah melaksanakan bongkar muat tanpa terganggu oleh gelombang, karena kolam pelabuhan berada di dalam wilayah yang terlindung *breakwater* (pemecah gelombang). Kolam pelabuhan mempunyai bentuk memanjang yang biasanya dipakai untuk pelabuhan petikemas, dan kolam yang mempunyai bentuk jari, dapat dibuat bila garis pantai mempunyai kedalaman terbesar menjorok ke laut dan tidak teratur khususnya dibangun untuk melayani kapal dengan muatan umum (*general cargo*).

9) Rambu Suar

Rambu suar adalah tanda – tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh. Bila letak rambu-rambu kurang jelas maka dapat mengakibatkan kapal kandas, juga bila kapal berlabuh, jangkarnya dapat menggaruk kabel komunikasi atau kabel listrik dibawah air, atau terjadi kapal berlabuh di daerah yang terlarang.



Gambar 5. Rambu Suar

Sumber : merahbirunews.com

10) Gudang

Gudang adalah tempat penampungan barang yang tertutup agar terlindung dari cuaca. Gudang merupakan bagian yang penting dari suatu pelabuhan karena di dalam gudang inilah barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal untuk sementara disimpan, kecuali bila muatan dimuat dalam petikemas. (Ardian. F & Benny A.S, 2011)

2.1.2 Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 tahun 2002, yang dimaksud dengan perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat dipelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKMB) dan peralatan bongkar muat.

2.1.3 Pengertian Bongkar Muat

Bongkar muat adalah suatu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwading* (pengiriman) barang. Menurut F.D.C Sudjatmiko (1985:384), pembongkaran merupakan suatu pemindahan dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal. Yang dimaksud dengan kegiatan pemuatan adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal, sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya (menimbun) di gudang pelabuhan. (*Matius E.P, Ekka P.A, Iful .N, 2017*)

2.1.4 Kewajiban PBM Serta Tugas dan Tanggung Jawabnya

Selama melakukan kegiatan usahanya PBM memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha dalam keputusan ini, dan kebijaksanaan umum pemerintah di bidang penyelenggaraan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.
- b. Memenuhi batas minimal kecepatan bongkar muat yang telah ditetapkan pada setiap pelabuhan.
- c. Mengenakan/memberlakukan tarif yang berlaku sesuai peraturan.
- d. Meningkatkan keterampilan kerja.
- e. Bertanggung jawab terhadap barang selama berada di bawah pengawasannya
- f. Bertanggung jawab kepada kerusakan alat bongkar muat barang (gear) kapal yang disebabkan oleh kesalahan dan kelalaian orang-orang yang bekerja di bawah pengawasannya.
- g. Menyampaikan laporan kegiatan usahanya secara berkala kepada Adpel setempat berupa laporan harian, bulanan, dan tahunan.
- h. Menaati segala peraturan perundangan yang berlaku. Dalam melakukan pelayanan, PBM harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelindo, perusahaan pelayaran, EMKL, pemilik barang, penyedia tenaga

buruh, Adpel, imigrasi, beacukai, karantina, dsb. Masing-masing pihak memiliki tugas dan tanggung jawab. Sedangkan PBM mempunyai tanggung jawab atas:

- 1) Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- 2) Keselamatan penerimaan dan penyerahan barang.
- 3) Kebenaran laporan yang disampaikan.
- 4) Mengatur penggunaan TKBM dan peralatan sesuai kebutuhan.

(*Benny A.S,2011*)

2.1.5 Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan. Menurut Suyono (2007 : 334) kegiatan bongkar muat dibagi dalam tiga kegiatan, yaitu :

a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah Kegiatan menurunkan barang dari palka ke dermaga atau menaikkan barang dari dermaga ke palka kapal menggunakan alat sesuai dengan barang yang dinaikan atau diturunkan seperti crane kapal, *mobile crane*, *container crane*, crane darat dan alat yang lainnya sesuai dengan kondisi dan situasi kegiatan

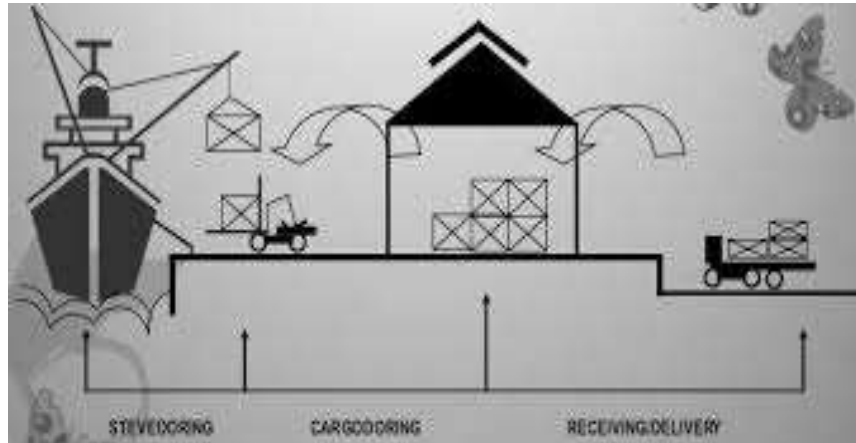
b. *Cargodoring*

Cargodoring adalah Kegiatan memindahkan barang yang diturunkan dari pinggir lambung kapal atau mengirimkan barang dari lapangan penumpukan ke lambung kapal dengan alat transportasi seperti (*Truck*, *Head Truck*, atau alat lainnya) sesuai dengan kondisi barang yang diangkut.

c. *Receiving / delivery*

Receiving adalah Kegiatan menerima barang dari para pengirim/ shipper untuk selanjutnya diproses untuk dikapalkan atau menerima barang ke wilayah pelabuhan. Sedangkan *delivery* adalah kegiatan mengirim barang sejak barang keluar dari lingkungan pelabuhan sampai

barang diterima pemilik barang (consignee) atau penyerahan barang dari wilayah pelabuhan kepada pemilik. (Iswanto, 2016)



Gambar 6. Mekanisme Kegiatan Bongkar Muat Barang

Sumber : PT. Mitra Karunia Samudra

2.1.6 Pelaksanaan Bongkar Muat

Tenaga supervisi bongkar muat adalah tenaga pengawas bongkar muat yang disediakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM) yang terdiri dari:

- 1) *Stevedore* adalah pelaksana penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat di atas kapal.
- 2) *Chief tally clerk* adalah penyusunan rencana pelaksanaan dan pengendali perhitungan fisik, pencatatan dan survei kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi serta membuat laporan.
- 3) *Foreman* adalah pelaksanaan dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang dan sebaliknya serta membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
- 4) *Tally clerk* adalah pelaksana yang melakukan kegiatan perhitungan pencatatan jumlah, merk, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
- 5) *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.
- 6) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

7) *Quay supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan mengawasi kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya. (Ardian.F & Benny A.S, 2011)

2.1.7 Alat Bongkar Muat Konvensional dan Curah

Jenis peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat didasarkan pada terminal muatan, yakni terminal konvensional yang dalam perkembangannya senantiasa berubah fungsi menjadi terminal multipurpose dan terminal curah.

a. Terminal multipurpose

Peralatan utama yang digunakan pada terminal serbaguna ini adalah alat bongkar muat barang umum yakni *forklift* dan *mobile crane*.

1) *Forklift*

Garpu pengangkat ini adalah mesin angkat dan angkut muatan ke dan dari dermaga, dan di sekitar terminal, digudang atau lapangan. Pemakaian alat ini luas sekali, tidak terbatas dipelabuhan saja, akan tetapi juga ditempat-tempat non-pelabuhan seperti di pabrik, stasiun, bengkel dan sebagainya. Digerakkan dengan menggunakan motor diesel yang dilengkapi dengan sistem hidrolik pengangkat beban. *Forklift* jenis lain yang digerakkan dengan tenaga listrik digunakan di gudang logistik, toko, dan palka kapal.



Gambar 7. *Forklift*

Sumber : *IPC Port Of Banten*

2) *Mobile Crane*

Mobile crane alat angkat angkat yang digunakan untuk lingkungan kerja di pelabuhan, di lokasi bangunan sipil bertingkat, proyek jalan-jembatan, bengkel dan sebagainya. Sebuah *mobile crane* terdiri dari dua unit besar menjadi satu yaitu unit kendaraan dan unit pengangkat. Seringkali mesin penggeraknya juga dua unit, satu mesin kendaraan dan satu mesin pengangkat. Sedangkan *crane kapal* tidak beda dengan *crane mobil*, *crane kapal* digunakan khusus untuk mengangkat barang (*cargo*) dari kapal maupun dari kendaraan darat.



Gambar 8. *Mobile Crane*

Sumber : PT Karana Panorama Logistik

b. Terminal Curah

Terminal yang sudah mengkhususkan (*spesialisasi*) pada satu macam komoditas seperti terminal batubara, biji besi, dan terminal khusus minyak. Alat bongkar muat yang disediakan adalah peralatan khusus seperti *loader/unloader*, *wheel loader* dan *pipa galvanis*.

1) *Loader/Unloader*

Alat bongkar muat curah kering terdiri dari berbagai macam yang digerakkan secara elektro-mekanik, hidrolik, atau pneumatik. Antara lain sebagai contoh batang spiral, alat hisap, *vaccum*, *bucket*, *grab* yang dilengkapi dengan instalasi pipa atau *belt conveyor*, *hopper*, dan *wheel loader*.

2) *Wheel Loader*

Operasi bongkar muat dan stock piling diterminal curah kering seperti batubara, *cement clinker* dilaksanakan dengan memakai *wheel loader*. Alat ini dilengkapi dengan *bucket* kapasitas tiga sampai lima ton dan beroperasi sebagai alat angkat angkut terminal.



Gambar 9. *Wheel Loader*

Sumber : PT Karana Panorama Logistik

3) *Pipa Galvanis*

Pipa galvanis bisa digunakan untuk mengalirkan air, gas, udara maupun objek tertentu yang bisa dialirkan dengan pipa. Bahkan jika objek yang dialirkan memiliki tekanan yang cukup tinggi sekalipun, akan tetap aman dialirkan melalui pipa galvanis ini. Tidak hanya itu saja, pipa ini juga aman digunakan untuk mengalirkan cairan yang bersifat mempercepat proses korosi. (*Lasse, 2014*)



Gambar 10. *Pipa Galvanis*

Sumber : indonesia.alibaba.com

2.1.8 Dokumen – Dokumen Bongkar Muat

Dokumen, data dan informasi yang dibutuhkan dalam pelaksanaan bongkar Muat yaitu :

- 1) *Manifest* adalah surat muatan kapal yang menerangkan secara rinci jenis dan volume barang yang berada didalam kapal.
- 2) *Delivery Order* adalah dokumen yang dipergunakan oleh pemilik barang/wakil pemilik barang yang didalamnya menerangkan mengenai nama barang pemilik barang, jumlah barang, dan sebagainya.
- 3) *Bill Of Lading* adalah dokumen kontrak pengangkutan barang, dokumen kepemilikan barang sekaligus menjadi dokumen tanda bukti penerimaan barang.
- 4) *Cargo List* adalah dokumen yang berisi daftar muat semua barang yang berada didalam kapal.
- 5) Surat Perintah Kerja (SPK) adalah dokumen yang diterbitkan sebagai dasar dalam melakukan kegiatan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan.
- 6) Rencana kegiatan Bongkar Muat (RKBM) adalah dokumen pernyataan kerja bongkar muat yang disampaikan oleh PBM kepada perusahaan pelayanan dan KSOP dalam persetujuan bongkar muat.
- 7) *Time Sheet* adalah laporan harian bongkar/muat, jam-jam kerja, kendala yang dihadapi, penggunaan tenaga supervisi, penggunaan TKBM, dan penggunaan peralatan bongkar muat yang digunakan.
- 8) *Statement Of Fact* adalah seluruh *time sheet* yang dibuat selama kegiatan bongkar berlangsung.
- 9) *Ship particullar* adalah data-data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, *design* kapal, jumlah palka, jumlah crane, dan kapasitas crane.
- 10) *Stowage Plane* adalah gambaran informasi kondisi muatan yang berada dalam ruang muat baik mengenai letak, jumlah, dan berat muatan sesuai *consignment mark* masing – masing pelabuhan tujuan.

- 11) *Notice Of Readiness (NOR)* adalah surat yang dibuat oleh nahkoda yang menyatakan bahwa kapal telah siap untuk melaksanakan kegiatan pembongkaran atau pemuatan.
- 12) *Invoice* adalah dokumen pernyataan tagihan yang wajib dibayar oleh *customer*.
- 13) Berita Acara adalah dokumen pernyataan yang dibuat oleh perusahaan PBM yang menyatakan bahwa proses bongkar muat telah selesai dilaksanakan.
- 14) *Vessels Experience Factor* adalah jumlah *cargo* yang dimuat atau dibongkar dengan angka pengukur kapal.
- 15) *Last Three Cargoes and Tank Preparation Report* adalah dokumen yang menyatakan kebersihan tanki yg di terima oleh *surveyor*.
- 16) *Shipping Instruction* merupakan perintah pengapalan dari perusahaan pelayaran yang ditujukan kepada PBM barang yang akan mengangkut barang tersebut.
- 17) *Crew List* merupakan daftar nama dari seluruh anggota atau awak kapal, lengkap dengan umur, nomor dan jenis dokumen kelautan seperti ijazah/sertifikat, buku pelaut, paspor, kewarganegaraan dan lain-lain yang dianggap perlu. (*Benny A.S, 2011*)

2.1.9 Pihak dan Instansi dalam Kegiatan Bongkar Muat

Beberapa pihak-pihak yang terkait dengan perusahaan pelayaran dalam melaksanakan operasionalnya antara lain:

- 1) *Shipper* (pengirim barang) yaitu orang atau badan hukum, yang mempunyai muatan kapal laut untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan muatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
- 2) *Consignee* (penerima barang), yaitu orang atau badan hukum yang berhak menerima barang muatan kiriman shipper dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
- 3) Perusahaan pelayaran adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau swasta, terbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan *Comanditer* (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa

dalam bidang penyediaan barang ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri maupun luar negeri.

- 4) Ekspedisi Muat Kapal Laut (EMKL) atau *Forwarder*, yaitu perusahaan yang mengurus barang - barang muatan kapal laut dan dokumen-dokumen untuk mengirim atau menerimanya ke kapal atau dari kapal, sebagai wakil pengirim/penerima barang muatan kapal laut.
- 5) *Carrier* (pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan muatan (barang) dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan menggunakan kapal laut.
- 6) *Stevedoring* atau Perusahaan Bongkar Muat (PBM), yaitu perusahaan yang berusaha untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan ke dan dari kapal laut.
- 7) Pengguna jasa adalah perusahaan pelayaran atau agen dan perusahaan bongkar muat (PBM) melakukan aktivitas kepelabuhanan yang diberikan *port user* oleh perusahaan.
- 8) Tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan kegiatan atau pekerjaan bongkar muat dipelabuhan.
- 9) Agen pelayaran adalah perusahaan yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran untuk mewakili segala kepentingan disuatu pelabuhan dan selanjutnya dalam peraturan disebut Agen.
- 10) Surveyor adalah seorang yang memiliki keahlian khusus di bidang jasa survey atas dasar ilmu dan memiliki sertifikat provesi surveyor yang terakreditasi serta memiliki pengalaman kerja di bidang survey muatan.
- 11) Syahbandar / KSOP adalah pejabat pemerintah yang mengepalai urusan pelayaran di pelabuhan yang bertugas untuk mengawasi dan menegakkan 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.

- 12) PT. PELINDO adalah badan usaha milik negara yang bergerak di bidang logistik, secara spesifik pada pengelolaan dan pengembangan pelabuhan.
- 13) Bea Cukai adalah instansi pemerintah yang melayani masyarakat di bidang kepabeanan dan cukai yang mengatur dan mengawasi masuk dan keluarnya barang dari area pabean.
- 14) Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) adalah satuan kerja perusahaan yang bertugas memberikan pelayanan kepada pengguna jasa dalam rangka merencanakan dan menetapkan pelayanan labuh, pemanduan, penundaan, tambat, bongkar muat, dan penumpukan barang dengan melibatkan Perusahaan Pelayaran dan Perusahaan Bongkar Muat.

(Benny A.S, 2011)

2.2 Crude Palm Oil (CPO)

Tanaman kelapa sawit (*Elaeis guinensis* jack JAQC) adalah tanaman berkeping satu yang termasuk dalam *familia palmae* berasal dari Nigeria, Afrika Barat. Nama *genus elaeis* berasal dari bahasa Yunani yang artinya minyak, sedangkan spesies *guinensis* berasal dari guinea yaitu tempat di mana seorang ahli bernama Jacquin menemukan tanaman kelapa sawit pertama kali di pantai Guinea. Kelapa sawit dapat tumbuh subur di daerah beriklim tropis dengan curah hujan 2000 mm/tahun dengan suhu kisaran 22-32°C. Daerah penanaman kelapa sawit di Indonesia yang paling baik adalah di daerah Jawa Barat (Lebak dan Tangerang), Riau, Lampung, Sumatera Utara, Sumatera Barat, dan Aceh (Ketaren,1986).

Bagian dari kelapa sawit yang paling banyak diolah adalah buahnya karena buah dari kelapa sawit memiliki nilai jual yang sangat tinggi. Bagian daging buah menghasilkan minyak kelapa sawit mentah atau yang disebut Crude Palm Oil (CPO), minyak plasma, dan Palm Kernel Oil (PKO). Produk CPO inilah yang menjadi komoditas berharga karena memiliki susunan dan kandungan gizi yang

lengkap yang dapat digunakan sebagai bahan baku berbagai macam industri (Teguh,2010).

2.2.1 Kegunaan Produk CPO

a. Asam Lemak

Kegunaan asam lemak menurut Kirk-Othmer (1993) ada 8 yaitu :

1) Industri Sabun

Digunakan untuk memproduksi sabun. Selain itu memberikan busa sabun lebih banyak serta keharuman dan kemilauan.

2) Industri Karet

Asam lemak dalam proses pembuatan karet digunakan sebagai *softening* dan *plasticizing effect*.

3) Industri Kosmetik

Asam lemak dalam industri kosmetik digunakan sebagai bahan campuran pembuatan produk - produk kosmetik yang fungsinya untuk memberikan keharuman dan kemilauan.

4) Industri Lilin,

Dalam industri lilin, asam lemak digunakan sebagai campuran bahan untuk pembuatan lilin yang fungsinya untuk mempermudah melepaskan lilin dari cetaknya. Selain itu dengan ditambahkan asam lemak dalam proses pembuatan lilin, akan menjadikan produk lilin yang dihasilkan tidak cepat meleleh ketika dinyalakan, asap yang dihasilkan lebih sedikit mengurangi timbulnya tetesan-tetesan lilin.

5) Bila direaksikan dengan H₂ (hidrogenasi) akan menghasilkan fatty alcohol. Adapun kegunaan dari fatty alcohol adalah untuk pembuatan *surfactananionic* dan sebagai *emulsifier* dalam produk - produk pembersih dan lantai.

6) Bila direaksikan dengan *ester* (esterifikasi) akan menghasilkan asam lemak. Ada kegunaan dari ester asam lemak adalah untuk bahan campuran dalam industri - industri tekstil, untuk *substitute biodiesel*, dan industri farmasi (obat - obatan).

- 7) Bila direaksikan dengan nitrogen akan menghasilkan *fatty nitrogen*. Produk – produk *fatty nitrogen* ini banyak digunakan dalam pengolahan limbah yang fungsinya untuk mengurangi limbah - limbah yang bersifat *unbiodegradable* sehingga menjadi *biodegradable*.
- 8) Dapat digunakan sebagai *lubricants* (minyak pelumas).

b. Gliserol

Kegunaan gliserol, menurut (Kirk dan Othmer, 1966) ada 9 :

- 1) Industri makanan dan minuman
Digunakan sebagai *solven, emulsifier, conditioner, freeze, preventer* dan *coating* serta dalam industri minuman anggur.
- 2) Industri kertas
Digunakan sebagai *humectant, plasticizer, dan softening agent*.
- 3) Industri farmasi
Digunakan untuk antibiotik dan kapsul.
- 4) Industri logam
Digunakan untuk *pickling, quenching, stripping, electroplating, dan galvanizing*.
- 5) Industri tekstil
Digunakan untuk *lubricating, antishrink, waterproofing* dan *flameproofing*.
- 6) Fotografi
Digunakan sebagai *plasticizing*.
- 7) Peledak
Digunakan untuk membuat *nitrogliserin* sebagai bahan dasar peledak.
- 8) Resin
Digunakan untuk *polyurethanes, epoxies, phthalic acid dan maleic acid resin*.
- 9) Tobacco
Digunakan sebagai *humectant, softening agent* dan *flavor enhancer*.
(Diyah Eka Lestari, 2014)