

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran**

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

1. Pelayaran niaga (*shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan:

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relative lebih rendah.
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) perunit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor import dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan import yang dapat diangkut kapal-kapal asing. Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya.

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan Negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang/dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsuler) maupun luar negeri (ocean going shipping).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut :

- 1) *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ketempat lain.
- 2) *Time utility*, yaitu yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- 3) *Ownership utility*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

## **2.2 Pelabuhan**

### **1. Pengertian Pelabuhan**

Menurut Imam Wahyuma Udi & Gata Dian Asfari (2014) Pelabuhan adalah suatu daerah perairan (di samudera, estuari, muara sungai, dan teluk) dengan kedalaman yang memadai dan terlindungi dari gempuran gelombang, angin, dan arus, dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat berlabuh atau bertambat, crane-crane untuk melakukan bongkar muat barang/hewan, gudang untuk menyimpan barang-barang dalam jangka yang cukup lama, selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal darat untuk menaik turunkan penumpang, mengisi BBM, dll. Serta memiliki akses ke darat dengan transportasi penghubung seperti kereta api dan truk. Dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bisa sangat jauh dari pelabuhan tersebut (hinterland).

### **2. Arti Penting Pelabuhan**

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara, bahkan bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut merupakan

tuang punggung baik dari aspek ekonomi, sosial, budaya, pemerintah maupun pertahanan/keamanan nasional.

### **3. Macam-macam Pelabuhan**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849). Ada beberapa macam pelabuhan dilihat dari berbagai segi penyelenggaraan dan segi kegunaannya. Namun karena disini penulis menggunakan pelabuhan khusus pada saat praktek darat maka terdapat ada 2 jenis ditinjau dari segi penyelenggaraannya :

#### **a. Pelabuhan Umum**

Diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

#### **b. Pelabuhan Khusus**

Diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemilik pelabuhan.

### **4. Peran Otoritas Pelabuhan**

Menurut Benny Agus Setiono (2014) Inovasi undang-undang baru yang menyebutkan pengembangan otoritas pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung jawab utama mereka adalah untuk mengatur, memberi harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak tempat pelabuhan, jalur laut,(pengerukan), dan jalinan jalan pelabuhan. Setelah empat tahun pengembangan, undang-undang pelayaran baru dikeluarkan.Undang-undang ini mengandung sekitar 355 pasal yang mencakup berbagai macam masalah yang terkait dengan kelautan seperti, pelayaran, navigasi, perlindungan lingkungan, kesejahteraan pelaut, kecelakaan maritime, pengembangan SDM, keterlibatan masyarakat, penciptaan penjaga pantai, dan banyak lagi.

## 5. Pengaturan Mengenai Terminal-terminal Swasta (khusus)

Pemerintah pusat melalui Pelindo memiliki wewenang pengaturan terhadap pelabuhan-pelabuhan swasta di dalam wilayah kendali mereka, dan biasanya menggunakan wewenang, tersebut untuk menghindari persaingan dengan pelabuhankomersial mereka sendiri. Masalah tersebut telah diperdebatkan karenabanyak pelabuhan swasta mampu mengakomodasi kargo (umum) pihak ketiga dan memiliki kapasitas yang tidak terpakai.

## 2.3 Dokumen-Dokumen Dalam Optimalisasi Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

Menurut Arham, A. (2017 : 88) penanganan dokumen kapal adalah seluruh rangkaian proses pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan oleh beberapa orang dengan data dan petunjuk untuk mengawasi dan melakukan pemeriksaan terhadap surat-surat kelengkapan kapal yang datang di pelabuhan serta kapal yang akan berangkat dari pelabuhan atau melakukan pelayaran.

Menurut Audic (2017 : 88) dalam penanganan dokumen kapal yang terdiri dari beberapa dokumen seperti :

### 1. Shipping Order

Adalah surat perintah yang dikeluarkan oleh perusahaan atau agennya yang ditujukan kepada nahkoda atau perwira kapal untuk memuat barang.

### 2. Cargo Manifest

Adalah daftar semua perincian barang yang berada di kapal, karena setiap barang mempunyai B/L.

### 3. Bill of lading (B/L)

Adalah bukti kepemilikan barang yang dikeluarkan oleh pengusaha kapal atau agennya yang menyangkut barang bersangkutan di pelabuhan yang berfungsi sebagai :

- a. Tanda terima syah barang di kapal pelabuhan pemuatan yang ditandatangani oleh nahkhoda atau agen pelayaran.
- b. Perjanjian pengangkutan antara pengirim dan pengangkut
- c. Sebagai bukti kepemilikan

4. *Materreceipt* (Resimualim)

Berdasarkan *materreceipt* inilah pengirim barang menukarkan dengan tanda terima yang syah yaitu B/L

5. *Delivery order* (D/O)

Adalah surat perintah pengangkutan untuk menyerahkan barang kepada si penerima (*consigne*)

6. Faktur penjualan barang

Dokumen ini membuktikan kebenaran bahwa eksportir secara syah membeli barang yang dijual kepada si penjual atau importer

7. Polis dan asuransi laut (*marine insurance police*)

Adalah surat bukti tentang diasuransikannya barang yang dikirim dengan kapal laut dari pelabuhan pemuatan yang dikeluarkan oleh perusahaan asuransi

## **2.4 Pihak-pihak yang terkait Dalam Proses Kedatangan dan Keberangkatan kapal**

Menurut Suwarno (2011) Kegiatan pelayaran niaga timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di suatu tempat dan akan dijual di tempat lain sehingga timbul semboyan *The Flag follow The Trade* (bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Oleh karena itu dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang ada beberapa pihak-pihak yang terkait dalam melaksanakan operasionalnya, sebagai berikut:

1. *Shipper* (Pengirim barang), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk di angkut ke pelabuhan tujuan.
2. *Carrier* (Pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
3. *Consignee* (Penerima barang), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.
4. *Forwarder* atau Ekspedisi muat kapal laut (EMKL), yaitu perusahaan pelayaran yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen – dokumen untuk mengirim/menerimanya ke kapal/dari kapal atau dari gudang/ke gudang/lapangan

penumpukan di pelabuhan, sebagai wakil pengirim/penerimaan barang muatan kapal laut.

5. Perusahaan pergudangan (warehousing) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang.
6. *Container Freight Station (CFS)*, yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa shipper kemudian digabungkan untuk dimasukkan dalam satu container (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari container dikeluarkan (*unstuffing atau stripping*) dan disimpan di gudang sebelum diambil *consignee* nya.
7. *Stevedoring* atau perusahaan bongkar muat (PBM) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.
8. *Freight forwarder* adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasikan angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door *shipper* sampai dengan door *consignee*.

## 2.5 Optimalisasi pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal

Menurut Suwarno (2011) memberikan optimalisasi pelayanan kepada sebagai berikut :

### 1. Kapal masuk / check in

#### a. Agen kapal

Membuat permohonan :

- 1) Permohonan kedatangan kapal
- 2) Permohonan pengawasan olah gerak kapal
- 3) Permohonan persetujuan olah gerak kapal
- 4) Pengajuan permohonan ke kantor UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan)

#### b. Petugas UPP

Membuat persetujuan :

- 1) Persetujuan olah gerak kapal
- 2) Persetujuan pengawasan olah gerak kapal
- 3) Meregister kapal PKK 27/PKK29

- 4) Kapal diperbolehkan berolah gerak setelah persetujuan olah gerak diterbitkan oleh petugas UPP

## 2. Kedatangan kapal (*clearance in*)

### a. Sebelum kapal tiba

- 1) Kapal yang sudah masuk dan mendapat ijin berolah gerak wajib menpaikan informasi kedatangan kepada SROP (Stasiun Radio Pantai) atau VTS (Vessel Traffic System).
- 2) Nahkoda menyampaikan informasi kedatangan kapal kepada pihak perusahaan pelayaran
- 3) Perusahaan pelayaran menyampaikan kedatangan kapal yang nantinya akan di periksa oleh pihak yang terkait yaitu :
  - a. Imigrasi
  - b. Karantina
  - c. Kesehatan pelabuhan
  - d. Pandu
  - e. Bea cukai
- 4) Laporan pemeriksaan nantinya akan diserahkan kepada kantor syahbandar sebagai arsip pemeriksaan

### b. Kapal tiba

Perusahaan pelayaran, syahbandar, beeserta agent yang ditunjuk akan melakukan pemeriksaan pada saat kapal akan berlabuh dari mulai dokumen yang dibawa kapal ataupun muatan yang dimuat oleh kapal tersebut.

### c. Kapal berlabuh

#### 1. Syahbandar

- a) Meneliti warta kapal khusus manifest barang berbahaya
- b) Memberikan last port clearance
- c) Meneliti surat-surat kapal dan mencatat
- d) Memorandum kapal untuk surat-surat yang akan/sudah mati
- e) Memasukkan kedalam buku daftar kapal tiba
- f) Menyimpan dokumen kapal

## 2. Agent

Mengambil dokumen kapal, beserta dokumen lain untuk di memorandum dan proses clearance in dan clearance out diantaranya :

- a) Registry Certificate
- b) International Tonnage
- c) Ship Safety Construction Certificate
- d) Ship Safety Radio Certificate
- e) Safe Manning Certificate
- f) Safety Management Certificate
- g) International Ship Security Certificate
- h) International Oil Pollution Presertative Certificate
- i) Certificate Of Insurance
- j) Certificate Safety Equipment
- k) Clasification Of Hull
- l) International Load Line
- m) International Liferaft
- n) Port State Control
- o) Oil Record Book
- p) Health Book

## 3. Keberangkatan kapal (*clearance out*)

- a. Agent mengajukan layanan kapal keluar di *system inaportnet* yang datanya masuk ke KSOP berupa LKK dan LK3
- b. Sebelumnya membuat warta keberangkatan yang isinya :
  - 1) Data manifest kapal muat
  - 2) Data awak kapal
  - 3) Dokumen kapal
  - 4) Pandu keluar
- c. Agent mengirim ke SIMLALA untuk kemudian di verifikasi
- d. Mendapat kode billing dan melakukan pembayaran PNBPN labuh
- e. LK3 diverifikasi oleh syahbandar dan mendapat SPB
- f. 1x24 jam agent melakukan keberangkatan kapal kepada KSOP dan Pelindo III

- g. Agent membuat warta order ke pandu labuh dan tambat untuk kepastian keberangkatan kapal
- h. Pandu on board kapal berangkat melanjutkan pelayaran selanjutnya

## 2.6 Instansi-instansi Pemerintah Terkait

Menurut gultom elfrida (2014) Ada beberapa instansi yang akan di hadapi oleh agen pelayaran sebelum kapal meninggalkan pelabuhan yaitu :

### 1. Bea dan Cukai

Tugas dari bea dan Cukai

- a. Mengadakan pengawanan terhadap kapal
- b. Mencegah adanya Penurunan barang dari kapal secara ilegal
- c. Mengadakan pemeriksaan fisik di atas kapal dan penyegelan apabila diperlukan.
- d. Menerima pemberitahuan umum dari ( PU ) dari pelayaran selambat-lambatnya pada hari atau jika hari minggu pada hari kedua setelah kapal tiba.

### 2. Imigrasi

Imigrasi memberikan imigration clereance pada crewlist dan passport setelah mengadakan penelitian atas passport /seaman book masing-masing crew atas pasport bagi penumpang. Cap keberangkatan pada passport. Bagi ABK asing pada kapaal niaga dapat menggunakan seaman book bila tidak memerlukan pasport . Bagi penumpang yang di luar negeri sebelumpenumpang turun ke darat ,kapal harus menggunakan atau emasang bendera “N” berdasarkan Toolatings.

### 3. Karantina

Tugas Karantina kesehatan yaitu :

- a. Hewan : Mengeluarkan *Health Certificate* untuk hewan – hewan yang akan di muat dan meneruskan *Certificate* ini ke kantor Adpel sebagai *Clearance* dari karantina kesehatan.
- b. Tumbuhan : Mengeluarkan surat kesehatan tumbuhan atau makanan bagi yang dimuat atau yang di bongkar yang berarti tumbuh-tumbuhan atau makanan tersebut terbebas dari hama dan penyakit.

### 4. Pelindo

PT. Pelabuhan Indonesia III ( Persero ) atau sering di kenal sebagai Pelindo adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang Logistik, secara spesifik pada pengelolaan dan pengembangan pelabuhan.

Memiliki fungsi yaitu :

- a. Menerima permohonan pandu untuk pemanduan kapal keluar
- b. mengadakan persiapan tunda
- c. sebelum mengadakan pemanduan kapal keluar, pandu melakukan penelitian terhadap lambung timbul kapal, syarat kapal, muatan kapal, dan kemungkinan adanya pelanggaran terhadap peraturan.
- d. Apabila dijumpai hal-hal yang membahayakan kapal dan adanya pelanggaran terhadap peraturan.

#### 5. Syahbandar

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran. Tugas dari syahbandar yaitu :

- a. Melakukan pemeriksaan fisik diatas kapal
- b. Meneliti dokumen kapal dan dokumen awak kapal
- c. Mengembalikan dokumen kapal dan dokumen awak kapal
- d. Memberikan surat Persetujuan Berlayar setelah adanya clearance dari instansi terkait. Kapal meninggalkan pelabuhan dengan aman, lancar, tertib, teratur dan selamat.