

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 PENGERTIAN PETIKEMAS**

Menurut suyono (2013:19) tentang petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang didalamnya. Filosofi di balik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truck, atau angkutan lainnya dan dapat membawanya secara cepat, aman dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*). Pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik apabila semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran petikemas harus sama dan sejenis serta mudah diangkut. “Muhamamad A.Y dan Benny A.S (2013)

Berbagai macam pengertian petikemas dikemukakan sebagai berikut:

- 1) Menurut (D.A Lasse, 2012) petikemas adalah sebagai media kotak menyimpan barang; sebagian mengatakan bahwa petikemas adalah gudang yang dapat diangkut, dijadikan alat angkut bersifat permanen, kuat dapat digunakan berulang kali, dirancang khusus untuk mudah diangkut berbagai moda transportasi secara aman, setidaknya ada lima alasan mengapa pihak-pihak berkepentingan menggunakan peti kemas yaitu:
  - a. Sebagai alat angkut yang kuat, tidak mudah rusak.
  - b. Dapat digunakan berulang kali.
  - c. Dapat diangkut dengan berbagai moda transportasi
  - d. Keamanan barang lebih terjamin

- e. Kegiatan bongkar muat berlangsung cepat atau dengan kata lain, angkutan barang menggunakan peti kemas berjalan aman, cepat lancar, dan efisien.

### 1. Proses Menangani Bongkar Muat

Berdasarkan hubungan hukum antara operator kapal (pelayaran) dan perusahaan pelaksanaan bongkar muat kapal, maka aktivitasnya menggunakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

- a. Stevedoring adalah pekerja membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal sampai tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- b. Cargodoring adalah melepaskan tali kapal di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang / lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun di lapangan gudang penumpukan barang atau sebaliknya
- c. Receiving / delivery adalah kegiatan memindahkan barang dari timbunan / tempat penumpukan di gudang lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Perusahaan bongkar muat dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari kapal baik untuk kapal nasional maupun kapal asing yang diageni oleh perusahaan angkutan laut. (D.A, Lasse, 2014).

Pengecekan dan persiapan sebelum melakukan stuffing atau pemuatan.

Pemeriksaan bagian luar:

- a. Cek kondisi umum peti kemas. Apakah ada yang bengkok? Apakah terdapat lubang atau retak?
- b. Pintunya harus dalam keadaan baik. Dapat ditutup dengan rapat dan lancar. Diperiksa karet (seal) apakah dalam keadaan baik.
- c. Pada container open-top harus di periksa terpal penutupnya, apakah ada bagian yang rusak atau tidak?. Juga tempat cantolan tali pengikatnya tidak rusak. Frame penyangga terpal yang di

- d. perlukan masih cukup baik?. Apakah tiang-tiangnya jumlahnya lengkap dan berada di tempatnya atau tidak?
- e. Jika menggunakan reefer container, apakah alat pendinginnya dapat diatur atau disetel sesuai dengan suhu yang diinginkan oleh muatan itu.
- f. Semua label-label yang di tempelkan dalam pengiriman sebelumnya harus dibuang (IMCO labels) untuk mencegah salah pengertian sifat barang didalam container. Jangan sampai ada label “Danger cago” dari muatan sebelumnya yang masih menempel.

Pemeriksaan bagian dalam:

- a. Masuklah kedalam petikemas, dan tutup kedua pintunya. Jika ada yang bocor atau lubang akan nampak sinar yang masuk degan jelas .
- b. Bersihkan dari kotoran muatan sebelumnya, terutama sisa paku dan benda dapat merusak muatan dan kemasannya.
- c. Apakah petikemas berbau? Apakah baunya dapat merusak muata yang ada di dalam petikemas? Gunakan bahan deodorant untuk menghilangkan bau yang tidak diinginkan .
- d. Jika terdapat lubang dinding samping atau atapnya keringkan seluruhnya, untuk menjaga muatan dari karat pada petikemas .
- e. Cek kondisi lantainya, terutama jika akan digunakan forklift untuk stuffing.

Oleh karena itu waktu melakukan serah terima petikemas kosong maupun isi maka si penerima harus menandatangani Equipment Interchange Receipt (EIR)

## 2. Dokumen – dokumen bBongkar muat

### a. Dokumen Pemuatan Barang

#### 1) Cargo List

Cargo List adalah daftar semua barang yang dimuat dalam kapal. Cargo List dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu: kapal, stevedore, gudang dan pihak-pihak lainnya.

#### 2) Tally Muat

Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam tally muat. Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam tally sheet. Tally sheet juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dimuat. Tally sheet selain ditandatangani oleh petugas yang mencatat juga harus dicountersigned oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian (dispute) dari muatan yang ada.

### b. Dokumen pembongkaran Bahrang

#### 1) Tally bongkar

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar. Tally sheet harus di-countersign oleh nahkoda atau mualim yang berwenang.

#### 2) Outturn report

Outturn report adalah daftar dari semua barang dengan mencatat dari jumlah colli dan kondisinya barang itu pada waktu bongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda (remark) pada outturn report.

### 3) Cargo Manifest

Cargo Manifest adalah keterangan rinci mengenai barang-barang yang diangkut oleh kapal. Jadi ini merupakan daftar barang dari semua bill of lading dari barang yang diangkut kapal dan dijabarkan secara rinci

#### Special Cargo List

Daftar dari semua barang yang khusus dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dll

### c. Dokumen lainnya

#### 1) Daily report

Laporan harian jumlah tonage / kubikasi yang dibongkar / muat per palka per hari.

#### 2) Ballance Sheet

Lembar kerja atau laporan harian jumlah tonnage / kubikasi yang dihasilkan per party barang / palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang digunakan dan kendala-kendala yang terjadi serta sisa jumlah barang yang belum dibongkar / mauat, untuk pembongkaran disebut discharging report

#### 3) Statement of Facts

Rekapitulasi dari seluruh Timee Sheet yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

#### 4) Stowage Plan (Rencana Pemuatan)

Selama proses bongkar muat petikemas, perencanaan sangat diperlukan guna memperlancar kegiatan operasi bongkar muat dilapangan. Perencanaan yang tepat dapat menghindari kesalahan – kesalahan yang merugikan berbagai pihak pengguna jasa, pihak pelayaran dan pihak bongkar muat. Kesalahan pemuatan petikemas, dapat mengakibatkan petikemas terbawa ke pelabuhan yang tidak sesuai dengan rencana. Untuk mengatasi keadaan ini perlu dilakukan beberapa kali pergeseran petikemas (shifting) yang tentunya membutuhkan waktu dan biaya cukup besar.

Perencanaan ini dimulai sejak kapal laut berangkat dari pelabuhan asal pemuatan petikemas, digunakan untuk penanganan petikemas yang akan dibongkar dipelabuhan bongkar, begitu juga dengan perencanaan muat di pelabuhan pemuatan petikemas. Perencanaan ini disebut juga Stowage plan.

Stowage plan dapat dibagi menjadi dua bagian yaitu general stowage plan dan bay plan. General stowage plan menggambarkan letak petikemas yang tersusun diatas kapal laut, dan mencantumkan tujuan pengangkutan dari masing – masing petikemas. Sedangkan bay plan menggambarkan petikemas yang dilengkapi dengan keterangan secara rinci seperti tempat asal, tempat tujuan, nomor petikemas berat masing-masing petikemas, posisinya yang disesuaikan dengan tata letak ruang didalam kapal menggunakan kolom (bay), baris(row), dan tingkat(tier). Gambaran dari irisan memanjang / penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat – tempat penyusunan muatan.

## Ship's particulars

Data – data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, design, jumlah palka, jumlah crane kapasitas crane. Deskripsi kapal:

Nama perusahaan :PT. Yang Ming Lines cabangTanjung Priok Jakarta

Bendera :Taiwan

Keagenan :PT. Yang Ming Lines

Panjang Kapal (LOA) :154.60 m

GRT/DWT :14.308GT/16.403

Draft depan/belakang :8.1/7.6m

Jenis muatan :petikemas

Bongkar :488 boxes (748 teus)

Muat :388 boxes (686)

Owner :Yang Ming Marine Transport Corp

Jenis pelayaran :liner

Tiba dari/ke :Tg. Priok/pasir gudang

Posisi kapal :JICT

Tanggal / jam tiba :23-9-2018/01.30

Tanggal / jam berangkat : 24-9-2018/06.00

Bongkar / muat :petikemas

Perusahaan B/M :JICT

5) Manifest

Daftar barang yang akan dibongkar / muat dari kapal, berisi nama kapal, voyage, jenis barang tonnage / kubikasi, NO B/L, shipper, consignee, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran

6) Delivery Order

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama, kapal, pemilik barang, jenis barang, party, jumlah coly, jumlah tonnage/ kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

7) Mate's Receipt (Resi Muallim)

Bukti pemuatan barang ke kapal yang di keluarkan oleh pelayaran dan dicek kebenarannya oleh Chief Officer (Muallim 1) Berisi jenis barang yang dimuat, Party, Jumlah Tonnage / kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut. (Wahyu Agung : 2014)



### 3. Peralatan –peralatan bongkar muat

Jenis-jenis peralatan untuk bongkar muat petikemas (khususnya di terminal petikemas) meliputi ship to shore (STS) container crane, rubber, tyred gantry (RTG) crane, Rail Mounted Gantry Crane, Reach Stacker, Head Truck dan Chasis, forklift, dan peralatan lainnya.

#### a. Ship to shore (STS) Cotainer crane

Ship to shore (STS) Cotainer crane ditempatkan secara permanen di dermaga dan berfungsi sebagai alat utam bongkar muat petikemas daari dermaga ke kapal dan sebaliknya. Kecepatan bongkar muat ditentukan oleh spesifikasi CC, jumlah unit dan panjang lintasan / jalur kegiatan bongkar muat (throughput) petikemas pada terminal

#### 1) Rubber Tyred Gantry (RTG) crane

RTG crane adalah alat untuk menumpuk / menyusun petikemas di lapangan penumpukan (container yard). Alat ini dapat bergerak bebas dilapangan penumpukan. RTG mempunyai 4 (empat), delapan , atau 16 (enam belas) buah roda yang terbuat dari karet, mempunyai lebar / span umumnya selebar 6 rows container dan mampu menumpuk anantara 4(tiers) sampai 7 (tujuh) tiers container

#### 2) Rail Mounted Gantry Crane

Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) berfungsi seperti RTG namu bergerak diatas rel. Bentangan kaki nya berada pada beberapa row dan jarak bentangan kaki dari 36 meter yang mementangi 13-13 row petikemas. Alat ini dapat melakukan stacking lebih dari 4 tiers dengan kapasitas angkata antara 53-40 ton atau lebih, tenaga penggerak alat ini adalah menggunakan supply listrik dari derat atau menggunakan onboard diesel generator.

### 3) Reach Stacker

Merupakan alat bongkar muat petikemas yang digunakan untuk membongkar atau memuat dan menyusun petikemas sampai dengan ketinggian 5 (lima) tiers. Alat ini berpaduan daro forklift dan mobile crane sehingga dapat beroperasi secara bebas seperti mengangkat, membawa dan menyusun container dari atas chassis ke lapangan penumpukan.

### 4) Head truck dan chassis

Alat ini atau disebut juga dengan trailer digunakan di terminal petikemas untuk mengangkut petikemas dari dermaga kelapangan penumpukan petikemas dari dermaga ke gudang penumpukan (CFS) atau sebaliknya.

### 5) Forklift

Alat ini adalah peralatan penunjang pada terminal petikemas untuk melakukan bongkar muat dalam tonnae yang kecil, biasanya banyak digunakan pada CFS untuk steping dan stuffing serta kegiatan yang berkaitan dengan deliever antar interchange (Edy Hidayat, 2009)

Jenis –jenis petikemas :

Petikemas memiliki beberapa ukuran standar, yaitu untuk panjang 20 feet (6 meter) memiliki tinggi 2,435 meter. Sedangkan untuk petikemas dengan panjang 40 feet (12 meter) memiliki tinggi 2,590 meter dan lebar 2,348 oleh karena muatan diperdagangkan dala perdagangan dunia memiliki jenis yang beraneka ragam , demikian juga dengan arah pengangkutan dan juga sarana penunjangnya yang berbeda-beda maka jenis petikemas yang digunakan harus disesuaikan dengan muatan atau barang yang akan dimasukkan ke dalamnya. Adapun jenis petikemas terbagi dalam 6 kelompok yaitu.

a. General cargo container

Petikemas inilah ydigunakan untuk mengangkut muatan umum yang bersifat umum yang bersifat kering. Petikemas yang termasuk general cargo adalah:

1. General purpose container

Petikemas inilah yang biasa digunakan untuk mengangkut muatan umum (general cargo)

2. Open side container

Petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukan dan mengeluarkan muatan, karena lebar muatan melebihi ukuran standar petikemas. Untuk bagian yang terbuka selalu ditutup dengan terpal agar muatan tetap terlindungi dari berbagai cuaca seperti panas dan hujan.

3. Open top container.

Petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar muatan dapat dimasukan atau dikeluarkan lewat atas, karena tinggi muatan melebihi ukuran standar petikemas. Biasanya jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan-muatan mesin, alat-alat berat.

#### 4. Ventilated container

Petikemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam petikemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi

#### b. Thermal container

Thermal container adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengaturan suhu untuk muatan tertentu. Petikemas yang termasuk dikelompokan thermal adalah:

##### 1. Insulated container

Petikemas yang dinding bagian dalamnya di beri isolasi agar udara dingin didalam petikemas tidak merembes keluar

##### 2. Reefer container

Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin

##### 3. Heated containe

Petikemas yang dilengkapi mesin pemanas

#### c. Tank container

Tank container adalah tanki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas

#### d. Dry bulk chemical

Adalah general purpose container yang di pergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah.

e. Platform container

Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Petikemas yang termasuk jenis ini adalah :

1. Flatrack container adalah petikemas terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. Tidak dapat dibuka atau dilipat
2. Platform based container atau juga disebut artificial tween deck petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding. Platform based atau flat rack biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau melebihi ukuran petikemas yang standar, seperti: mesin-mesin yang tidak mempunyai simetris

f. Special container

Special container adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muat ternak (cattle container) atau muatan kendaraan (car container)

**20' Dry Freight Container**

Payload: 38,600 lbs.    Cubic Capacity: 1,164 cu. ft.  
17,508 kgs.                      32.96 cbm.

Interior Specifications

Length: 19' 5"  
Width: 7' 8 3/8"  
Height: 7' 9 5/8"

**20' Open Top Container**

Payload: 38,100 lbs.    Cubic Capacity: 1,126 cu. ft.  
17,262 kgs.                      31.88 cbm.

Interior Specifications

Length: 19' 5"  
Width: 7' 8 1/8"  
Height: 7' 9 5/8"

**20' Collapsible Flat Rack**

Payload: 39,160 lbs.    Cubic Capacity: 1,126 cu. ft.  
17,762 kgs.                      31.88 cbm.

Interior Specifications

Length: 19' 6"  
Width: 7' 5"  
Height: 6' 9 3/4"

**20' Reefer Container**

Payload: 38,118 lbs.    Cubic Capacity: 950 cu. ft.  
17,290 kgs.                      26.90 cbm.

Interior Specifications

Length: 17' 10"  
Width: 7' 4 1/16"  
Height: 7' 3 1/2"

**48' High Cube Container**

Payload: 46,300 lbs.    Cubic Capacity: 3,470 cu. ft.  
21,101 kgs.                      98.26 cbm.

Interior Specifications

Length: 47' 5"  
Width: 7' 8 3/8"  
Height: 8' 10"

**40' High Cube Container**

Payload: 45,200 lbs.    Cubic Capacity: 2,700 cu. ft.  
20,502 kgs.                      76.46 cbm.

Interior Specifications

Length: 39' 3/8"  
Width: 7' 8 3/8"  
Height: 8' 8"

**40' Open Top Container**

Payload: 45,250 lbs.    Cubic Capacity: 2,295 cu. ft.  
20,525 kgs.                      64.99 cbm.

Interior Specifications

Length: 39' 6 1/8"  
Width: 7' 8 3/4"  
Height: 7' 5 7/16"

**40' Collapsible Flat Rack**

Payload: 55,600 lbs.    Cubic Capacity: 2,295 cu. ft.  
25,219 kgs.                      64.99 cbm.

Interior Specifications

Length: 39' 7"  
Width: 8' 0"  
Height: 6' 9 3/4"

**40' High Cube Reefer Container**

Payload: 57,120 lbs.    Cubic Capacity: 1,942 cu. ft.  
25,909 kgs.                      54.99 cbm.

Interior Specifications

Length: 38' 0"  
Width: 7' 6"  
Height: 8' 4"

**53' Dry Container**

Payload: 46,000 lbs.    Cubic Capacity: 3,982 cu. ft.  
20,865 kgs.                      112.76 cbm.

Interior Specifications

Length: 52' 5"  
Width: 8' 2"  
Height: 9' 2"



#### 4. Instansi terkait kegiatan bongkar dan muat petikemas

R.P (2011) menyebutkan bahwa adapun instansi-instansi terkait dalam kegiatan peelayaran:

##### a. Instansi Pemerintahan

##### 1) Administrator pelabuhan

Menurut keputusan menteri nomor KM. 67 Tahun 1999 , tentang organisasi dan tata kerja kantor administrasi pelabuhan bab 1, pasal 1 :

a) Kantor administrasi pelabuhan adalah unit organik di bidang keselamatan pelayaran di pelayaran

b) kantor administrasi pelabuhan kelas I (utama) berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut dan

c) kantor administrasi pelabuhan dipimpin oleh seorang kepala kantor

##### 2) Bea dan cukai

Sesuai dengan UU republik indonesia No. 10/1995 tetntang kepabeanan , direktorat bea dan cukai yang berada dibawah departemen keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan diseluruh wilayah indonesia. Jadi, secara umum, tugas instansi bea dan cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap baran atau muatan yang keluar masuk daerah dimana pemerintah telah menegenakan kewajiban untuk membayar bea.



### 3) KSOP

KSOP adalah badan yang melaksanakan port clearance, yaitu pemeriksaan surat-sarat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. KSOP adalah penggerak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

### 4) Imigrasi

Direktorat imigrasi adalah badan yang berada dibawah departemen kehakiman. Dipelabuhan, instansi mempunyai tugas untuk:

- a. mengawasi keluar masuknya orang sesuai dengan ketentuan dari keimigrasian
- b. memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hukum indonesia
- c. dalam hal ini akan di periksa paspornya apakah sudah memenuhi ketentuan
- d. memeriksa paspor ABK (anak buah kapal)
- e. memeriksa imigrasian clearance  
 adapun prosedur clearance di imigrasi sebagai berikut :  
 sebelum kapal sandar dan meninggalkan pelabuhan, terlebih dahulu agen harus mengurus segala sesuatu berkaitan dengan kapal untuk melakukan clearance in/out ke instansi pemerintah yang berkaitan .  
 proses pengurusan clearance in/out berhubungan dengan:  
 instansi pihak agen meenyerahkan beberapa surat dan dokumen berupa :
  - \*) surat pemberitahuan keberangkatan kapal
  - \*) crewlist
  - \*) pasport petugas imigrasi akan memeriksa pasport berdasarkan crew list kemudian memberikan stempel



### 5) Dinas karantina dan dinas kesehatan

Sesuai dengan KM 26/98 karantina disatukan dengan dinas kesehatan. Adapun tugas dinas karantina dipelabuhan adalah:

- a. melakukan pelayanan kesehatan
- b. memeriksa dan meneliti buku kesehatan, derating certificate, daftar awak kapal dan penumpang
- c. memberikan health certificate dan health clearance
- d. karantina kesehatan melakukan pengecekan kesehatan pada saat kapal sandar. Dan jika pelabuhan bongkar muat masih banyak yang melakukan kegiatan bongkar muat dan kapal masih belum bisa sandar dipelabuhan maka kapal bisa meminta karantina di luar pelabuhan dengan memberikan isyarat bendera menaikan bendera warna kuning atau bendera Q pada siang hari; bendera Q(kuning); pada malam hari :dua lampu putih, yang satu ditempatkan diatas yang lain, dengan jarak dua meter yang tampak dari jarak dua mill.

Adapun prosedur mendapatkan health certificate :

- permohonan Nahkoda melalui agent/owner
- permohonan disampaikan oleh agent/owner kepada pihak kesehatan pelabuhan
- mengajukan permohonan, sementara dilakukan analisis
- setelah kapal sudah dianalisis dan tidak terjangkit virus penyakit kapal dipersilahkan sandar didermaga
- kemudian dilanjutkan pemeriksaan dokumen, faktor resiko, kesehatan ABK, obat dan alat kesehatan,
- kemudian badan kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan health certificate atau biasa disebut free pratique

#### Tahapan penerbitan dokumen kesehatan kapal (health declaration)

- pemberian Surat Izin Kesehatan Berlayar (SKIB) setiap kapal yang tiba dari pelabuhan dalam keadaan sehat. Nahkoda atau agen kapal diwajibkan dalam 24 jam melapor pada KKP setempat.
- Kapal yang tiba dari pelabuhan dalam keadaan terjangkit, virus berada dalam pengawasan KKP sampai selesai dilakukan tindakan karantina sampai kapal dinyatakan sehat.
- Kapal yang berlayar kepelabuhan tujuan harus memenuhi persyaratan kesehatan:
  - ❖ Buku kesehatan kapal yang valid
  - ❖ Sertifikat sanitasi kapal
  - ❖ Sertifikat obat p3k
  - ❖ Sertifikat air bersih
  - ❖ Sertifikat uji kesehatan ABK/Nahkoda
  - ❖ Apabila persyaratan belum lengkap nahkoda melalui agen pelayaran segera memenuhi persyaratan diatas.
- Sebelum SKIB di tandatangi oleh KKP, selanjutnya SKIB yang telah ditandatangani dan di stempel diserahkan kepada agen pelayaran
- Pencatatan dan penerbitan (health clearance)

e) mengawasi tumbuhan dan hewan-hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal

#### 6) Keamanan dan ketertiban

Kesatuan penjaga laut dan pantai (KPLP) merupakan penjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang akan bertugas di pelabuhan adalah polisi khusus yang dinamakan Kesatuan Penjaga dan Pengamat Pelabuhan

#### 7) Sucofindo

Sucofindo (Supertending Company Indonesia) merupakan bagian dari Departemen Perdagangan yang bertugas menilai kapal, penumpang, dan jumlah harga dari muatan yang keluar atau masuk Indonesia.



b. Perusahaan swasta

Perusahaan swasta (Badan Hukum Indonesia) yang melaksanakan jasa kepelabuhanan berkaitan dengan lalu lintas kapal, penumpang, dan barang terdiri dari :

1) Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang mengoperasikan kapal – kapal, baik kapal milik sendiri maupun sewa (charter)

2. Perusahaan bongkar muat

Perusahaan bongkar muat adalah perusahaan yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat petikemas ke kapal

3. ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) dan freight forwarder

EMKL dan freight forwarder adalah perusahaan yang menyediakan jasa pengurusan barang-barang di Bea cukai, pelayaran dan angkutannya.

4. perusahaan angkutan bandar

Perusahaan angkutan bandar adalah perusahaan yang mengadakan angkutan barang dan manuasia antar kapal dan daratan

5. perusahaan angkutan darat

Perusahaan angkutan darat adalah perusahaan angkutan barang – barang yang dibongkar/dimuat dari kapal.

6. Perbankan

Perbankan adalah perusahaan yang mengadakan jasa perbankan untuk di pelabuhan, terutama transaksi ekspor/impor barang

7. surveyor

Surveyor adalah perusahaan yang mensurvei mutu atau keadaan barang atau kapal

8. jasa konsultan

Jasa konsultan adalah memberi saran atau nasihat tentang suatu masalah

9. Perusahaan persewaan peralatan

Perusahaan persewaan peralatan adalah perusahaan yang menyewakan peralatan bongkar/muat dan transpor

#### 10. pemasok

Pemasok (supplier) kapal adalah leveransir barang atau bahan makanan untuk keperluan kapal.

### **5. Kendala atau masalah yang ditimbulkan dalam proses bongkar dan muat**

Berdasarkan faktor penyebab timbulnya hambatan bongkar muat di pelabuhan milik JICT Tanjung Priok Jakarta. Langkah terakhir adalah membuat tindakan atau solusi dari akar permasalahan utama sebagai berikut:

- 1) Rangkaian kategori utama : Fasilitas, Machines dan Material
- 2) Tipe kategori Utama : Back up area, kelengkapan alat penunjang jumlah alat penunjang, ketepatan waktu armada, jumlah armada pershift
- 3) Akar permasalahan utama:
  - a. Jalur masuk kawasan pelabuhan sedang ada proyek pembangunan jalan tol
  - b. Peralatan