

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi, (2007) Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan / atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dengan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

2.2. Fungsi Dasar Penyelenggaraan Pelabuhan

Menurut Raja Oloan Saut Gurning Dan Eko Hariyadi, (2007) Berdasarkan sistem transportasi yang di sahkan pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 1997 dan telah dilakukan penyempurnaan pada tahun 2003, serta PP No.69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan maka pola dasar penyelenggaraan pelabuhan di Indonesia dikategorikan atas dua klaster yaitu pelabuhan umum (publik) yang diselenggarakan dan pelabuhan khusus (pelsus). Klaster yang pertama yaitu pelabuhan umum (publik) adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum yang dioperasikan serta dikembangkan oleh pengguna jasa pelabuhan secara umum oleh publik. Sedangkan pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan umum (publik) pada dasarnya memiliki karakteristik ; terbuka untuk seluruh tipe kargo (*sea-borne trade*) dan jasa pelayarannya mengikuti sifat kedatangan kapal dengan operasi yang tetap (*Liner*) atau tidak tetap (*Tramper*) serta kepemilikannya oleh negara lanjut melalui Badan Usaha Milik Negara

(BUMN) dan Pemerintah Pusat atau Lokal. Lebih lanjut, pelabuhan dapat diklarifikasikan juga kedalam dua dominan besar yaitu Pelabuhan yang

diusahakan (komersial) dan Pelabuhan yang tidak di usahakan (tidak komersial). Pelabuhan yang di usahakan saat ini dikelola oleh badan hukum pelabuhan Indonesia yaitu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu perusahaan Pelabuhan Indonesia (PT.Pelindo I-IV) yang berada dibawah kementrian BUMN. Pelabuhan yang tidak di usahakan biasanya adalah Pelabuhan kecil yang dioperasikan atau dikelola oleh pemerintah pusat (melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) dan pemerintahan daerah baik Provinsi, Kota, atau kabupaten. Bila sebutannya adalah Kantor Pelabuhan (KANPEL) berarti pelabuhan tidak diusahakan tersebut merupakan organisasi di bawah Administratur Pelabuhan yang biasa disebut dengan *Adpel* (merupakan perpanjangan kewenangan Direktorat jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan Di daerah). Namun bila pelabuhan yang tidak diusahakan dikelola oleh pemerintah daerah (Provinsi, Kota/ Kabupaten) maka unitnya disebut dengan satuan kerja (SATKER) pelabuhan. institusi KANPEL dan SATKER pada prakteknya disubsidi oleh pemerintah karena lemahnya kemampuan menciptakan *Revenue* untuk menutupi besarnya biaya yang lebih tinggi khususnya di area pedalaman (*remote-area*) di Indonesia. Pelabuhan – pelabuhan tipe ini sebenarnya memiliki keterbatasan kapasitas *cargo – handling* dengan volume kargo yang lebih kecil (umumnya bawah 300.000 ton per tahun) bahkan ada beberapa pelabuhan yang tidak memiliki peralatan bongkar muat. Jadi sangat mengandalkan fasilitas bongkar – muat dari kapal – kapal yang bersandar (*ship- gears*).

Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi, (2007) Klaster kedua dari tipe pelabuhan di Indonesia adalah Pelabuhan Khusus (Pelsus) yang juga merupakan kelompok Pelabuhan yang relatif besar perannya khususnya untuk mendukung fungsi distribusi sebuah industri secara eksklusif. Pelabuhan Khusus biasanya dikenali dari dua sifat dasarnya yaitu dedikasi atas fungsi spesifik dan karakter akses pelayanan yang terbatas hanya untuk kebutuhan

pelayaran industrial yang dimiliki oleh satu unit tertentu. Secara praktis bentuk – bentuk Pelsus yang eksis dapat ditemui seperti ; Pelabuhan Perikanan, Pelabuhan Penyeberangan, Dermaga Tambang, Dermaga pertanian atau kehutanan, dan

dermaga industrial seperti yang dimiliki oleh PT. Semen Gresik (Dermaga Curah Gresik), PT.Krakatau Steel (Pelabuhan Krakatau Bandara Samudera, KBS) dan yang lain – lain.

2.3. Jenis – jenis Kapal

Menurut Suwarno (2011), dalam Buku Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran, Kapal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :

a. *General Cargo Carrier*

Jenis kapal laut ini mengangkut muatan campuran atau muatan umum (*General cargo*), yang terdiri dari bermacam – macam barang dalam bentuk potongan.

b. *Bulk Cargo Carrier*

Jenis kapal ini untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir – butir, seperti beras, gandum, biji besi, batu bara dan sebagainya.

c. *Tanker*

Kapal laut jenis ini mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/ depan/ kiri/ kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa kompartemen vertikal yang berupa tangki – tangki.

d. *Offshore supply ship*

Kapal laut jenis ini mengangkut bahan atau peralatan, makanan dan lain – lain untuk anjungan lepas pantai yang melakukan pengeboran minyak di tengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadaman kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (tangki untuk minyak bekas atau kotor).

e. *Container Vessel*

Kapal laut ini untuk mengangkut muatan *general cargo* (muatan campuran) yang dimasukkan kedalam peti kemas atau muatan yang dibekukan dalam *reefer container* (peti kemas pendingin)

f. *Roll-On / Roll- Off (RoRo)*

Kapal laut jenis ini dapat memuat *container* diatas *trailer* masuk dari belakang bersama *trailer (Roll-On)* juga membongkar *container* diatas *Trailer-nya* keluar dari belakang (*Roll-On*) dengan membuka pintu landasan (*Rump-Door*).

g. *Lighter Aboard Ship (LASH)*

Kapal laut jenis ini memuat tongkang (tongkangnya ikut berlayar), terkadang tongkangnya bermesin. Dengan demikian kapal jenis ini tidak terlalu terikat dengan masalah penyandaran kapal.

h. Kapal penelitian / perambuan

Untuk fungsi pemetaan, hidrografi, oceanografi , seismografi, dan melakukan penelitian di laut.

i. Kapal Penumpang (*Passanger Vessel*)

Kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (*cabin*) penumpang terdiri dari beberapa tingkat atau kelas.

j. Kapal barang penumpang (*Cargo Passanger Vessel*)

Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang bersama – sama . Berarti kapal tersebut mempunyai banyak geladak dan kabin penumpang serta geladak muatan (*cargo hatches*)

k. Kapal Barang Dengan Akomodasi Penumpang Terbatas

Kapal ini merupakan kapal niaga (*General Cargo* atau *Bulk Cargo*), tetapi membawa penumpang maksimum dua belas orang .

2.4. Prosedur Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Menangani Kedatangan Kapal

Herman Budi Sasono (2014), menyatakan apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi selama kapal tersebut berada di wilayah pelabuhan dan atau akan meninggalkan pelabuhan. Untuk memenuhi berbagai kebutuhan tersebut perusahaan pelayaran memerlukan Agen pelayaran yang akan

mengurusi segala kebutuhan yang diperlukan kapal selama kapal berada di pelabuhan baik pengurusan dokumen sampai kebutuhan sekunder yang dibutuhkan oleh awak kapal .Untuk perusahaan pelayaran yang tidak mempunyai cabang atau Agen pelayaran disuatu pelabuhan maka perusahaan tersebut bisa menunjuk perusahaan pelayaran lain yang berada di pelabuhan tersebut sebagai agen pelayaran. Persiapan kapal tiba yang harus dilakukan Anak Buah Kapal (ABK) adalah sebagai berikut :

- a. Paling lambat 2 X 24 jam sebelum kapal tiba dipelabuhan tujuan harus kirim cable master ke cabang / agen.
- b. Untuk persiapan pembongkaran, dalam *cable master* harus dicantumkan :
 - 1) Kesiapan berapa gang kerja
 - 2) Permintaan BBM dn air tawar
 - 3) *Draught* kapal, sisa BBM, sisa air tawar
- c. Mempersiapkan dan memiliki kelengkapan dokumen kapal yang diperlukan untuk *port clearance* di atas kapal
- d. Menyiapkan laporan kedatangan kapal (LKK) untuk diserahkan kekantor kesyahbandaran setempat lewat cabang / agen.
- e. Menanyakan kecabang / agen via radio tentang panduan kesiapan tambatan.
- f. Bila kapal langsung sandar, pastikan apakah kapal bisa berolah gerak dengan baik.
- g. Bila kapal tiba supaya labuh jangkar terlebih dahulu. Apabila akan sandar maka mesin dicoba untuk maju dan mundur dulu.

h.

i. 2.5 Prosedur penanganan keberangkatan kapal oleh unit penyelenggara pelabuhan

- j. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Laut Nomor : KM 1 Tahun 2010 pasal 1 ayat (1), Tentang Tata Cara Prosedur Keberangkatan Kapal (*Port clearance*) . Penerbitan (*Port Clearance*) dikeluarkan oleh kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan dibawah mandat kementerian perhubungan laut. Proses pengawasan yang

dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis, nautis, dan administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Berdasarkan bunyi undang – undang diatas dapat dikatakan bahwa Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan dokumen wajib yang dimiliki oleh setiap kapal yang akan berlayar, jika suatu kapal tidak memilikinya maka pemilik ataupun agen kapal wajib mengurus Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) tersebut agar kapal tersebut bisa berlayar sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Pengurusan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) yaitu Permohonan dari perusahaan pelayaran yang diterbitkan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Melampirkan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LKKK) dari seksi Lalu Lintas ngkutan Laut dan Kepelabuhanan (LALA), Buku kesehatan, Dokumen kapal dari unit Dinas Kesehatan Pelabuhan, Daftar awak kapal (*Crew List*), Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*), Cek fisik kapal oleh Petugas Syahbandar (KPLP), Daftar muatan (*Cargo Manifest*) dan pengepakan (*Manifest and Packing list*), Pemeriksaan administratif, Kwitansi Tanda Lunas Pembayaran PNBPP. 14 Tahun 2000.

Edy hidayat, (2009) dalam buku pelayaran dan perkapalan. Setiap kapal harus didaftarkan dalam suatu *register* untuk memperoleh sertifikat kelas (*class certificate*). Sertifikat kelas ini merupakan suatu bukti bagi yang berkepentingan bahwa kapal yang bersangkutan dalam keadaan laik laut dan dapat dipergunakan untuk tujuan seperti yang diuraikan dalam sertifikat. Selanjutnya agar sebuah kapal dapat diperkenankan berlayar dan memasuki wilayah Negara harus memiliki sertifikat yang dipersyaratkan sesuai konvensi IMO, yaitu sebagai berikut :

- a. *Certificate of Registry*, adalah surat tanda kebangsaan. Diberikan kepada awak kapal yang didaftarkan di negara bendera (*Flag state*) dan menjalankan peraturan / hukum dari Negara tersebut .
- b. *Tonage Certificate* (surat ukur) diberikan kepada tiap kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau lebih besar dari 150 GT, dimana GT dn NT ditentukan sesuai persyaratan konvensi. Sertifikat ini berlaku untuk 5 tahun.
- c. *International Load Line Certificate* (sertifikat lambung timbul) . diberikan kepada setiap kapal di atas panjang panjang 24 meter atau lebih dari 150 GT yang telah disurvei dan diberi tanda sesuai konvensi, sertifikat ini berlaku 5 tahun. Dengan dikeluarkan sertifikat ini maka kepada kapal akan diberikan buku panduan (*particulars of conditions of assignment*) untuk menghitung freeboard kapal.
- d. *Intact Stability Booklet*. Diberikan kepada tiap kapal penumpang dengan tidak memandang besarnya dan pada tiap kapal barang yang panjangnya lebih dari 24 meter. Nakhoda harus mempunyai buku *stabiliet* yang memungkinkan untuk dengan cepat dan teliti menghitung stabilitas dalam berbagi keadaan pelayaran yang dilakukan.
- e. *Cargo Security Manual*. Merupakan buku manual / petunjuk kegiatan pemuatan , pemadatan dan mengikat muatan kapal (selain muatan berat / cair) yang harus ada dikapal.
- f. *Oil Record Book*. *Oil Record Book Part 1* (*machinery space operation*) untuk tiap kapal minyak lebih dari 150 GT dn *Oil Record Book Part II* (*Cargo / Ballast operation*) untuk tiap kapal tanker minyak lebih dari 150 GT.
- g. *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan* (*SOPEP*). Diharuskan berada di atas kapal barang lebih dari 400 GT dan disahkan oleh Negara dari bendera kapal tersebut.
- h. *International Oil Pollution Prevention Certificate* (*IOPP*), Diberikan kepada kapal tanker minyak berukuran lebih dri 150 GT dan kapal lainnya berukuran 400 GT lebih yang berlayar ke pelabuhan – pelabuhan dibawah

kewenangan pihak yang mengakui MARPOL 73/78. Sertifikat IOPP berlaku untuk jangka waktu 5 tahun.

- i. *Garbage Management Plan*. Merupakan petunjuk pencegahan pengotoran / polusi oleh sampah dari kapal yang berukuran lebih dari 400 GT, harus sesuai dengan petunjuk IMO dan ditulis dalam bahasa ABK kapal.
- j. *Certificate For Medical Fitness*. Merupakan sertifikat kesehatan yang berisi catatan kesehatan para ABK kapal, *Certificate For Medical Fitness* berlaku selama 2 Tahun.
- k. *Document of Compliance (DOC) & Safety Management Certificate (SMC)* merupakan dokumen pemenuhan persyaratan *ISM-Code* untuk kapal yang berukuran di atas 500 GT, diberikan setelah dilakukan pemeriksaan permulaan apakah peraturan yang ada di *ISM-Code* telah dipenuhi. Berlaku untuk 5 .
- l. *Fire Control Plan and Master List*. Merupakan siji – siji pemadam kebakaran yang menunjukkan letak dari *fire control station*, seksi – seksi pemadam api, tugas pemadam kebakaran masing – masing memiliki dan dipasang di tempat – tempat yang menarik perhatian diseluruh kapal, termasuk di anjungan, di kamar mesin dan kamar ABK kapal.
- m. *Radio Station Silence*, sertifikat ini diberikan untuk pengoperasian stasiun radio di kapal, memiliki jangka waktu 4 tahun.
- n. *Damage Control Booklist* . merupakan gambar rancangan mengenai batas dari pintu – pintu kedap air dari tiap dek atau palka, juga pintu masuk kedalam dan cara menutupnya, termasuk letak dari alat pengendaliannya, serta perencanaan untuk membetulkan setiap kemiringan kapal disebabkan karena masuknya air.
- o. *Ship's Logbook*. Merupakan buku besar kapal yang memuat setiap catatan dari sidak dan latihan serta catatan mengenai pemeriksaan / pemeliharaan dari alat – alat penolong dan peralatannya . *Ship's Logbook* akan diperiksa oleh pejabat PPK disetiap pelabuhan.

- p. *Classification Certificate (Hull and Machinery)*. Merupakan sertifikat kelas kapal, dikeluarkan oleh biro klasifikasi dan harus selalu berada di kapal selama kapal masih berada di kelas yang dinyatakan

2.6 Sistem yang telah berjalan di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Tata Kerja dan Sistem Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang menggunakan sistem pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal serta perizinan- perizinan lainnya secara konvensional atau secara manual. Walaupun belum menggunakan sistem pelayanan berbasis *Online* Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang melayani pengguna jasa pelabuhan sesuai *Standart Operasional Procedures (SOP)* Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 1 Tahun 2010 pasal 1, Tentang pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Pengguna jasa Pelabuhan Batang mayoritas kapal – kapal niaga yang melaksanakan kegiatan di proyek PLTU Batang yang menargetkan proyek tersebut akan selesai pada Tahun 2022, untuk itu pelayanan pelabuhan sangat *intens* dibutuhkan oleh pengguna jasa tersebut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang menggunakan sistem konvensional akan tetapi pelayanan untuk pengguna jasa pelabuhan sudah maksimal dan sistematis. Kerjasama tim (*Team work*) antara petugas kesyahbandaran, keagenan perusahaan pelayaran, serta tim Polisi Perairan dan TNI - AL membuahkan hasil yang manis. Akibatnya pelayanan pelabuhan berjalan sistematis, cepat, selamat, dan aman.

2.7 Upaya Untuk Memaksimalkan Sistem dan Prosedur di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 90 Tahun 2014 Tentang Jam Kerja. Hari kerja bagi seluruh lembaga Pemerintah Tingkat

Pusat dan Pemerintah Daerah ditetapkan lima hari kerja mulai hari Senin sampai dengan hari Jumat, Akan tetapi, perlu diketahui bahwa masing-masing instansi/ lembaga/ kementerian juga membuat peraturannya masing-masing, yang menjadikan Keppres 68 / 1995 sebagai salah satu dasar hukumnya. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang menambahkan jam kerja pada hari Sabtu dan Minggu dengan jam kerja dan menggunakan sistem dan prosedur yang sama khusus untuk melayani kapal – kapal yang melaksanakan kegiatan di proyek PLTU Batang. Capt. Hendrik Kurnia Adi, M.Mar, M.Mtr selaku Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang sering mengadakan sosialisasi kepada pihak keagenan perusahaan pelayaran, pihak PLTU Batang, dan perikanan, tentang tata cara dan prosedur untuk pengurusan dokumen – dokumen kapal, baik itu pengurusan kedatangan dan keberangkatan kapal, serta dokumen lainnya. Guna memaksimalkan pengetahuan pengguna jasa akan sistem dan prosedur yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan Laut.

2.8 Operasional Kepelabuhanan

1. Tatanan dan Peran Kepelabuhanan

Sesuai SK Menteri Perhubungan Laut No.KM 53 tahun 2002 tentang tatanan kepelabuhanan nasional beserta unit kerja operasional. PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) menyediakan dan mengusahakan fasilitas yang memungkinkan kapal dapat berlabuh dengan aman, selamat dan dapat melakukan kegiatan bongkar dan muat secara sistematis, serta menetapkan alokasi tempat tambatan dan waktu kapal bertambat dan menetapkan target produksi kegiatan bongkar dan muat. Selain itu, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) juga mengawasi pelaksanaan pemakaian tambatan kapal sesuai dengan perencanaan sebelumnya. Berdasarkan SK Menteri Perhubungan Laut No.KM 53 tahun 2002 tentang tatanan kepelabuhanan nasional, dalam pasal 7 ayat (2) disebutkan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan nasional, suatu pelabuhan harus melaksanakan fungsi – fungsi sesuai dengan peranan masing – masing unit operasional yaitu Pelaksanaan fungsi keselamatan pelayaran, Pelaksanaan fungsi

Perikanan, Pelaksanaan fungsi imigrasi, Pelaksanaan fungsi keamanan dan ketertiban. Guna mendukung kelancaran kegiatan dipelabuhan, maka dilingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) Kabupaten Batang telah terdapat petugas dari instansi terkait yaitu :

- a. Kantor kesyahbandaran
- b. Kantor Imigrasi
- c. Kantor Karantina Pelabuhan
- d. Kantor Bea dan Cukai
- e. Kantor perikanan
- f. Kantor kesehatan pelabuhan
- g. Kantor pos polisi pelabuhan (KPPP)
- h. Kantor pangkalan TNI – AL Pekalongan – Batang.

2. Pelayanan dan Fasilitas Pelabuhan

Raja Oloan Saut Gurning Budianto (2007), Pengoperasian pelabuhan secara dasar meliputi 8 (delapan) kegiatan jasa kepelabuhanan, mulai dari kolam pelabuhan sampai jasa – jasa penunjang kepelabuhanan. Pengoperasian tersebut mempunyai maksud : untuk memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi laut ; sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang. Kedelapan fungsi dasar tersebut adalah :

- a. Penyediaan kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu – lintas kapal dan tempat berlabuh.
- b. Pelayanan jasa – jasa yang berhubungan dengan pemandu kapal – *kapal (pilotage)* dan pemberian jasa kapal tunda untuk kapal – kapal laut.
- c. Penyediaan pelayanan jasa dermaga untuk tambat / sandar, bongkar muat barang serta penyediaan fasilitas naik turun barang.
- d. Penyediaan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, angkutan di perairan pelabuhan, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan.
- e. Penyediaan tanah berbagai bangunan dan lapangan sehubungan dengan kepentingan dan kelancaran angkutan laut hasil industri.

- f. Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu kendaraan (lahan parkir), saluran pembuangan air (sanitasi), instalasi listrik, instalasi air tawar, depo bahan bakar dan armada pemadam kebakaran.
- g. Penyediaan jasa terminal bongkar muat peti kemas, muatan curah cair, muatan curah kering dan kapal RO-RO.
- h. Penyediaan jasa lainnya yang dapat menunjang pelayanan kepelabuhanan.

Kosasih dan Hananto (2007), Masalah keselamatan pelayaran, jiwa / kesehatan dikapal dan penjagaan harta benda di laut diatur dalam Konvensi Internasional dan Undang – undang negara. Syarat utama yang harus di penuhi adalah bahwa kapal harus laik laut (*Seaworthy*). Artinya, kapal aman melakukan pelayaran maupun bongkar muat.

Perkembangan dunia maritim di Indonesia sangat pesat seiring dengan perkembangan industri perniagaan di dunia, bertambahnya jumlah kapal dapat diketahui dari laporan bulanan di setiap Pelabuhan di Indonesia tanpa terkecuali di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang, Sistem Pelayanan publik yang telah berjalan di Kantor Unit Penyelenggara Kelas III Batang masih menggunakan Sistem Konvensional yang berarti pelayanan dilakukan secara tatap mata atau manual, akibatnya kapal yang akan masuk dan yang akan berangkat bahkan kapal yang akan melaksanakan bongkar muat di Pelabuhan Batang antri untuk mendapatkan pelayanan pelabuhan, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang akan menerapkan sistem pelayanan berbasis Online dalam waktu dekat sebagai upaya untuk memaksimalkan pelayanan pelabuhan agar berjalan cepat, selamat, dan efektif.

Menurut Drs.Achmad Ridwan Tentowi, M.H (2016), pengembangan sistem pelabuhan nasional yang sedang dirumuskan pemerintah tidak bisa lepas dari kemampuan sumber daya manusia (SDM) yang akan menjalankan dan mengelola sistem tersebut. Pengembangan SDM harus dilakukan bersamaan dengan pengembangan infrastruktur serta dukungan armada untuk mendistribusikan barang dan kesadaran para pelaku bisnis sistem. Lebih lanjut

Achmad memaparkan bahwa sistem distribusi juga menyangkut efisiensi pada birokrasi untuk pengurusan dokumen pengapalan. Dengan ini diharapkan bisa menghilangkan biaya tinggi yang selama ini banyak dikeluhkan pelaku bisnis. Selain itu, sistem penerapan pelayanan 24 jam di pelabuhan juga harus didukung bersama oleh instansi-instansi terkait, katanya. Achmad Tentowi menambahkan, keandalan sistem pelabuhan niaga nasional akan meningkatkan daya saing produk dalam dan luar negeri. Sebagai negara kepulauan, sistem kepelabuhanan yang andal dan efisien wajib diselenggarakan di Indonesia. Sebab, kekuatan sistem kepelabuhanan akan mendorong Indonesia menjadi negara besar dengan kekuatan ekonomi serta disegani di Asia.