

BAB 2

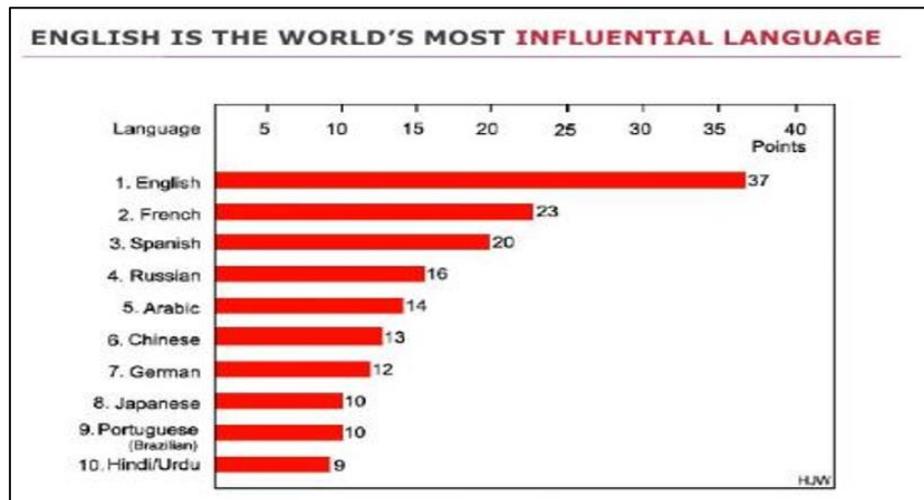
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

1. Bahasa Inggris Merupakan Bahasa Pengantar Internasional.

Ida Bagus Putra Yadnya, Jurusan Bahasa dan Sastra Inggris Universitas Udayana (2017) dalam artikelnya yang berjudul “Peran Bahasa Asing (Inggris) di Era Globalisasi” membahas era kesejagatan yang lebih populer dikenal dengan istilah globalisasi bercirikan keterbukaan, persaingan, dan kesaling tergantung antar bangsa serta derasnya arus informasi yang menembus batas-batas geografi, suku, ras, agama dan budaya. Ciri keterbukaan yang dimiliki oleh globalisasi mengindikasikan terjadinya proses interaksi antar bahasa dan budaya. Dalam era persaingan bebas, penguasaan informasi, ilmu pengetahuan dan teknologi merupakan prasarat bagi kelangsungan hidup bangsa.

Iriance Siahaan, Jurusan Administrasi Bisnis, Politeknik Negeri Medan Bahasa Inggris (2015) dalam artikelnya yang berjudul “Bahasa Inggris Sebagai Bahasa *Lingua Franca* dan Posisi Kemampuan Bahasa Inggris Masyarakat Indonesia Diantara Anggota MEA (Masyarakat Ekonomi Asean)” sudah merupakan bahasa pengantar resmi dari 42 (empat puluh dua) negara di dunia dan merupakan bahasa yang sangat populer yang di pelajari seluruh dunia oleh 1.5 (satu koma lima) milyar orang dan menempati peringkat pertama dari 7 (tujuh) bahasa di dunia, disamping bahasa Perancis, Mandarin, Spanyol, Jerman, Italia dan Jepang dari 839 (delapan ratus tiga puluh sembilan) bahasa yang digunakan 60 (enam puluh) negara di dunia sehingga bahasa Inggris kini merupakan bahasa pengantar Internasional yang sangat berpengaruh dari 10 (sepuluh) bahasa di dunia yang memiliki 37 (tiga puluh tujuh) poin dibanding bahasa pengantar lain yang memiliki pengaruh dibawah 9 – 23 poin.



Gambar 3. Sepuluh bahasa berpengaruh di dunia

Sumber : <https://www.weforum.org>

Kini bahasa Inggris menempati peringkat ke-3 sebagai bahasa yang paling banyak digunakan di banyak negara di dunia dari total 106 negara dibanding 37 negara untuk bahasa China dan 31 negara untuk bahasa Spanyol. Bahasa Inggris diketahui telah digunakan oleh kurang lebih 372 juta penduduk, termasuk negara-negara di kawasan ASEAN.



Gambar 4. Bahasa yang banyak digunakan di dunia

Sumber : <https://www.weforum.org>

AbdAlgane Mohammed (2019), dalam jurnalnya yang berjudul *"The Effectiveness Of Authentic Material In Promoting Spoken English"*.

Menjelaskan bahwa *authentic materials are considered to be an essential component in language learning/learning at all levels* Also, it is well known by most of experts, it is a an emotive and a debated notion. It reviews the history of using authentic materials, identify the most suitable authentic materials for the learning purposes since it will bring many advantages. Memiliki arti "Efektivitas Bahan Otentik Dalam Mempromosikan Bahasa Inggris Lisan". Menjelaskan bahwa bahan otentik dianggap sebagai komponen penting dalam pembelajaran bahasa / pembelajaran disemua tingkatan. Juga, diketahui oleh sebagian besar ahli, itu adalah emosi dan gagasan yang diperdebatkan. Ini meninjau sejarah menggunakan bahan otentik, mengidentifikasi bahan otentik yang paling cocok untuk tujuan pembelajaran karena akan membawa banyak keuntungan.

2. Gambaran Umum Bahasa Inggris.

Bahasa Inggris modern mulai tumbuh sejak sekitar 1500 masehi. Kemajuan industrialisasi dan munculnya kolonialisasi telah mengantarkan bahasa Inggris sebagai bahasa yang pada awalnya digunakan di kepulauan Inggris menjadi bahasa yang tersebar luas ke berbagai pelosok sudut dunia dalam waktu yang sangat cepat. Situasi ini kemudian melahirkan berbagai ragam bahasa Inggris yang baru (*Made Iwan Indrawan Jendra, 2010*)

Bahasa Inggris adalah bahasa Jermanik yang pertama kali dituturkan di Inggris pada Abad Pertengahan Awal dan saat ini merupakan bahasa yang paling umum digunakan diseluruh dunia. Bahasa Inggris dituturkan sebagai bahasa pertama oleh mayoritas penduduk diberbagai negara, termasuk Britania Raya, Irlandia, Amerika Serikat, Kanada, Australia, Selandia Baru, dan sejumlah Negara-negara Karibia serta menjadi bahasa resmi di hampir 60 negara berdaulat. Bahasa Inggris adalah bahasa ibu ketiga yang paling banyak dituturkan diseluruh dunia, setelah bahasa Mandarin dan bahasa Spanyol. Bahasa Inggris juga digunakan sebagai bahasa kedua dan bahasa resmi oleh Uni Eropa, Negara

Persemakmuran, dan Perserikatan Bangsa-Bangsa, serta beragam organisasi lainnya (*David Crystal, Simeon Potter, 2019*).

Dengan komunikasi yang semakin modern dan globalisasi yang mendunia, maka terdapat kecendrungan kuat bahwa bahasa Inggris akan menjadi *language of the world*. Di perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), bahasa Inggris menjadi salah satu bahasa resmi dalam persidangan, disamping bahasa Perancis, bahasa China dan bahasa Arab. (*Jodih Rusmajadi, 2010*).

Bahasa Inggris tidak lebih sulit dari bahasa-bahasa lainnya, termasuk Bahasa Indonesia, bahasa Karo, bahasa Jawa, dan bahasa Aceh serta bisa dikuasai oleh setiap manusia normal tanpa terlepas dari latar belakang daerah asal, suku, dan ciri biologis. Mengenai hal ini, Jacob mengatakan, *Normal infants are born fully equipped to learn any human language spoken anywhere in the world, and all normal children go through more or less the same stages of learning languages, with no language appearing to be more difficult to learn than any other.*

Hal yang sama juga dikemukakan Finnegan,

It is important to recognize that any child who is capable of acquiring some particular human language is capable of acquiring any human language. All children except those with mental or physical impairments acquire their native language in childhood, whatever their culture and whatever their level of intelligence. The ability to acquire language is a fundamental human trait.

3. Sejarah Bahasa Inggris

Menurut sejarahnya, bahasa Inggris berasal dari peleburan beragam dialek terkait, yang saat ini secara kolektif dikenal sebagai bahasa Inggris Kuno, yang dibawa ke pantai timur pulau Britania oleh pendatang Jermanik (*Anglo-Saxons*) pada abad ke-5. Kata *English* berasal dari nama *Angles*. Suku *Anglo-Saxons* ini sendiri berasal dari wilayah Angeln (saat ini Schleswig-Holstein, Jerman). Bahasa Inggris

awal juga dipengaruhi oleh bahasa Norse Kuno setelah Viking menaklukkan Inggris pada abad ke-9 dan ke-10.

Penaklukan Normandia terhadap Inggris pada abad ke-11 menyebabkan bahasa Inggris juga mendapat pengaruh dari bahasa Prancis Norman, dan kosakata serta ejaan dalam bahasa Inggris mulai dipengaruhi oleh bahasa Latin Romawi (meskipun bahasa Inggris sendiri bukanlah rumpun bahasa Romawi), yang kemudian dikenal dengan bahasa Inggris pertengahan. Pergeseran vokal yang dimulai di Inggris bagian selatan pada abad ke-15 adalah salah satu peristiwa bersejarah yang menandai peralihan bahasa Inggris Pertengahan menjadi bahasa Inggris modern.

Karena telah mengalami perpaduan beragam kata dari berbagai bahasa disepanjang sejarah, bahasa Inggris modern memiliki kosakata yang sangat banyak, dengan pengejaan yang kompleks dan tidak teratur (*irregular*), khususnya vokal. Bahasa Inggris modern tidak hanya merupakan perpaduan dari bahasa-bahasa Eropa, tetapi juga dari berbagai bahasa di seluruh dunia. (*David Crystal, Simeon Potter, 2019*).

Jodih Rusmajadi (2010) dalam bukunya yang berjudul “Terampil Berbahasa Inggris”, membahas dari sudut sejarah bahasa Inggris berkembang keseluruh dunia bersamaan dengan masa kolonialisme negara-negara barat diberbagai belahan dunia. Pada negara-negara bekas jajahan Inggris dan Amerika utara khususnya bahasa Inggris mempengaruhi bahasa Inggris yang digunakan di Kanada. Bagi negara bekas jajahan Inggris atau Amerika, kemampuan bahasa Inggris mereka pasti sudah baik dibanding dengan negara-negara yang bukan jajahan Inggris atau Amerika. Contohnya cukup banyak, diantaranya Filipina dan India, dua negara yang pernah dikuasai Amerika dan Inggris, banyak warga negaranya yang mampu berbahasa Inggris dan mereka memanfaatkan kemampuan berbahasa Inggris itu dalam mendapatkan pekerjaan diperusahaan *Multinational Corporation* (MNC). Mereka tidak terlalu suulit mengasah dan memperbaiki serta meningkatkan kemampuan bahasa Inggrisnya.

4. Posisi bahasa Inggris di Indonesia

Posisi bahasa Inggris di dunia dapat dikategorikan atas tiga yakni *English as First Language* (EFL), *English as a Second Language* (ESL), dan *English as a Foreign Language* (EFL). Di negara dimana bahasa Inggris menempati posisi sebagai ESL, bahasa Inggris dipelajari dan digunakan secara luas sebagai bahasa sehari-hari dan bahasa resmi seperti di Singapura, Malaysia, dan sejumlah negara Afrika sedangkan negara yang dimana bahasa Inggris sebagai EFL, bahasa Inggris dipelajari di sekolah-sekolah dan universitas tetapi tidak digunakan secara luas atau sebagai bahasa resmi seperti di Thailand, Jepang, dan Indonesia. Sementara itu, di negara dimana bahasa Inggris digunakan sebagai bahasa pertama (*English as a First Language*), bahasa Inggris digunakan sebagai alat komunikasi dan sebagai bahasa resmi seperti di Amerika Serikat, Inggris, Australia, dan sebagian wilayah Kanada (*Panggabean, H, 2015*)

5. Pengertian Dasar Perusahaan pelayaran

Perusahaan pelayaran merupakan usaha industri jasa transportasi laut yang memberikan manfaat sangat besar bagi perpindahan suatu barang melalui perairan, baik secara *place utility*, *time utility*, dan *ownership utility*. Berdasarkan kegiatannya pelayaran terbagi atas pelayaran niaga (*shipping business, commercial shipping, merchant marine*) dan pelayaran bukan niaga. Adapun berdasarkan trayek yang dilayari terbagi atas kegiatan pelayaran nasional dan kegiatan pelayaran internasional. (*Suwarno, 2011*).

Dasar hukum dari perusahaan pelayaran adalah peraturan pemerintah Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, sedangkan perusahaan pelayaran diselenggarakan atas kepentingan umum agar terjamin penyelenggaraan pemuatan dan pembongkaran barang dalam kegiatan angkutan laut.

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

a. *Shipper* (pengirim Barang).

Shipper yaitu orang atau badan hukum, yang mempunyai muatan kapal laut untuk dikirim kesuatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.

b. *Consignee* (penerima barang).

Consignee yaitu orang atau badan hukum yang berhak menerima barang muatan kiriman *shipper* dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.

c. *Carrier* (pengangkut barang).

Merupakan perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan muatan (barang atau orang) dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan menggunakan kapal laut.

d. *Forwarder* atau Ekspedisi Muat Kapal Laut (EMKL).

Forwarder yaitu perusahaan yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen-dokumen untuk mengirim/menerimanya ke kapal dari kapal atau dari gudang lapangan penumpukan di pelabuhan sebagai wakil pengirim/penerimaan barang muatan kapal laut.

e. *Warehousing* (Perusahaan pergudangan).

Perusahaan pergudangan yaitu perusahaan yang melakukan usaha penyimpanan barang muatan dari kapal laut didalam pelabuhan untuk disampaikan dan dikirim kepada penerima.

f. *Container Freight Station* (CFS).

Merupakan gudang tempat menyimpan barang muatan dari beberapa *shipper* kemudian digabungkan dan dimasukkan dalam satu peti kemas (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat kekapal atau sebaliknya barang muatan dari peti kemas dikeluarkan (*unstuffing/stripping*) dan disimpan digudang sebelum diambil oleh *consignee*.

g. *Container Yard (CY)*.

Tempat menyusun/menumpuk peti kemas (*Stacking*) sebelum dimuat ke atas kapal atau sebelum diambil oleh *consignee*.

h. *Stevedoring* atau Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Stevedoring yaitu perusahaan yang bergerak dibidang pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan ke dan dari kapal laut.

i. *Freight Forwarder*.

Forwarder adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasikan angkutan multimoda, sehingga terselenggara angkutan terpadu sejak dari *ship door* sampai dengan *consigne door*.

6. Pengertian Agen

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 ayat (7), Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Menurut Budi Santoso (2015) *Agency* adalah keterkaitan hubungan antara pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan agen, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta dibawah pihak pengawasan pihak lain, yaitu *principal*. *Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen. Terjadinya keagenan adalah keagenan dapat terjadi melalui beberapa cara, yaitu melalui penetapan, perbuatan, ratifikasi atau disebabkan ketentuan hukum.

a. Keagenan Melalui Penetapan (*Appointment*)

Keagenan melalui penetapan artinya terdapat seseorang yang ditunjuk dan ditetapkan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama lain.

b. Keagenan Melalui Perbuatan (*Conduct*)

Keagenan melalui perbuatan dapat terjadi melalui dua cara, yaitu melalui perbuatan prinsipal sebagai agen dan perbuatan *principal* sebagai pihak ketiga.

c. Keagenan Melalui Ratifikasi (*Ratification*)

Agen kemungkinan melakukan tindakan-tindakan yang sebenarnya termasuk tindakan yang diluar kewenangan yang diberikan oleh prinsipalnya, atau bisa terjadi seorang yang bukan agen yang diberikan kewenangan oleh principal.

7. Jenis Keagenan.

Secara garis besar ada 3 jenis keagenan yaitu : *General agent*, Sub agen, dan Cabang agen.

a. *General Agent*

Adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.

Persyaratan sebagai *General Agent* sesuai PERMENHUB 11 Tahun 2016 Pasal 9 No. 3 adalah sebagai berikut:

- 1) Memiliki akta pendirian perusahaan yang diusahakan oleh Kementrian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- 2) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) perusahaan.
- 3) Memiliki penanggung jawab perusahaan yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk (KTP) penanggung jawab.
- 4) Memiliki modal usaha.
- 5) Memiliki sertifikat kepemilikan gedung kantor sendiri atau bukti sewa gedung minimal 2 (dua) tahun serta memiliki sarana dan prasarana internet.

- 6) Memiliki surat keterangan domisili perusahaan yang telah dilegalisir.
 - 7) Memiliki tenaga ahli yang dibuktikan dengan salinan sertifikat kompetensi sebagaimana dipersyaratkan yang telah dilegalisir.
 - 8) Referensi bank nasional atau bank swasta nasional yang memiliki asset paling sedikit Rp. 50.000.000.000.000. (lima puluh triliun rupiah).
- b. Cabang Agen.
- Cabang agen adalah cabang dari *General Agent* disuatu pelabuhan tertentu, dimana setiap pekerjaannya berdasarkan perintah dari *General Agent* atau langsung dari *owner/pemilik kapal*.
- c. Sub Agent.
- Adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *General Agent* untuk melayani kebutuhan kapal disuatu pelabuhan. Berfungsi sebagai wakil dari *General Agent*.

8. Fungsi Keagenan.

Dalam melaksanakan tugas keagenan, *general agent* akan menunjuk *port agent* sebagai pelaksana dicabang dan bila suatu pelabuhan tidak mempunyai cabang, *general agent* akan menunjuk cabang dari perusahaan pelayaran lain sebagai sub agen. Untuk melaksanakan tugas-tugasnya, keagenan mempunyai fungsi:

- a. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik terhadap pelayanan *liner service* maupun *tramper*.
- b. Mengusahakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulan terhadap kegiatan – kegiatan pokok perusahaan.
- c. Mengawasi pelaksanaan penanganan/pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik maupun kegiatan jadwal datang dan keberangkatan kapal.
- d. Memanajemen kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan.

- e. Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.

Pelaksanaan tugas agen dimulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik/operator kapal asing. Sebelum kapal tiba *principal* memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani.

Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut :

- a. Pelayanan operasional kapal-kapal *principal*.
- b. Memonitor perkembangan muatan.
- c. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya.
- d. Menyelesaikan masalah *claim*.
- e. Pelayanan lain yang menyangkut keputusan *owner's representative*.
- f. Menyusun dan membuat administrasi dan laporan pertanggung jawaban kegiatan agen kepada *principal*, antara lain:
 - 1) Menghitung realisasi biaya-biaya *disbursement*, melengkapi semua bukti-bukti dan mengirimkan/melaporkan kepada *principal*.
 - 2) Membuat *dispatch report* setelah kapal berangkat, antara lain melaporkan : muatan yang dimuat dan dibongkar, posisi *bunker* termasuk *supply bunker*, *freight* yang diperoleh, komisi agen (perkiraan), perkiraan biaya-biaya (pelabuhan, bongkar muat, *transshipment*).

9. Tugas *General Agent*.

- a. Tugas Keagenan Perijinan.
Mengurus semua ijin-ijin di Dirjen Perhubungan Laut Jakarta, dikantor-kantor pelayanan pelabuhan dan PT. Pelindo sehubungan dengan penunjukan keagenan seperti Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), *Letter Of Invotation* (LOI).

b. Tugas Koordinasi, yang meliputi :

1) Koordinasi Operasi dan Pemasaran.

Memastikan waktu sandar, lama bongkar muat, estimasi keberangkatan dan melaporkan saat setelah sandar dan kegiatan bongkar muat serta jumlah muatannya. Mencarikan muatan atau manakala *principal* yang mencari muatan maka agen berkoordinasi dengan *Shipper* untuk mengatur semua keperluan yang berhubungan dengan muatan. Mengumumkan kedatangan kapal dan rencana berangkat dengan tujuan kemana saja, serta melaporkan muatan tersebut kepada *principal*.

2) Koordinasi Keuangan.

Mengumpulkan dan mencatat semua pengeluaran biaya dan tagihan kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian *Disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum selesai. Oleh karena itu agen memerlukan *Advance Money* yang cukup, terutama untuk kapal-kapal *tramper* sebab mungkin tidak singgah lagi.

3) Penunjukan Sub Agent.

Untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, *General Agent* tidak melakukannya sendiri. *General Agent* akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

4) Mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal.

Bagian *disbursement* mengumpulkan semua tagihan selam kapal di pelabuhan sampai dengan berangkat beserta bukti-bukti notanya, harus berkoordinasi dengan operasi dan keuangan.

5) Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi.

10. Tugas Sub Agent.

Secara garis besar ada 2 jenis, dimana setiap pelayananya berdasarkan perintah dari *general agent* atau pun langsung dari perintah pemilik kapal.

a. Pelayanan Kapal (*Ship's Husbanding*) yang meliputi :

Pelayanan Anak Buah Kapal (ABK), perbaikan atau pemeliharaan kapal, pemuatan kapal. (*bunker, air, spare part*).

b. Operasi Keagenan (*Cargo Operation*)

Clearance in-out, tambat, tunda, pandu tiba / berangkat, pengawasan bongkar muat, dokumen muatan. Bila agen ditugaskan untuk mencari muatan maka bagian keuangan melaksanakan *freight Collection* dan mengirimkan ke *principal*.

11. Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik dan 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 antar moda transportasi.

Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas atas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau

antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah (D.A Lasse, 2014).

12. Peran Pelabuhan

Peran pelabuhan yaitu dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri didaerah terbelakang akan melaju dengan sendirinya. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat (Dwi Atmojo Purnomo, 2011).

13. Fungsi Pelabuhan

Menurut Lasse (2011) berdasarkan buku Manajemen Kepelabuhan. Fungsi Sebuah pelabuhan paling tidak ada empat, yaitu sebagai *Gateway, Link, Interface, dan Industrial Entity*.

a. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau *port* yang berasal dari kata latin *porta* telah bermakna sebagai pintu gerbang atau *gateway*. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena

pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan.

b. *Link*

Dari batasan pengertian yang telah dipaparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

c. *Interface*

Barang muatan yang diangkut melalui *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Pada pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar, dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*).

d. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhan.

14. Fasilitas pelabuhan

Menurut Aswan Hasoloan (2017). Fasilitas pelabuhan pada dasarnya dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Pembagian ini dibuat berdasarkan kepentingan terhadap kegiatan pelabuhan itu sendiri.

a. Fasilitas Pokok

1) Alur pelayaran yaitu sebagai jalan kapal sehingga dapat memasuki jalan daerah dengan aman dan lancar.

- 2) Penahan gelombang yaitu untuk melindungi daerah pedalaman pelabuhan dari gelombang, terbuat dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak.
- 3) Kolam pelabuhan yaitu berupa perairan untuk bersandarnya kapal-kapal yang berada di pelabuhan.
- 4) Dermaga yaitu sarana dimana kapal-kapal bersandar untuk memuat dan menurunkan barang atau untuk mengangkat dan menurunkan penumpang.

b. Fasilitas Penunjang

- 1) Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.
- 2) Lapangan penumpukan adalah lapangan didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tahan terhadap cuaca untuk dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.
- 3) Terminal adalah lokasi khusus yang diperuntukan sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar/muat barang atau peti kemas dan atau kegiatan naik/turun penumpang didalam pelabuhan.
- 4) Jalan adalah suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki, yang menghubungkan antara terminal/lokasi yang lain, dimana fungsi utamanya adalah memperlancar perpindahan kendaraan dipelabuhan.

15. Pelayanan Jasa Kapal.

a. Jasa labuh.

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

b. Jasa tambat.

Setiap kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia, tidak akan dikenakan jasa tambat.

c. Jasa pemanduan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 93 tahun 2014. Setiap kapal berukuran tonase kotor GRT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib mempergunakan pandu.

d. Jasa tunda.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 93 tahun 2014. Melihat terbatasnya kemampuan mesin kapal, kepadatan lalu-lintas, arus, cuaca, kedalaman serta luas alur/kolam, dan kemampuan gerak kapal, apabila kapal hendak masuk dan sandar di kolam pelabuhan harus mempergunakan kapal tunda. Demi keselamatan kapal yang berolah gerak dalam perairan pelabuhan, kapal harus mempergunakan kapal tunda.

16. Jenis-jenis Kapal Laut Niaga

Menurut Suwarno (2011). Kapal laut niaga terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut

a. Kapal *Tanker*.

Adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan cair dalam jumlah yang besar. Jenis utama *tanker* ialah termasuk kapal *tanker* minyak, kimia, dan gas alam cair. Kapal *tanker* pun dalam pengangkutan dibagi lagi dari jenis atau tipenya. Makin berbahaya muatan yg dibawa sistem desain kapal akan makin canggih demi keselamatan kapal, muatan, dan awak kapal.



Gambar 5. Kapal Tanker

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

b. Kapal *roll on - roll off* (Ro-Ro).

Adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal *roll on - roll off* atau disingkat Ro-Ro. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan *moveble bridge* atau dermaga apung ke dermaga. Kapal Roro selain digunakan untuk angkutan truk juga digunakan untuk mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang jalan kaki.



Gambar 6. Kapal *roll on - roll off* (Ro-Ro)

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

c. Kapal Feri.

Adalah sebuah kapal transportasi jarak dekat biasa digunakan untuk membawa penumpang dan juga ada yang bisa mengangkut kendaraan.

Feri mempunyai peranan penting dalam sistem pengangkutan bagi banyak kota pesisir pantai, membuat transit langsung antar kedua tujuan dengan biaya lebih kecil dibandingkan jembatan atau terowong.



Gambar 7. Kapal feri

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

d. Kapal Pesiar

Kapal pesiar adalah kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran hiburan, dimana perjalanan itu sendiri dan fasilitas kapal adalah bagian dari pengalaman. kemewahan telah menjadi bagian utama dari industri pariwisata, dengan jutaan penumpang setiap tahun. Kapal pesiar beroperasi sebagian besar memiliki rute yang tetap dan akan kembali ke pelabuhan awal penumpang *boarding*. Beberapa kapal pesiar juga terlibat dalam perjalanan panjang yang mungkin tidak mengarah kembali ke *port* yang sama selama berbulan-bulan.



Gambar 8. Kapal Pesiar

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

e. Kapal *Full Container*.

Adalah kapal yang membawa semua muatan mereka didalam Peti Kemas, dalam sebuah teknik yang disebut *containerization*. Mereka membentuk sarana umum angkutan komersial sistem intermoda *containerization* transport dengan keuntungan pemuatan murah pembongkaran akan menjadi cepat.



Gambar 9. Kapal Full Container
Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

f. Kapal Curah/*Bulk Vessel*.

Adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah atau *unpacked*, seperti biji-bijian, batu bara, pasir, dan semen dalam *bulk*. Kelebihan kapal ini adalah daya angkut yang besar karena ruang muat yang tidak terpakai atau *broken stowage* pun kecil.



Gambar 10. Kapal Curah/Bulk Vessel
Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

f. *Self Propelled Oil Barge (SPOB)*.

Adalah kapal yang dibangun terutama untuk transportasi muatan yang melintasi sungai dan kanal dan memiliki penggerak sendiri atau *self-propelled* dan sehingga tidak perlu ditarik oleh *tug boat*.



Gambar 11. Kapal Self Propelled Oil Barge (SPOB)
Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

g. Kapal Tongkang.

Adalah Jenis kapal yang tidak bisa digerakan dengan sendirinya atau biasa disebut jenis kapal Non-mekanik maka dalam penggunaannya tongkang umumnya ditarik oleh *tug boat*. Tongkang dirancang untuk membawa bahan-bahan, seperti kayu log, batu bara, pasir, tanah.



Gambar 12. Kapal Tongkang
Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

h. Kapal FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*).

Adalah sebuah jenis sistem tangki mengambang yang digunakan oleh industri minyak lepas pantai dan gas dan dirancang untuk mengambil semua minyak atau gas yang dihasilkan dari platform terdekat atau

template, proses, dan menyimpannya sampai minyak atau gas dapat diturunkan ke kapal *tanker* atau diangkut melalui pipa.



Gambar 13. Kapal FPSO

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

i. Kapal Tunda.

Adalah kapal berfungsi sebagai pendorong atau penarik kapal yang akan sandar. *Tug boat* membantu kapal besar untuk bermanuver, seperti kapal-kapal di pelabuhan yang ramai atau sebuah kanal yang sempit, atau mereka yang tidak bisa bergerak sendiri, seperti tongkang, kapal cacat, atau *platform* minyak. Beberapa kapal tunda berfungsi sebagai pembuka percakapan atau perahu penyelamat.



Gambar 14. Kapal Tunda

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

j. Kapal Kargo.

Adalah jenis kapal yang membawa kargo, barang, dan bahan dari satu *port* ke lain. Ribuan kapal kargo mengarungi samudra dunia setiap tahun, mereka menangani sebagian besar perdagangan Internasional. Kapal kargo biasanya dirancang khusus untuk tugas tertentu, seringkali dilengkapi dengan *crane* dan mekanisme lainnya untuk memuat dan membongkar.



Gambar 15. Kapal kargo

Sumber : <https://www.marinetraffic.com/>

16. Instansi terkait Dalam Kepengurusan Kapal Internasional.

a. Bea & Cukai

Lembaga Bea & cukai ini bukan sebuah istilah yang memiliki satu pengertian, melainkan dua istilah yang juga memiliki pengertian yang berbeda. Bea sendiri merupakan suatu tindakan pungutan dari pemerintah terhadap barang ekspor atau impor, sedangkan cukai adalah pungutan negara kepada suatu barang yang memiliki sifat atau karakteristik yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Cukai.

Jadi, bila Bea Cukai digabungkan memiliki pengertian suatu tindakan pungutan pemerintah terhadap barang ekspor dan impor serta suatu barang yang memiliki karakteristik khusus (**Anonym, 2011**).

b. Imigrasi

Direktorat Jenderal Imigrasi adalah sebuah struktur bagian dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Indonesia yang memiliki tugas pokok merumuskan dan melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis dibidang Imigrasi. Tugas dan fungsi pengawasan keimigrasian serta kewajiban orang asing di Indonesia ditetapkan pada pasal 38 dan pasal 39 Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian seperti berikut

- 1) Pasal 38 ayat (1) pengawasan terhadap orang asing Indonesia meliputi (a) masuk dan keluarnya orang asing ke dan dari wilayah Indonesia ; (b) keberadaan serta kegiatan orang asing diwilayah Indonesia : dan ayat (2) Untuk kelancaran dan ketertiban pengawasan, Pemerintah menyelenggarakan pendaftaran orang asing yang berada diwilayah Indonesia.
 - 2) Pasal 39. Setiap orang asing yang berada di wilayah Indonesia wajib (a) memberikan segala keterangan yang diperlukan mengenai identitas diri dan/atau keluarganya, perubahan status sipil kewarganegaraan serta perubahan alamatnya; (b) memperlihatkan surat perjalanan atau dokumen keimigrasian yang dimilikinya pada waktu diperlukan dalam rangka pengawasan; (c) mendaftarkan diri jika berada di Indonesia lebih dari 90 (sembilan puluh) hari.
- c. Syahbandar (*Harbour Master*)

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam rangka menjalankan fungsi pengawasan terhadap kapal-kapal asing yakni fungsi *Port State Control* yang diatur konvensi Internasional untuk menegakkan ketentuan *International Safety*

Management (ISM) Code dan implementasinya melalui Keputusan Menteri No. 62 Tahun 2002 pasal 17 ayat (1) “Seksi Kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan pengawasaan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pemberian surat izin berlayar, pengawasaan kapal asing (*port State Control*) dan bongkar muat barang berbahaya, serta pengusutan kecelakaan kapal”.

d. Kesehatan Pelabuhan

Undang-undang No 39. Tahun 2009 tentang kesehatan menjelaskan. Kantor Kesehatan Pelabuhan mempunyai tugas pokok dan fungsinya sebagai berikut:

Kantor Kesehatan Pelabuhan mempunyai tugas pokok melaksanakan:

- 1) Pencegahan masuk dan/atau keluarnya penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah.
- 2) Kekarantinaan, pelayanan kesehatan terbatas dilingkungan kerja pelabuhan dan lintas batas.
- 3) Pengendalian dampak kesehatan lingkungan.

Kantor kesehatan pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- 1) Pelaksanaan kekarantinaan terhadap sarana angkutan, manusia, dan kawasan pelabuhan.
- 2) Pelaksanaan pengamatan penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah yang terjadi dalam/luar negeri melalui media cetak dan media elektronik.
- 3) Pelaksanaan pusat simpul jejaring *surveilans epidemiologi local*, regional, nasional sesuai penyakit yang terkait dengan lalu lintas Internasional seperti pelabuhan dan bandar udara.
- 4) Pelaksanaan fasilitasi dan advokasi kesiap siagaan dan penanggulangan keadaan tanggap darurat dibidang kesehatan.
- 5) Pelaksanaan fasilitas advokasi pembinaan kesehatan kerja di lingkungan kerja pelabuhan dan bandar udara.

- 6) Pelaksanaan pemberian sertifikat Obat, Makanan-minuman, dan alat Kesehatan (OMKA) ekspor dan mengawasi persyaratan OMKA Impor.
- 7) Pelaksanaan pengawasan kesehatan pada alat angkut, inspeksi kapal meliputi sistem sanitasi, hama tikus dan serangga yang dapat menularkan penyakit.
- 8) Pelaksanaan pemberian layanan kesehatan terhadap komunitas pelabuhan serta penduduk disekitar lingkungan kerja pelabuhan.
- 9) Pelaksanaan pengendalian risiko lingkungan pelabuhan antara lain ketersediaan air bersih, *vector* (nyamuk, tikus, lalat, kecoa) ruang makan, dan pembuangan sampah. Kapal yang terbebas hama tikus dan jenis hama lainnya diberikan sertifikat bebas tikus (*Derating Certificate* atau *Derating Eemption Certificate*).