

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Sesuai dengan judul penelitian yang dilakukan oleh penulis yaitu

“PROSES BONGKAR BATUBARA PADA KAPAL MV. PUTERI SEJATI V.47/PS/16/19 OLEH PT. PELINDO III CABANG CILACAP DI PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP”.

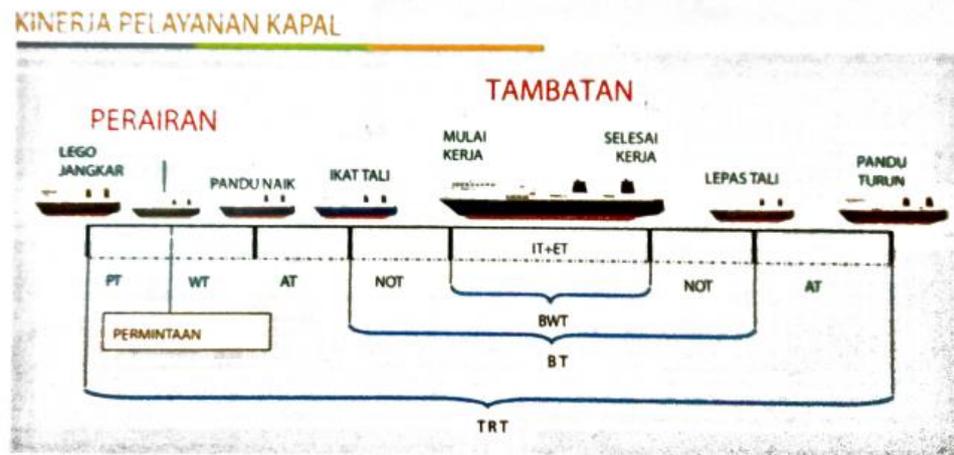
maka untuk memperjelas dan mengawasi penulisan kaya tulis ilmiah ini penulis perlu memberikan pengertian dan penjelasan istilah yang digunakan dalam judul karya tulis ilmiah ini.

1. Pengertian Kinerja dan Dasar Hukum

a. Pengertian Kinerja Menurut Para Ahli

Menurut Hasibuan dan Sutrisno dalam Hanum dan Riswana (2014) kinerja merupakan hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya didasarkan atas kecakapan, pengalaman, kesungguhan serta waktu dan ditentukan oleh kemampuan karakteristik pribadinya serta persepsi terhadap perannya dalam pekerjaan itu. Pengertian kinerja menurut Moeheriono dalam Hamid (2015) kinerja atau *performance* merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi, dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategis suatu organisasi.

Bagian kinerja pelayanan kapal dalam Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/2//18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja. Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan secara komersial.



Gambar 1 Kinerja Pelayanan Kapal

Sumber : Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Cilacap

Efisiensi dan Produktifitas Pelabuhan Indikator pelayanan

- 1) TRT (*Turn Round Time*) : Waktu kapal di pelabuhan
- 2) BT (*Berth Time*) : Waktu kapal di dermaga
- 3) BWT (*Berth Woking Time*) : Waktu menggunakan jasa pelayanan kapal di dermaga..

b. Dasar Hukum

Menurut Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/2//18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan secara Komersil :

1) Pasal 1 ayat 4

Standar Kinerja Operasional adalah standar hasil kerja tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal/Pelabuhan dalam pelaksanaan jasa kepelabuhan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

2) Pasal 1 ayat 5

Kinerja Pelayan Operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitas dan alat dalam periode waktu dan satuan tertentu.

2. Usaha Bongkar Muat

a. Pengertian Usaha Bongkar Muat Menurut Para Ahli

Menurut (Gianto, 2011: 31-32), mengatakan bahwa, bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di kapal tanker yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari dalam tanki kapal ke tanki timbun di terminal atau dari kapal ke kapal yang di kenal dengan istilah “*Ship to Ship*“. Sedangkan muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal. Untuk di kapal tanker kegiatan muat dapat di definisikan sebagai suatu proses memindahkan muatan cair dari tanki timbun terminal ke dalam tanki / ruang muat di atas kapal, atau dari satu kapal ke kapal lain “ *Ship to Ship* “.

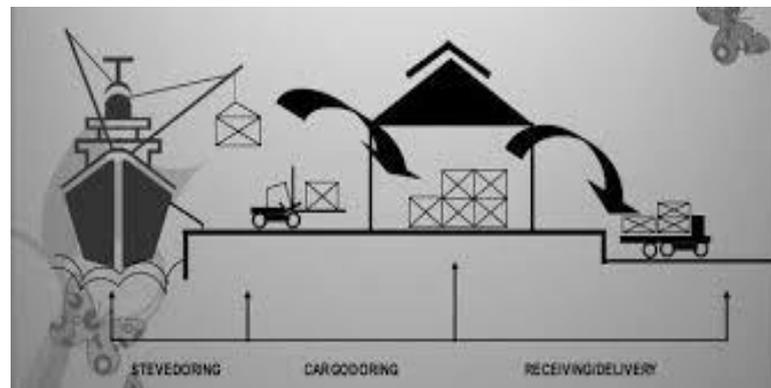
b. Dasar Hukum

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

Pengertian dari istilah-istilah tersebut adalah sebagai berikut :

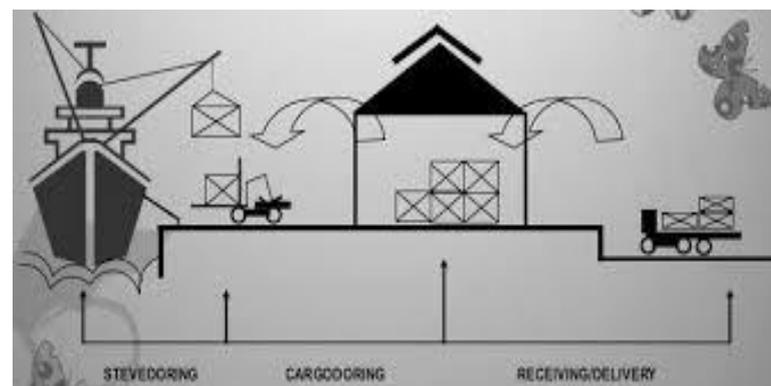
- 1) *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- 2) *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (ex tackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

- 3) *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.



Gambar 2 Ilustrasi Kegiatan Bongkar di Pelabuhan

Sumber: mikasa.co.id



Gambar 3 Ilustrasi Kegiatan Muat di Pelabuhan

Sumber: mikasa.co.id

c. Mekanisme kegiatan bongkar muat di pelabuhan

- 1) Prosedur kegiatan bongkar barang di pelabuhan dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yakni :

- (1) Proses kegiatan bongkar dari kapal secara TL (*truck lossing*)
 Proses kegiatan bongkar dari kapal secara TL (*truck lossing*)
 Dilakukan hanya melewati tahap *stevedoring* atau barang
 tahap *stevedoring* atau barang dibongkar kemudian diangkut

dengan truk lalu barang langsung dibawa keluar pelabuhan melewati pintu keluar tanpa melewati tahap *cargodoring* dan *receiving*.

- (2) Proses kegiatan bongkar dari kapal secara non TL (*truck lossing*)

Proses kegiatan bongkar dari kapal secara non TL (*truck lossing*) dilakukan dengan melewati tiga tahapan yaitu: *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving* kemudian diangkut dengan truk lalu barang langsung dibawa keluar pelabuhan melewati pintu keluar (*gate out*).

- 2) Prosedur kegiatan muat barang di pelabuhan dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yakni:

- (1) Proses kegiatan muat dari kapal secara TL (*truck lossing*)

Proses kegiatan muat dari kapal secara TL (*truck lossing*) dilakukan hanya melewati tahap *stevedoring* atau barang dimuat langsung ke kapal setelah kendaraan pengangkut melewati pintu masuk (*gate in*) pelabuhan dan tanpa melewati tahap *delivery* dan *cargodoring*.

- (2) Proses kegiatan muat dari kapal secara non TL (*truck losing*)

Proses kegiatan muat ke kapal secara non TL (*truck lossing*) mulai dari kendaraan pengangkut barang melewati pintu masuk pelabuhan (*gate in*) kemudian melewati tiga tahapan yaitu: *delivery*, *cargodoring* dan *stevedoring*. Setelah barang siap di atas kapal maka tahap terakhir kapal akan membawa barang tersebut ketempat tujuan.

d. Usaha Bongkar Batubara di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Kegiatan bongkar batubara di Pelabuhan tanjung Intan Cilacap dilakukan dengan cara Proses kegiatan bongkar dari kapal secara TL (*truck lossing*) oleh Perusahaan Bongkar Muat PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Cilacap

3. Pengertian Batubara

Dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang pertambangan mineral dan batu bara pasal 1 ayat 3 menyatakan batu bara adalah endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuh-tumbuhan.



Gambar 4 Batubara

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Cilacap

4. Pengertian Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal adalah Badan Hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang. Dalam menunjang kegiatan bongkar muat maka diperlukannya peralatan-peralatan pendukung sebagai berikut:

a. Peralatan bongkar muat secara non mekanik

Peralatan bongkar muat secara non mekanik adalah alat pokok penunjang pekerjaan/kegiatan bongkar muat. Contoh peralatan bongkar muat secara non mekanik sebagai berikut :

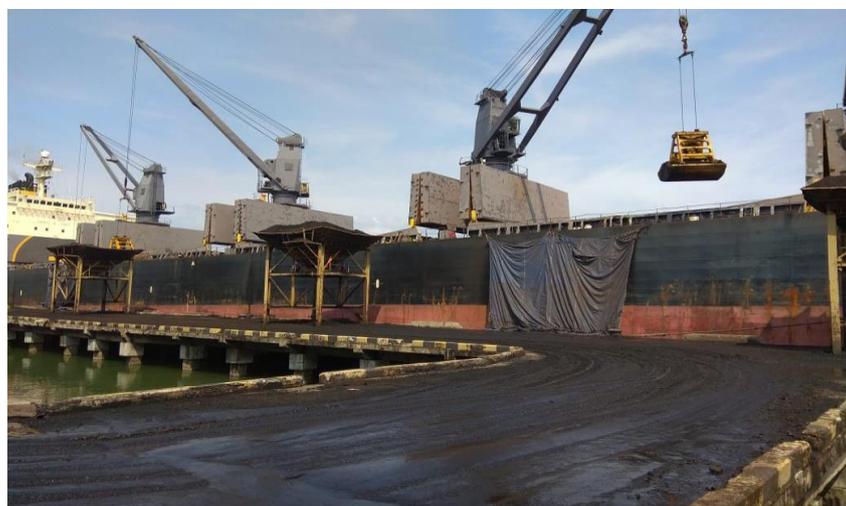
- 1) Tali Baja adalah sebuah alat bantu angkat dan tarik yang terbuat dari kawat-kawat baja (*wire*) yang dirangkai dengan cara dipilin menjadi satu rangkaian yang disebut dengan strand, dan kemudian kumpulan dari beberapa strand tersebut dipilin pada Core sehingga menjadi rangkaian tali baja



Gambar 5 Tali Baja

Sumber: <http://www.asmarines.com/tali-sling>

- 2) Jala-jala lambung kapal fungsinya tidak kalah penting dalam proses bongkar muat barang. Jala-jala kapal berfungsi dalam kegiatan bongkar muat *bag cargo*, *box cargo*, dsb. Jala-jala di hamparkan kemudian cargo diletakkan diatas jala- jala, lalu jala-jala ditutup dan dikaitkan pada *hook crane*.



Gambar 6 jala-jala lambung kapal (*shipside net*)

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Cilacap

- 3) *Hopper* wadah atau bejana yang diisi dari atas dan lubang pengeluaran dibagian bawah.



Gambar 7 Hopper

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III Pelabuhan Tanjung Intan

- 4) *Grabs* adalah alat muat / bongkar yang sering digunakan untuk memuat/membongkar barang jenis curah kering.



Gambar 8 Grab

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III Pelabuhan Tanjung Intan

b. Peralatan bongkar muat secara mekanik

Peralatan bongkar muat secara mekanik adalah alat pokok pekerjaan/kegiatan bongkar muat. Contoh peralatan bongkar muat secara non mekanik sebagai berikut :

- 1) *Ship Crane* alat ini biasanya terletak dibagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat *cargo* dari palka kapal, kemudian dipindahkan ke dermaga. lengan dari *crane* kapal harus cukup panjang, sehingga dapat memindahkan dari palka ke dermaga. Sistem yang digunakan pada *crane* kapal serupa dengan crane pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja, dengan motor sebagai penggeraknya dan berbagai ukuran *pully* sebagai pemindah dayanya.



Gambar 9 Ship Crane

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Cilacap

- 2) *Wheel Loader* merupakan alat pemuat beroda karet (ban), penggunaannya hampir sama dengan *Dozer Shovel*. Perbedaannya terletak pada landasan kerjanya, dimana landasan kerja untuk *whell loader relatif* rata, kering dan kokoh. Dipergunakan terutama pada pengoperasian yang dituntut agar tidak merusak landasankerja.



Gambar 10 Welloader

Sumber: http://batuahkaryamandiri.com/id/gallery/tambang_batubara_3

- 3) *Forklift* adalah mobil berjalan atau kendaraan yang memiliki 2 garpu yang bisa digunakan untuk mengangkat pallet garpu forklift pada umumnya kompatibel dengan pallet yang beredar di pasaran biasanya barang diletakkan di atas pallet baru kemudian barang dipindahkan atau diangkat ada beberapa sumber energi yang bisa membuat Forklift beroperasi, di antaranya bahan bakar solar, bahan bakar gasoline, gas, dan battery. biasanya forklift digunakan di pabrik, garment ataupun pergudangan.

Forklift dengan bahan bakar solar dan gasoline biasanya digunakan di luar ruangan. Sedangkan forklift yang menggunakan gas dan battery banyak digunakan di dalam ruangan. Hal ini karena forklift yang menggunakan gas dan battery tidak menghasilkan asap polusi, hal ini sangat penting untuk beberapa perusahaan seperti, industri garmen, makanan, minuman, dan perusahaan lainnya yang mengharuskan kondisi bebas polusi/asap



Gambar 11 Forklift

Sumber : <https://www.nfe-lifts.com/inventory/mitsubishi-forklifts-fgc25n-5000lb-cushion-solid-tire-propane-fuel-warehouse-forklift-2013/>

- 4) Truk jungkit adalah truk yang isinya dapat dikosongkan tanpa penanganan truk pembuang biasa digunakan untuk mengangkat barang semacam pasir, kerikil atau tanah untuk keperluan konstruksi. Secara umum, truk jungkit dilengkapi dengan bak terbuka yang dioperasikan dengan bantuan hidrolik, bagian depan dari bak itu bisa diangkat keatas sehingga memungkinkan material yang diangkat bisa melontar turun ke tempat yang diinginkan.



Gambar 12 Truk jungkit

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Cilacap

5. PT. Pelabuhan Indonesia III

PT. Pelabuhan Indonesia III adalah salah satu Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang bertugas mengusahakan pelayanan dan fasilitas di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Badan Usaha Pelabuhan (BUP) adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya, hal ini berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal pasal 1 ayat 14.

PT Pelindo III (Persero) yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan, memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, PT Pelindo III (Persero) mampu menggerakkan dan menggairahkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat.

Berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Umum, PT Pelindo III (Persero) bertanggung jawab atas Keselamatan Pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan Perairan dan Lingkungan Maritim. Dengan demikian status Pelindo bukan lagi sebagai “regulator” melainkan “operator” Pelabuhan, yang secara otomatis mengubah bisnis Pelindo dari Port Operator menjadi Terminal Operator.

Surat dari Kementerian Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan Februari 2011 menjelaskan tentang penunjukan PT Pelindo III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

1. Pelindo III mengelola sebanyak 43 pelabuhan yang tersebar di 7

Provinsi yaitu:

- 1) Jawa Timur
- 2) Jawa Tengah
- 3) Kalimantan Selatan
- 4) Kalimantan Tengah

- 5) Bali
- 6) Nusa Tenggara Barat
- 7) Nusa Tenggara Timur

2. Pelabuhan Cabang

- 1) Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya, Jawa Timur).
- 2) Terminal Pelabuhan Teluk Lamong (Surabaya, Jawa Timur).
- 3) Pelabuhan Trisakti (Banjarmasin, Kalimantan Selatan).
- 4) Pelabuhan Tanjung Emas (Semarang, Jawa Tengah).
- 5) Terminal Petikemas Semarang [TPKS] (Semarang, Jawa Tengah).
- 6) Pelabuhan Benoa (Benoa, Bali).
- 7) Pelabuhan Celukan Bawang (Singaraja, Bali).
- 8) Pelabuhan Tanjung Intan (Cilacap, Jawa Tengah).
- 9) Pelabuhan Tegal (Tegal, Jawa Tengah).
- 10) Pelabuhan Gresik (Gresik, Jawa Timur).
- 11) Pelabuhan Tanjung tembaga (Probolinggo, Jawa Timur).
- 12) Pelabuhan Tanjung Wangi (Banyuwangi, Jawa Timur).
- 13) Pelabuhan Kota Baru (Kotabaru, Kalimantan Selatan).
- 14) Pelabuhan Sampit (Sampit, Kalimantan Tengah).
- 15) Pelabuhan Kumai (Kumai, Kalimantan Tengah).
- 16) Pelabuhan Lembar (Lembar, Nusa Tenggara Barat).
- 17) Pelabuhan Bima (Bima, Nusa Tenggara Barat).
- 18) Pelabuhan Tenau Kupang (Kupang, Nusa Tenggara Timur).
- 19) Pelabuhan Maumere (Maumere, Nusa Tenggara Timur).

3. Bidang Usaha

- 1) Bidang usaha Pelindo III meliputi penyediaan dan pengusahaan:
- 2) Kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat-tempat berlabuhnya kapal
- 3) Jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (pilotage) dan penundaan kapal
- 4) Dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat barang termasuk hewan dan fasilitas naik turunnya penumpang

- 5) Gudang-gudang dan tempat penimbunan barang-barang, angkutan Bandar, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan
- 6) Tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung-gedung/bangunan yang berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut
- 7) Penyediaan listrik, bahan bakar minyak, air minum dan instalasi limbah pembuangan
- 8) Jasa terminal, kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan
- 9) Pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kepelabuhanan
- 10) Jasa pelayanan kesehatan
- 11) Jasa transportasi di laut.
- 12) Jasa persewaan fasilitas dan peralatan di bidang kepelabuhanan.
- 13) Jasa perbaikan fasilitas dan peralatan di bidang kepelabuhanan.
- 14) Properti di daerah lingkungan pelabuhan.
- 15) Kawasan industri di daerah lingkungan pelabuhan.
- 16) Kawasan wisata di daerah lingkungan pelabuhan.
- 17) Depo petikemas.
- 18) Jasa konsultan di bidang kepelabuhanan.
- 19) Jasa komunikasi dan informasi di bidang kepelabuhanan.
- 20) Jasa konstruksi di bidang kepelabuhanan.

6. Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya, dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan untuk kapal bersandar, berlabuh dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra antar moda transportasi di daerah Kabupaten Cilacap Jawa Tengah. Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap merupakan Pelabuhan yang dikelola oleh salah

satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Cilacap.

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap memiliki 3 (tiga) dermaga umum dan 5(lima) dermaga khusus milik PT. Pertamina, PT. Solusi Bangun Indonesia, PT. Pupuk Sriwijaya, PT. Sumber Segara Primadaya, PT. PLN, Berikut rincian yang terdapat pada dermaga umum milik PT. Pelabuhan Indonesia III Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap :

- a. Dermaga *Multipurpose* 1 (satu) kade meter 0-163 dikhususkan untuk kapal kargo muatan batu bara dan polisling, kade meter 164-300 dikhususkan untuk kapal kargo muatan batu bara, kade meter 301-490 dikhususkan untuk kapal kargo muatan kapal proyek/sejenisnya, kapal kering dengan muatan gula, klinker, dan polisling serta kapal penumpang atau hewan, kade meter 491-582 dikhususkan untuk kapal kargo muatan kapal proyek/sejenisnya, kapal kering dengan muatan gula, klinker, kedelai atau sejenisnya serta kapal penumpang atau hewan
- b. Dermaga *Multipurpose* 2 (dua) dikhususkan untuk kapal kargo dengan muatan kapal proyek, penumpang/hewan, gandum, klinker, polisling atau muatan sejenis.
- c. Dermaga Wijayapura dikhususkan untuk kapal *tug boat* dan *barge* serta kapal perintis dan kapal dengan panjang maksimal 90 meter dengan draf maksimal 5 meter.

7. Dokumen yang di perlukan dalam proses bongkar muat batubara.

Dokumen adalah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan keterangan.

Contoh dokumen yang di perlukan dalam proses bongkar batubara :

a. *Bill Of Lading (B/L)*

Adalah surat tanda terima barang kepada kapal laut atau bukti kepemilikan barang yang berisi perjanjian pengangkutan barang. B/L

di gunakan untuk khususnya kapal laut yang mengangkut ekspor impor barang. Ketika barang ada surat B/L maka barang tersebut akan di berikan jaminan dan pengamanan yang ketat.

b. Laporan Rencana Kegiatan Bongkar Muat Barang

Laporan Rencana Kegiatan Bongkar Muat Barang atau disingkat (LRKBM) adalah surat pemberitahuan untuk pelaksanaan rencana bongkar muat dipelabuhan.

c. Surat Permohonan ijin bongkar barang berbahaya

Adalah surat yang memberitahukan bahwa akan melaksanakan bongkar barang berbahaya,yaitu bongkar muat batubara, yang di persetujui dari ksop dan pbm pelindo.

d. *Stoweg Plan*

Stowage plan adalah gambar tata letak dan susunan semua barang yang telah dimuat di atas kapal, Untuk kapal petikemas atau rencana pengaturan muatan yang berupa peti kemas (*Container*) yang berfungsi sebagai dokumen pertanggung jawaban atas pengaturan muatan , *stowage plan* disebut *bay plan*. *Stowage plan* dibuat oleh petugas kapal atau petugas *tally*. Sedangkan *bay plan* dibuat oleh *ship planner*, *ship planner* sendiri merupakan bagian dari organisasi perencanaan operasi kapal pada *planning* dan *control tower*.

e. *Tally Sheet*

Untuk semua barang yang dimuat diatas 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.

f. *Statement Of Fact*

Adalah dokumen yang di buat oleh agen mengenai semua data-data, kegiatan, serta waktu kegiatan yang di lakukan mulai dari kapal tiba hingga kapal tolak. dalam dokumen tersebut di sebutkan nama kapal,

pelabuhan sandar, jenis muatan dan jumlahnya, *statement of fact* di tandangani oleh *ship's agen* dan *chief officer*.

8. Pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan bongkar muat

a. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal adalah Badan Hukum Indonesia yang berbentuk Perseroan Terbatas yang melakukan usaha jasa terkait di bidang angkutan perairan, khusus untuk kegiatan bongkar muat barang.

b. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Tenaga Kerja Bongkar Muat Menurut Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2002 adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

c. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Ekspedisi Muatan Kapal Laut menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomer KM 82/AL 305/PHB-85 adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan di angkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal.

d. Agen PT. Bahtera Adhiguna Cilacap

Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agen atau agen, dan cabang agen.

PT. Bahtera Adhiguna Cilacap adalah anak perusahaan PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) yang bergerak di bidang transportasi air. Sebelum tanggal 5 Agustus 2011, perusahaan ini merupakan badan usaha milik negara.

PT Pelayaran Bahtera Adhiguna memiliki 7 armada kapal (vessel) dan 4 set Tug and Barge, antara lain:

1. MV. Adhiguna Tarahan
2. MV. Kartini Baruna
3. MV. Sartika Baruna
4. MV. Arimbi Baruna
5. MV. Intan Baruna
6. MV. Malahayati Baruna
7. MV. Rasuna Baruna

e. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

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

Dalam melaksanakan tugasnya, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- 2) Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
- 3) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik

layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

- 4) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 5) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 6) Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tariff untuk ditetapkan Menteri.
- 7) Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
- 8) Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan, dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
- 9) Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan.
- 10) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
- 11) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam 5 (lima) kelas, terdiri atas :

- (1) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I
- (2) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II
- (3) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III
- (4) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV
- (5) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V