

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Transportasi

Menurut Hananto Soewendo,(2016) Transportasi adalah alat untuk melawan jarak untuk memenuhi kebutuhan (*needs*) yang secara geografis terpisah dari tempat asalnya. Jadi, transportasi adalah aktivitas yang bukan tujuan akhir, tetapi merupakan alat untuk mencapai tujuan.

Sesuai dengan Keegiatannya, transportasi mempunyai karakteristik sebagai berikut:

1. *Intangible*. Manfaat transportasi dapat dirasakan namun tidak dapat dilihat
2. *Perishable*. Jasa transportasi tidak dapat disimpan untuk dijual besok, sehingga sekali digunakan, jasa transportasi akan selesai.
3. *Immediate*. Kebutuhan jasa transportasi tidak dapat ditangguhkan terlalu lama.
4. *Complex*. Penyediaan jasa transportasi melibatkan banyak orang/lembaga, sarana, dan prasarana.
5. *Aorphous*. Kualitas pelayanan tidak dapat ditetapkan sesuai harapan seuruh pengguna jasa.

2.2. Pengertian Pelabuhan

Menurut Bambang Triatmojo (2010) Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi demaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal

membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, atau pulau atau bahkan anta negara, benua dan bangsa.

Pelabuhan menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turunnya penumpang dan kegiatan bongkar muat barang yang diengkapi dengan fasilitas keselamatan peayaran dan kegiatan penunjang peabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar modatransportasi.

Sedangkan menurut Dr.A.Edy Hidayat N, SE,MM (2009) pengertian pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal penumpang, dan atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan indra dan/atau antar moda.

1. Menurut Jenisnya, terdapat 2 (dua) macam pelabuhan yaitu :
 - a. Pelabuhan Umum yaitu pelabuhan yang digunakan untuk melayani kepentingan umum, contoh : Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara, Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya dan Pelabuhan Makassar di Ujung Pandang.



Gambar 1. Pelabuhan Umum

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

- b. Pelabuhan Khusus (Pelsus dan sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 terminologinya adalah Tersus/Terminal Khusus) yaitu pelabuhan yang di operasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, Contoh Pelabuhan Pelabuhan milik Pertamina, milik Pabrik Semen Gresik, pabrik PT.Riau Andalan Pulp dan Paper, milik PT. Aneka Tambang, milik PT.Pabrik Baja Krakatau Steel dan lain-lain.



Gambar 2. Pelabuhan Khusus

Sumber : <http://www.apbi-icma.org>

Menurut Babang Triatmojo (2010) Pelabuhan adalah tempat perairan yang terlindung dari gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk melakukan bongkar muat barang.

2. Fungsi dan Peranan Pelabuhan

Menurut buku drs. H.A Abbas Salim MA. (2015) dengan judul: “Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan” mengemukakan bahwa pelabuhan, mencakup :

- a. Pengaruh Perdagangan Internasional
- b. Di era globalisasi dewasa ini ternyata tidak ada bangsa/Negara yang mampu memenuhi kebutuhan sendiri.

Hal ini disebabkan karena tidak sama sumberdaya alam (*natural resources*) yang dimiliki, dan tidak sama pula kemampuan dalam pengelola sumber daya alam tersebut, juga ketidaksamaan dalam perkembangan industri dan pertanian yang menghasilkan barang kebutuhan serta tinggi rendahnya kebudayaan dan teknologi yang dimiliki oleh masing-masing negara dengan kebutuhan yang semakin meningkat dan adanya keterbatasan masing-masing Negara untuk memenuhi kebutuhannya maka terjadinya saling ketergantungan antar satu negara lainya melalui perdagangan internasional.

- c. Perdagangan internasional berarti perdagangan yang melibatkan beberapa Negara yang masing-masing mempunyai kepentingan nasional dengan peraturan perundang-undangan yang berbeda. Untuk itu diperlukan kerja sama antar Negara yang bersifat bilateral yaitu antar dua Negara yang akan menghasilkan perjanjian perdagangan dua Negara (*bilateral trade agreement*). Jika yang terlibat beberapa negara dalam daerah tertentu, atau berdasarkan kepada kepentingan yang sama maka akan menghasilkan perjanjian antar beberapa negara (*regional trade agreement or multilateral trade agreement*).

d. Dalam transaksi perdagangan setidaknya ada unsur penjualan (*eksportir*), pembeli (*importir*), pengangkut (*carrier*), dan barang (*komoditi*) sebagai objek perdagangan transaksi perdagangan antar negara ini (*ekspor/import*) dilaksanakan melalui proses yang cukup panjang sesuai dengan ketentuan praturan prundang-undangan yang berlaku untuk masing-masing negara serta ketentuan yang secara umum berlaku kedua Negara seperti *bilateral trade agreement*, *ragional trade agreement or multirateral trade agreement/convention*.

e. Transportasi tulang punggung perekonomian

Transaksi perdagangan adalah proses pemindahan barang dari penjual kepada pembeli dengan pembayaran yang harus dilakukan pembeli ke penjual. dengan peralihan barang tersebut dapat terjadi melalui :

- 1) Dari gudang (*stock*) yang dimiliki penjual, menuju gudang/tempat yang di tunjuk pembeli.
- 2) Dari pabrik tempat barang tersebut diproduksi menuju gudang/tempat yang di tunjuk oleh pembeli. Dari gudang/daerah pertanian atau perkebunan tempat barang (hasil pertanian) tersebut dihasilkan menuju tempat pembeli.
- 3) Dari lokasi pertambangan (barang tambang) menuju gudang/lokasi pabrik tempat hasil barang tersebut dibutuhkan sebagai bahan baku.
- 4) Pengertian Distribusi (*distribution*) termasuk *terminology* dalam ilmu ekonomi, yaitu dalam ilmu pemasaran (*marketing*). Dalam industri, faktor distribusi telah diakui sebagai pelaksana semua kegiatan bisnis yang bertalian dengan perpindahan barang dari tempat pembuatan ketempat penjualan/kepada konsumen. Pelaksanaan kegiatan itu melibatkan pergudangan, pengawasan persediaan barang, pemeliharaan dan pengepakan,

dokumen dan pengiriman, transportasi, dan pelayanan purna jual kepada konsumen.

f. *Hinterland* antar moda transportasi

Pengertian interland mencakup defenisi sebagai berikut :

- 1) Daratan yang langsung berbatasan dengan wilayah pantai Wilayah yang dilayani suatu pelabuhan dengan segala fasilitas.
- 2) Wilayah yang jauh dari perkotaan, daerah terbelakang.
- 3) Luas daerah *internal* adalah *relative* dan tidak mengenal administratif suatu daerah, propinsi atau batas suatu negara, dan tergantung pada atau tidak adanya pelabuhan yang berdekatan dengan daerah tersebut.
- 4) Fungsi transportasi bagi suatu rantai (*chain of transportation*) yang menghubungkan produsen dan konsumen dengan melibatkan berbagai unsur kegiatan usaha transport atau moda transport: darat, laut dan udara.
- 5) Sistem transportasi yang di buat intergrated transportation system yang selanjutnya disebut system intermoda transport, yaitu pengangkutan barang atau penumpang dari tempat asal sampai ketempat tujuan dengan menggunakan lebih dari satu moda transport tanpa terputus dalam arti biaya, pengurusan administrasi, dokumentasi dan adanya suatu pihak yang bertanggung jawab sebagai pengangkut.

Menurut buku Capt. R.P Suyono dengan judul "Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut" bahwa fungsi pelabuhan ada 4 (empat), yaitu sebagai tempat pertemuan (*interface*) gapura (*gateway*), entiras industri, dan mata rantai transportasi.

a. Tempat pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta sebagai kepentingan yang saling berkait. Barang-barang yang akan diangkut kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan keangkutan darat seperti truck atau kereta api. Dan sebaiknya, barang-barang yang diangkut dengan truck atau kereta api di Pelabuhan akan dimuat ke kapal. Oleh sebab itu di pelabuhan berbagai kepentingan bertemu, maka di pelabuhan akan berdiri bank yang akan melayani pelayanan maupun kenyataan ekspor impor. Pelabuhan merupakan tempat instansi bea cukai untuk memungut biaya masuk di pelabuhan. Syahbandar akan memeriksa keselamatan pelayaran. Selain itu, dipelabuhan banyak berdiri perusahaan yang melayani pelayaran seperti, pemasok peralatan kapal, dan sebagainya.

b. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari Negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara akan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan dipelabuhan tersebut. Pelayanan dan kebersihan dipelabuhan merupakan ciri negara bersangkutan.

c. *Entital* insdustri

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal ini akan memudahkan industri mengirim productuknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian, pelabuhan berkembang menjadi suatu jenis industri sendiri yang

menjadi ajang bisnis sebagai jenis usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

d. Mata rantai transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Orang dan barang yang diangkut dengan kereta api yang biasa mengangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut. Oleh karena itu, akses jalan mobil, rel kereta api, jalur dari dan ke bandara udara sangatlah penting bagi suatu pelabuhan. Selain itu, sarana pendukung, seperti perahu kecil dan tongkang akan sangat membantu kelancaran aktifitas satu mata rantai transportasi.

2.3. Pengertian Keagenan

Keagenan adalah hubungan-hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya

Menurut Cahyono Purnomo, (2017) Keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau di luar negeri yang selaku *principal* untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal*. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan terhadap kapal, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain. Untuk pengangkatan sebagai general agen dilakukan dengan *Letter of Appointment* (surat penunjukan) setelah adanya perundingan antara kedua belah pihak.

Penunjukan biasanya tergantung dengan trayek kapal, dalam mengenai *Liner service*.

Pada umumnya pelabuhan diusahakan secara komersial menentukan jadwal pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau *arival notice* oleh operator kapal atau agen sekurang-kurangnya 24 jam sebelum kapal tiba. RKSP dapat disampaikan melalui *master's cable* atau Radio Pantai.

Menurut Markus Medrofa. (2010). Keagenan Kapal. Keagenan Kapal adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya yang menangani kewenangan yang direncanakan kepadanya.

Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk melayani 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-agent atau agent, dan cabang agen.

1. Jenis-jenis Keagenan

a. *General agent* (agen umum)

Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, sebuah perusahaan pelayaran Cingcuala Jepang, menunjuk Bahtera Line sebagai *general agent*. Maka Bahtera Line memiliki tugas melayani kapal milik Cingcuala selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Persyaratan sebagai Agen Umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal bendera Indonesia berukuran

sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri. (KM 33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4).

b. Cabang agen

Adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Di usaha dalam pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tramper*, pelayaran *liner* akan menunjuk general agent atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tremper akan menunjuk agent khusus (*special agent*) karena hanya dipakai pada saat kapalnya di charter di sebuah Pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar muat. Dalam melakukan tugasnya di Pelabuhan, agent yang ditunjuk dinamakan *port agent*. Port agen yang di tunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk *sub-agent* untuk mewakilinya. Port agent tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*. Bilamana dalam sebuah charter party, salah satu pihak umpama pencharter telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agent lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*.

c. Sub-agent

Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent. Sebagai contoh Cingcuala menunjuk Bahtera *Line* sebagai

agennya maka bahtera *line* menunjuk sub-agen atau Komring Jaya *Line* untuk mengageni kapal tersebut karna Bahtera *Line* tidak memiliki cabang di Pelabuhan Merak Banten.

d. Husbandary agent

Agen yang ditunjuk oleh prencipal untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar/muat umpama hanya mengurus ABK kapal, repair dan lainnya.

2. Fungsi dan Tugas Pokok Agen

Keagenan Dalam Usaha Pelayaran. Uantuk melaksanakan tugas-tugasnya,keagenan mempunyai fungsi diantaranya adalah:

- a. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijaksanaan peruhaan, baik untuk pelayaran *liner* atau *tramper*.
- b. Memonitor pelaksanaan penanganan atau pelayanan keagenan yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.
- c. Mengadministrasikan kegiatan keagenan.
- d. Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan.
- e. Mengupayakan kegiatan keagenan sehingga dapat memberikan stimulan terhadap kegiatan pokok perusahaan.

Pelaksanaan tugas agen dimulai dari dengan adanya penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik /operator kapal. Sebelum kapal tiba *principal* memberikan kedatangan kapalnya dan jumlah muatannya yang perlu ditangani. Unit kegiatan keagenan di kantor pusat sebagai *general agent* akan menunjuk cabang-cabang sebagai *port agent* dan muatan dari kapal *principal*. Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut :

- 1) Pelayanan operasional kapal
- 2) Memonitor perkembangan muatan.

- 3) Pelayanan terhadap kapal dan muatannya.
- 4) Menyelesaikan Masalah *Claim*.
- 5) Pelayanan lain yang menyangkut keputusan *owner representiv*
- 6) Menyusun dari menyusun dan membuat laporan pertanggung jawaban kegiatan agen kepada principal, antara lain :
 - (1).Menghitung realisasi biaya-biaya *disbursement* dengan melengkapi semua bukti-bukti dan mengirim/melaporkan pada principalnya.
 - (2). Membuat *despatch report* setelah kapal berangkat, yang antara lain melaporkan : memuat yang dimuat atau dibongkar, yang *ditranshipped*, posisi bunker termasuk *supplay bunker, freight* yang diperoleh, komisi agen (perkiraan), perkiraan biaya-biaya (pelabuhan, bongkar muat, transhipment, dll).
 - (3). *Cash to master*, dll
 - (4).Membuat laporan pendapatan dan biaya sebenarnya, selajutnya disampaikan kepada principal.

3. Ruang Lingkup Perusahaan Pelayaran

Menurut M. Simaremare (2010 : 16) sesuai dengan ketentuan pelayaran yang berlaku secara *universal*, perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal yang dimiliki atau dicharter mengunjungi suatu pelabuhan di negara lain, harus menunjuk perusahaan untuk mengurus semua kebutuhan kapal selama berada dipelabuhan tersebut. Kegiatan mengurus keperluan kapal tersebut, dinamakan kegiatan umum. Sedangkan perusahaan yang bertindak melakukan kegiatan tersebut dinamakan agen umum. Prinsip semacam itu berlaku juga di indonesia.

Menurut Peraturan Pemerintah (PP) No.82 tahun 1999 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 tahun 2001, perusahaan pelayaran asing yang mengoperasikan kapalnya ke pelabuhan Indonesia, wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen umum.

Menurut Suwarno (2009 : 102), Perusahaan Pelayaran adalah Badan Usaha Milik Negara atau Swasta, yang berbentuk untuk perusahaan milik negara persero-porseorangan terbatas (PT), persero *comenditer* (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagang) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri maupun luar negeri.

Pelayanan (*service*) adalah aktifitas atau manfaat yang ditawarkan oleh suatu pihak lain yang pada dasarnya tanpa wujud dan tidak menghasilkan kepemilikan apapun produksinya mungkin terkait atau tidak pada produk fisik lain.

2.4. Pengertian Kapal

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya.

Menurut KUHD pasal 309 yang dimaksud dengan kapal adalah semua perahu dengan nama apapun maupun macam apapun juga. Selanjutnya KUHD Buku bab 1 sampai dengan Bab IV mengenai kapal laut yang dimaksud adalah semua kapal yang dipakai untuk untuk pelayaran di laut atau yang dipergunakan untuk itu.

1. Jenis-jenis Kapal

Jenis-jenis Kapal Menurut R. P. Suyono (2017)

- a. Kapal Penumpang (*passenger vessel*) yaitu kapal yang khusus dibangun untuk mengangkut penumpang kapal. Kapal penumpang dibantu dengan geladak yang masing-masing yang masing-masing geladak terdapat ruang (*cabin*) penumpang yang dibagi dalam berbagai luas.



Gambar 3. Kapal Penumpang

Sumber : <https://ekonomi.bisnis.com>

- b. Kapal Negara (KN) yaitu kapal yang dimiliki oleh negara atau pemerintah yang tidak termasuk kapal perang dan dipergunakan untuk tugas-tugas khusus bagi pemerintah.



Gambar 4. Kapal Negara

Sumber : <http://hubla.dephub.go.id>

- c. Kapal perang yaitu kapal yang dibangun untuk pertahanan dan kapal yang akan menjadi kapal bantu dari kapal perang, umumnya kapal-kapal yang dimiliki oleh TNI AL.



Gambar 5. Kapal Perang

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

- d. Kapal tunda yaitu kapal yang dipergunakan untuk menunda, menggandeng, atau mendorong kapal kapal lain yang membutuhkannya.



Gambar 6. Kapal Tunda

Sumber : <http://kapal-cargo.blogspot.com>

- e. Kapal ferry yaitu kapal penumpang, akan tetapi dipergunakan jarak dekat untuk pulang pergi dari dua tempat dan umumnya tanpa prosedur seperti keberangkatan kapal lainnya.



Gambar 7. Kapal Ferry

Sumber : <http://www.jemlaferry.com>

- f. Kapal Roro (Roro Vessel) adalah kapal penyebrangan antara pulau biasanya terdpan ramdoor untuk mengangkut transportasi darat.



Gambar 8. Kapal Roro

Sumber : <https://serambijambi.id>

- b. Selain itu sifat perairan yang berbeda-beda (perairan iklim tropik, sungai dan danau) ikut menentukan kebutuhan kapal niaga.

Ditinjau dari segi niaga (*commercial aspects*), kita dapat mengadakan pembagian jenis-jenis kapal berdasarkan konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang harus diangkut oleh kapal yang bersangkutan, sebagai berikut:

1) Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Adalah Kapal yang dibangun dengan tujuan untuk mengangkut barang, menurut jenis barang masing-masing.

- (1). *General Cargo Carrier*, Yaitu Kapal yang dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yaitu muatan yang terdiri berbagai barang yang dikemas dalam peti, karung, krat dan lain-lain dan barang itu dikapalkan oleh banyak pengirim serta ditujukan untuk membanyak penerima dibanyak pelabuhan tujuan.



Gambar 9. General Cargo Carrier

Sumber : <http://teori-bangunan-kapal.blogspot.com>

- (2). *Bulk Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang dikapalkan dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus.



Gambar 10. Bulk Carrier

Sumber : <http://kapalmania.blogspot.com>

- (3). *Tanker*, kapal tanki, sebenarnya dapat digolongkan juga sebagai bulk cargo carrier tetapi karena kapal pengangkut muatan cair ini mempunyai kekhususan maka kapal tengki dianggap merupakan jenis kapal tersendiri.



Gambar 11. Kapal Tanker

Sumber : <https://www.republika.co.id>

- (4). *Special Designed Ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkut barang tertentu seperti: Daging segar (yang harus diangkut dalam keadaan beku), kapal pengangkut gas cair (LNG-Carrier).



Gambar 12. *Special Designed Ship*

Sumber : <http://www.harnas.co>

- (5). *Container Vessel* (Kapal Peti Kemas), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan yang sudah dimasukkan kedalam *container* (peti kemas).



Gambar 13. *Container Vessel* (Kapal Kontener)

Sumber : <http://www.maritimeworld.web.id>

2) Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal penumpang yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Jenis kapal ini dibangun dengan banyak geladak dimana pada masing-masing geladak tersebut dibangun kamar-kamar sebagai cabin bagi para penumpang yang bepergian dengan kapal laut tersebut.

3) Kapal Barang Penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*)

Kapal jenis ini dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan (*cargo*) dan penumpang (*Passenger*) bersama sama dalam perbandingan yang cukup memadai.

4) Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas (*Cargo vessel with limited accommodation for passengers.*)

Ini adalah Kapal barang biasa, baik yang berupa kapal *general cargo carrier* maupun *bulk carrier*, yang diberi *cabin* untuk mengakomodasikan penumpang sebanyak 12 orang.

2.5. Macam-macam Dokumen-dokumen Kapal dan Penjelasannya

Dokumen-dokumen yang biasanya umum digunakan dalam melaksanakan *clearance* yaitu sebagai berikut:

1. *Shipping Order* (S/O) atau yang disebut juga *shipping instruction* (S/I) atau juga *Booking Note*.

Adalah dokumen yang menjadi sumber dari semua jenis dokumen muatan kapal niaga. Dalam *Booking note* ini pengirim muatan menyatakan-kehendaknya secara tertulis untuk mengapalkan muatan dari pelabuhan muat dan ditujukan ke pelabuhan tujuan (atau yang akan ditentukan kemudian), menggunakan kapal tertentu sesuai dengan *sailing schedule* suatu perusahaan pelayaran.

2. *Bill of Lading*

Bill of Lading (B/L) adalah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang mempunyai fungsi, adalah sebagai berikut:

- a. Bukti bahwa barang telah dimuat di kapal.
- b. Dokumen hak milik dari pemilik barang (*document of title*).
- c. Kontrak angkut antara pemilik barang dengan pemilik kapal (*contract of affreightment*)
- d. Dokumen jual beli (*transferable document*).

3. Manifest

Cargo manifest merupakan dokumen yang berisi informasi tentang muatan diatas kapal. *Freight manifest* memberikan keterangan mengenai *freight*, *surcharge*, rabat, dan lain-lain. *Manifest* disiapkan oleh agen/perwakilan pengangkutan. Namun dapat juga dikerjakan oleh *freight forwarder* bila harus berhubungan dengan bea cukai dan pejabat pelabuhan.

4. Sailing Declaration

Dokumen yang menyatakan tentang sebagai lampiran penamaan kapal, penomoran kapal dan kedalam serta *crew list* yang berada di kapal tersebut, pengurusan *clearence* dan *meeting* di pelabuhan sangatta.

5. PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)

Suatu dokumen permohonan pelayanan kapal milik yang akan melangsungkan kegiatan bongkar atau muat.

6. LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal)

Suatu dokumen yang dibuat oleh agen atau perusahaan pelayaran itu sendiri untuk kepengurusan *Clearance out* di kantor Syahbandar..

7. Crew List

Adalah dokumen yang menyatakan daftar nama-nama anak buah kapal yang benar-benar ada di kapal tersebut.

8. Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)

Surat yang diterbitkan oleh Syahbandar yang digunakan untuk kelengkapan izin berlayar kapal sebelum bertolak dari pelabuhan yang disinggahi ke pelabuhan berikutnya, dan yang lainnya.

2.6. Biaya-biaya yang timbul dalam Kegiatan Penanganan Clearance In dan Clearance Out Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Tarif baru pungutan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang berlaku per 26 Juni 2016 sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas II Sangatta adalah :

Dalam Negeri

1. Jasa Labuh : GT x Rp.55,- x 1 (per kunjungan)
2. Jasa Kenavigasian : GT x Rp.250,- (Per 30 hari)
3. Jasa Tambat :
 - a. Dermaga : GT x Rp.42,- x Etmal
 - b. Breasting, Dolpin, dan Pelampung : GT x 26,- x Etmal
 - c. Pinggiran / talud : GT x 14,- x Etmal
4. Jasa Pengawasan Muatan Berbahaya (PUP 9)

Untuk Memuat dalam bentuk Curah (*bulk*)

 - a. Curah Padat (*Solid bulk*) : Cargo x Rp.25,-
 - b. Curah Cair (*Liquefied and pressures Gasses in bulk*) : Cargo x Rp.30,-

Untuk Muatan dalam bentuk kemasan / package

 - c. Yang dimuat didalam ruang Muat / geladak kapal : Cargo x Rp.7500,-
 - d. Yang dimuat dalam peti kemas container (consolidated) : per Container x Rp.10.000,-

5. Jasa Alih Muat antar Kapal STS
 - a. Barang Ekspor dan impor : Cargo x 800,-
 - b. Barang antar Pelabuhan Dalam Negeri
 - c. Barang Kebutuhan Pokok : Cargo x Rp.500,-
 - d. Barang Selain Kebutuhan Pokok : Cargo x Rp. 800,-
6. Jasa Pelayanan Kepelabuhanan Lainnya
Pelayanan Air : Per m³ x 120% dari tarif
Luar Negeri
7. Jasa Labuh / Harbour Dues : GT x Rp.600,- x 1
(perkunjungan)
8. Jasa Kenavigasian / Light Dues : GT x USD 0,034 (per 30 hari)
9. Jasa Tambat :
 - a. Dermaga : GT x Rp.660,- x Etmal
 - b. Breasting,Dolpin,dan Pelampung : GT x Rp.370,- x Etmal
 - c. Pinggiran / talud : GT x Rp.910,- x Etmal
10. Jasa Pengawasan Muatan Berbahaya (PUP 9)
Untuk Memuat dalam bentuk Curah (*bulk*)
 - a. Curah Padat (*Solid bulk*) : Cargo x Rp.25,-
 - b. Curah Cair (*Liquefied and pressures Gasses in bulk*) :
Cargo x Rp.30,-
Untuk Muatan dalam bentuk kemasan / package
 - c. Yang dimuat didalam ruang Muat / geladak kapal : Cargo x
Rp.7500,-
 - d. Yang dimuat dalam peti kemas container (consolidated) :
per Container x Rp.10.000,-
11. Jasa Alih Muat antar Kapal STS
 - a. Barang Ekspor dan impor : Cargo x 800,-
Barang antar Pelabuhan Dalam Negeri
 - b. Barang Kebutuhan Pokok : Cargo x Rp.500,-

2.7. Biaya-biaya Penanganan Kapal oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan Kementerian Kesehatan RI Nomor HK 02 Tahun 2015 Tentang Pencetakan Dokumen Karantina Kesehatan Secara Elektronik.

Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 13 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada departemen kesehatan

Tarif Penanganan Kapal oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan Samarinda Wilker Sangatta

1. Vaksinasi
 - a. *Yellow Fever* Per orang 200.000,00
 - b. *Meningitis* Per orang 90.000,00
 - c. *Cholera/chothypa* Per orang 15.000,00
 - d. Buku Internasional *Certificate of Vaccination* (ICV) Per buku 10.000,00
2. Buku Kesehatan Perahu
 - a. s/d 250 m³ Per buku 10.000,00
 - b. 251 s/d 500 m³ Per buku 15.000,00
 - c. > 500 m³ Per buku 20.000,00
3. Buku Kesehatan Kapal
 - a. 0 – 1.000 m³ Per buku 20.000,00
 - b. 1.001 – 5.000 m³ Per buku 25.000,00
 - c. 5.001 – 10.000 m³ Per buku 30.000,00
 - d. > 10.000 m³ Per buku 35.000,00

4. Sertifikat tindakan sanitasi (*Ship Sanitation Control Certificate/SSCC*), Bebas Tindakan Sanitasi (*Ship Sanitation Control Exemption Certificate/SSCEC*) dan Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC selama 1 bulan
 - a. Perahu Layar/Perahu Layar Motor
 - 1) Volume Perahu s/d 250 m³ (SSCC) Per sertifikat 10.000,00
 - 2) Volume Perahu s/d 250 m³ (SSCEC) Per sertifikat 5.000,00
 - 3) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 5.000,00
 - 4) Volume Perahu 251 s/d 500 m³ (SSCC) Per sertifikat 15.000,00
 - 5) Volume Perahu 251 s/d 500 m³ (SSCEC) Per sertifikat 10.000,00
 - 6) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 10.000,00
 - 7) Volume Perahu > 500 m³ (SSCC) Per sertifikat 20.000,00
 - 8) Volume Perahu > 500 m³ (SSCEC) Per sertifikat 15.000,00
 - 9) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 10.000,00
 - b. Kapal/Kapal Motor
 - 10) Volume Kapal s/d 500 m³ (SSCC) Per sertifikat 40.000,00
 - 11) Volume kapal s/d 500 m³ (SSCEC) Per sertifikat 15.000,00
 - 12) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 15.000,00
 - 13) Volume Kapal > 500 s/d 1.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 80.000,00
 - 14) Volume kapal > 500 s/d 1.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 25.000,00

- 15) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 25.000,00
- 16) Volume Kapal > 1.000 s/d 2.500 m³ (SSCC) Per sertifikat 100.000,00
- 17) Volume kapal > 1.000 s/d 2.500m³ (SSCEC) Per sertifikat 35.000,00
- 18) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 35.000,00
- 19) Volume Kapal >2.500 s/d 5.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 140.000,00
- 20) Volume kapal >2.500 s/d 5.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 45.000,00
- 21) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 45.000,00
- 22) Volume Kapal > 5.000 s/d 10.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 200.000,00
- 23) Volume kapal > 5.000 s/d 10.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 65.000,00
- 24) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 65.000,00
- 25) Volume Kapal >10.000 s/d 20.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 275.000,00
- 26) Volume kapal >10.000 s/d 20.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 90.000,00
- 27) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 90.000,00
- 28) Volume Kapal > 20.000 s/d 30.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 350.000,00

- 29) Volume kapal > 20.000 s/d 30.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 120.000,00
- 30) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 120.000,00
- 31) Volume Kapal > 30.000 s/d 40.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 425.000,00
- 32) Volume kapal > 30.000 s/d 40.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 140.000,00
- 33) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 140.000,00
- 34) Volume Kapal > 40.000 m³ (SSCC) Per sertifikat 550.000,00
- 35) Volume kapal > 40.000 m³ (SSCEC) Per sertifikat 180.000,00
- 36) Perpanjangan Sertifikat SSCC/SSCEC 1 bulan Per sertifikat 180.000,00
5. *Free Pratique* Kapal dari Negara terjangkit Penyakit Menular tertentu
- Karantina Penyakit Menular Tertentu/Potensial Wabah / Penyakit Karantina
- a. Volume s/d 10.000 M³ Per sertifikat 25.000,00
- b. Volume > 10.000 M³ Per sertifikat 50.000,00
- Tindakan Penyehatan
- a. Volume s/d 10.000 M³ Per sertifikat 275.000,00
- b. Volume > 10.000 M³ Per sertifikat 425.000,00
6. *Sertifikat Free Pratique*/Izin Masuk kapal dari Negara Sehat
- Fery Per sertifikat 5.000,00
- Non Fery
- a. Volume s/d 10.000 M³ Per sertifikat 10.000,00
- b. Volume > 10.000 M³ Per sertifikat 20.000,00

7. *Port Health Clearance*

Fery Per sertifikat 2.500,00

Non Fery Per sertifikat 5.000,00

a. Volume s/d 10.000 M3 Per sertifikat 10.000,00

b. Volume > 10.000 M3 Per sertifikat 50.000,00

