

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Penundaan Kapal

Menurut Arso Martopo (2004), dalam Darul Prayogo dan Yulia Novitasari (2019), penundaan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk betambat atau untuk melepas dari dermaga *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda.

Menurut Edy Hidayat (2009), kapal tunda (*tug boat*) adalah kapal yang dipergunakan untuk menarik atau membantu gerakan kapal lain di laut, keluar masuk pelabuhan atau sungai dan untuk menarik tongkang-tongkang di pelabuhan atau di pantai. Dibandingkan dengan ukurannya kapal tunda mempunyai daya mesin yang sangat besar. Sedangkan kapal tunda samudera adalah kapal tunda yang dipergunakan untuk menarik obyek melalu samudera, sehingga harus naik laut, mempunyai daya mesin yang besar serta persediaan bahan bakar dan perbekalan yang cukup.

Tugas lain yang dilakukan kapal tunda adalah menolong kapal dalam bahaya memadamkan kebakaran di laut, memerangi polusi / pencemaran dan lain sebagainya.

2.2. Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang – Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran dalam bukunya, D.A. Lesse (2014), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang

pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang, keselamatan dan keamanan belayar, tempat perpindahan intra dan antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.\

Menurut Elfrida Gultom (2017), Pelabuhan Otonom adalah pelabuhan yang diserahkan wewenang untuk mengatur diri sendiri dengan suatu peraturan perundangan sendiri, sedangkan pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang khusus untuk melayani suatu kegiatan industry yang penyelenggarannya dilakukan oleh perusahaan yang bersangkutan.

2.3. Fungsi dan Peranan Pelabuhan

Menurut Aswan Hasoloan (2017), fungsi Pelabuhan adalah:

1. Fungsi *interface*, adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pastinya membutuhkan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan menjabatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*)
2. Fungsi *Link*, yaitu keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang mautan antara moda menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya ada tiga unsur penting yaitu:
 - a. Menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
 - b. Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay
 - c. Efisien dalam arti bahaya

3. Fungsi *Gateway*, yaitu pintu gerbang dimana pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang kedalam maupun keluar resmi bagi lalu lintas perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan. Dan jika lewat diluar jalan resmi itu tidak dibenarkan.
4. Fungsi *Industry Entity*, yaitu dalam pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area pelabuhan menjadi zona industry terkait dengan kepelabuhanan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang, keagenan, pergudangan, pbm, truking, dan lain sebagainya

Menurut D.A. Lasse (2014), peranan pelabuhan dapat digambarkan sebagai berikut:

1. 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.
2. Apabila diamati perkembangan historis beberapa kota metropolitan terlebih di negara kepulauan seperti Indonesia, maka pelabuhan turut membesarkan kota dimaksud. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas
3. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan professional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sector lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai penentu bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat.

2.4. Pelaksanaan Operasi Pelayanan Kapal

Menurut D.A. Lasse (2014), pelaksanaan operasi pelayanan kapal adalah:

1. Labuh

Kapal yang berkunjung melakukan komunikasi radio atau melalui media elektronik untuk menjelaskan kedatangan kapalnya kepada stasiun pandu (*pilot station*). Stasiun pandu selanjutnya memberikan informasi yang diperlukan kapal, kemudian memberikan juga panduan bagi kapal untuk berlabuh di lokasi yang ditentukan sambil menunggu aba-aba persiapan menerima kedatangan personel pandu.

2. Pemanduan, Penundaan, dan Pengepilan

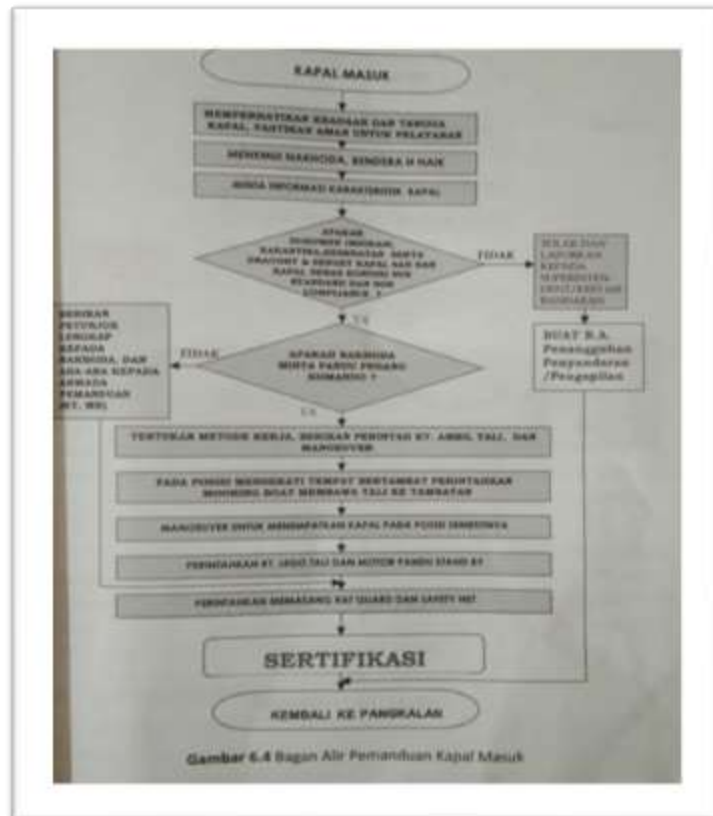
Layanan jasa pemanduan, penundaan, dan pengepilan berlangsung. Ketika kapal mulai olah gerak meninggalkan area labuh jangkar, personel pandu yang bertugas meluncur dengan kapal pandu, merapat dan naik ke atas kapal. Pandu memberikan asistensi dan informasi prosedur yang berlaku di pelabuhan kepada nahkoda kapal.

a. Penatalaksanaan yang penting untuk kapal masuk, antara lain:

- 1) Pandu membawa surat perintah tugas dan dokumen bukti pelayanan yang akan di tandatangani nahkoda.
- 2) Koordinasi antara pandu dengan petugas kade meter di terminal untuk presisi posisi penyandaraan kapal.
- 3) Petugas kade dan pandu masing-masing mencatat waktu ikat tali pertama kapal di dermaga (*bollard*) sebagai titik awal penetapan waktu tambat (*berthing time*) kapal
- 4) Sebelum pandu meninggalkan kapal, bukti pelayanan pandu atau sertifikat pandu ditandatangani oleh nahkoda/perwira yang mewakili

- 5) Nahkoda kapal tunda membuat laporan pelayanan tunda yang mencatat waktu awal & akhir pelayanan, dan rute pelayanan

Gambar 1. Flowchart Alur Pemanduan Kapal Masuk

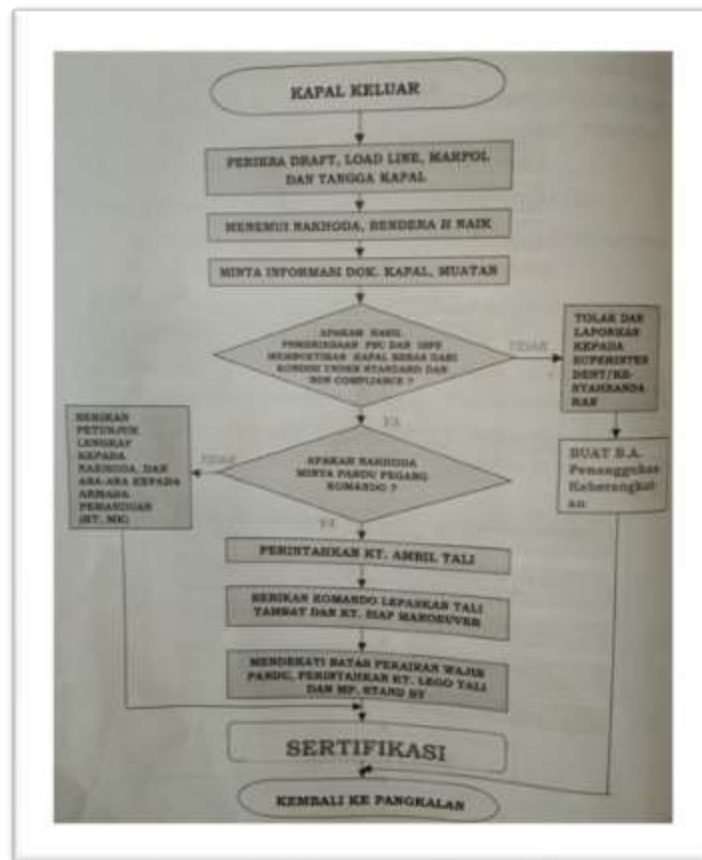


Sumber: Edisi Kedua Manajemen Kepelabuhanan D.A. Lasse. 2014

- b. Penatalaksanaan yang penting untuk kapal keluar, antara lain:
- 1) Pandu melaksanakan *visual inspection* atas kondisi kapal dan membuat dokumentasi yang perlu bagi keselamatan pelayaran
 - 2) Pandu berkoordinasi dengan petugas kade untuk mencatat dan yang perihal waktu lepas tali terakhir
 - 3) Sertifikat pandu dibuat dan ditandatangani nahkoda / perwira menjelang pandu merampungkan tugas dan turun dari kapal

- 4) Nahkoda kapal tunda membuat laporan pelayanan tunda yang mencatat waktu awal & akhir pelayanan, dan rute pelayanan.

Gambar 2. Flowchart Alur Pemanduan Kapal Keluar



Sumber: Edisi Kedua Manajemen Kepelabuhanan D.A. Lasse. 2014

3. Tambat

Aktivitas yang mengikuti pemanduan, penundaan, dan pengepilan kapal masuk, adalah yakni kapal berada terikat secara *firm* di kade pada posisi.

Kapal yang telah berada dan terikat dengan sempurna di tempat yang sesuai menurut rencana, siap melaksanakan kegiatan bongkar

muat. Sebelumnya, penunjukan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan permintaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Aktivitas tersebut dilaksanakan sebelum kapal tiba di tempat tambat sehingga di saat kapal tiba, bongkar muat dapat langsung dilaksanakan.

Penempatan kapal di dermaga dilaksanakan melalui koordinasi pandu dengan petugas kade meter di terminal. Ukuran *Length Over All* (LOA) kapal dijadikan patokan penetapan kade meter dan untuk mencegah terjadinya benturan sesama kapal di tambatan, disediakan *clearance* atau *safety space* masing-masing 5 meter di haluan dan di buritan.

4. Air Bersih untuk Kapal

Pengisian air bersih untuk kapal dan bahan bakar (*bunker*) jika dimungkinkan dari aspek keamanan, dan pemindahan limbah dari kapal ke fasilitas limbah (*reception facility*) dapat dilaksanakan bersamaan waktu (*parallel*) dengan bongkar muat.

5. Persiapan Berlayar

Setelah bongkar muat dinyatakan selesai, dua aktivitas mengikuti yakni masing-masing *clearance out* instansi Syahbandar dan pengurusan / penerbitan berbagai kelengkapan dokumen muatan dan surat-surat kapal (*billing and manifesting*). Aktivitas M adalah permintaan fasilitas pelayanan pemanduan, penundaan, dan pengepil.

2.5. Pelaksanaan Pelayanan pemanduan

Menurut Arso Martopo, (2004) dalam Darul Prayogo, Yulia Novitasari, 2019) Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan.

1. Pengertian pemanduan kapal

Menurut Tjetjep Karsafman (2004), dalam Nunuk Widyawati Kusuma, dkk 2015) Pada hakekatnya pemanduan kapal adalah salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal penumpang dan muatannya, sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam untuk berlabuh.

2. Pelaksanaan pelayanan Pemanduan dan Tunda

Menurut peraturan menteri perhubungan nomor 24 tahun (2002) tentang Penyelenggaraan Pemanduan sebagai berikut:

a. Ketentuan wajib pandu

- 1) Kapal berukuran GT 500 atau lebih yang berolah gerak di perairan wajib pandu, wajib memakai jasa pandu.
- 2) Pelayanan Jasa pemanduan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh petugas pandu yang telah memenuhi persyaratan.
- 3) Atas pertimbangan keselamatan pelayaran dari pengawas pemanduan dari atas permintaan nahkoda kapal berukuran kurang dari GT. 500 yang berlayar di perairan wajib pandu diberikan pelayanan jasa pemanduan.
- 4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi kapal perang dan kapal negara yang digunakan pemerintahan.

b. Ketentuan pengguna kapal tunda

Ketentuan pengguna kapal pandu untuk membantu olah gerak kapal sebagai berikut:

- 1) Kapal berukuran panjang 700 meter sampai dengan 100 meter dapat di tunda dengan 1 (satu) kapal tunda yang mempunyai daya minimal 800 PK.
- 2) Kapal berukuran panjang lebih dari 100 meter sampai dengan 150 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 1.600 PK sampai dengan 3.400 PK.

- 3) Kapal berukuran panjang lebih dari 150 meter sampai dengan 200 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 3.400 PK sampai dengan 5.000 PK.
- 4) Kapal berukuran panjang lebih dari 200 meter sampai dengan 300 meter, dapat ditunda 3(tiga) kapal tunda dengan jumlah daya 5.000 PK sampai dengan 10.000 PK
- 5) Kapal berukuran panjang lebih dari 300 meter keatas dapat ditunda 4 (empat) kapal tunda dengan jumlah daya 10.000 PK.

2.6. Pengaruh Kualitas Pelayanan Pemanduan terhadap Kapal

Menurut Nunuk Widayawati Kusuma, dkk (2015), pada segi keramahan saat memberikan pelayanan terbukti dengan sebagian sebesar agen pelayaran merasa kurang puas terhadap pelayanan petugas pandu maupun petugas administrasi pemanduan yang dibuktikan dengan presentase jawaban kurang puas yang bernilai 44,9%.

Dilihat dari instrument kahandalan (*reliability*), sebagian besar agen pelayaran kurang puas terdapat kualitas pelayanan yang telah diberikan.

Menurut Muhammad Fauzy Syarifuddin, dkk (2016), kekurangan fasilitas pelabuhan Tanjung Perak dapat dilihat dari mengenai *Waiting Time*. bahwa *waiting time* adalah adalah waktu ketika kapal yang akan masuk kepelabuhan harus menunggu bantuan pandu dan kapal tunda. Ada berbagai kemungkinan faktor yang dapat mempengaruhi cepat dan lambatnya *waiting time*. Kemungkinan pertama adalah kecepatan dari kapal pandu itu sendiri. Kemungkinan kedua adalah kecepatan bongkar muat atau *Bert time* suatu kapal yang terlalu lama sehingga dermaga yang penuh mengakibatkan kapal harus mengantri. Serta yang ketiga adalah kurangnya dermaga yang dimiliki oleh pelabuhan. Berdasarkan ketiga kemungkinan yang ada, kemungkinan terbesar ada pada Bert Time suatu kapal yang terlalu lama.

2.7. Fasilitas terhadap Penumpang Kapal Pesiar yang Berlabuh

Dikutip dari Peraturan General Manager Pelindo III (2014), fasilitas terhadap penumpang kapal pesiar yang berlabuh sebagai berikut:

1. Para penumpang kapal pesiar (*Cruise*) dari posisi kapal berlabuh yang menggunakan transportasi thunder boat kapal atau transportasi lainya sandar diponton, langsung menuju terminal penumpang, yang melaksanakan paket tour langsung ke bus bagi para penumpang yang ditangani oleh travel agen, bagi para penumpang *indivenden* mencari taksi dll.
2. Petugas terminal / petugas security mengatur dan mengawasi penumpang pengantar atau penjemput yang menggunakan fasilitas terminal penumpang sehingga situasi di terminal penumpang tetap lancar, aman dan nyaman.
3. Petugas terminal / petugas security memberikan transit pass / *ID Card* (apabila tidak disiapkan oleh Operator Kapal / Agent) kepada penumpang yang melakukan debarkasi.
4. Petugas terminal / petugas security memberikan prioritas layanan terhadap penumpang yang terkategori sakit / cacat dan lanjut usia (lansia)
5. Petugas terminal / petugas security segera mengambil tindakan-tindakan / langkah-langkah tertentu apabila mengetahui adanya hal-hal berpotensi membahayakan keselamatan penumpang atau orang lain maupun fasilitas di terminal penumpang dan berkomunikasi dengan pihak yang berwenang.
6. Divisi properti dan aneka usaha / supervisi pelayanan terminal, petugas security dan petugas terkait selalu siap berada di tempat selama kapal sandar sampai dengan kegiatan debarkasi selesai.
7. Divisi properti dan aneka usaha / supervisi pelayanan terminal penumpang & pariwisata wajib membuat laporan kegiatan debarkasi penumpang yang di cocokkan / dengan data dari petugas

imigrasi, untuk disampaikan kepada manager property dan aneka usaha.

8. Setelah berakhirnya pelaksanaan debarkasi divisi property dan aneka usaha / supervise pelayanan terminal penumpang & pariwisata melakukan koordinasi dengan pihak kapal mengenai waktu pelaksanaan embarkasi, selanjutnya menyiapkan pelaksanaan embarkasi di terminal penumpang.

Menurut Supriyanta, Febrianto Nur Syafii (2018), pelayanan penumpang kapal diuraikan sebagai berikut:

1. Membuat surat pemberitahuan kunjungan kapal pesiar. Surat pemberitahuan yang di buat oleh agen pelayaran yang ditujukan kepada PT Pelindo, Ksop, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, Dinas Pariwisata , TNI AL, POLAIRUD, dan KP3 bertujuan untuk mengajukan perizinan bahwa pelabuhan akan dikunjungi oleh kapal pesiar, selain itu surat pemberitahuan ini juga sebagai undangan kepada instansi yang bertugas untuk menyabut turis, serta melakukan penjagaan dan pengawasan terhadap warga negara asing yang berkunjung ke Indonesia
2. Membuat surat permohonan PAS penumpang, surat permohonan ini diserahkan kepada PT, Pelindo, yang bertujuan untuk membayar biaya masuk penumpang kapal pesiar yang masuk ke wilayah pelabuhan / terminal penumpang, permohonan surat ini dilampiri dengan *quest manifest*.
3. Mempersiapkan Tangga Darat / *Pallet* pelabuhan, agar tangga darat atau *pallet* yang digunakan untuk menopang *gangway* kapal pesiar.
4. Mempersiapkan *Forklift*.
5. Menghubungi Rumah sakit, sebelum kedatangan kapal pesiar, agen pelayaran mengkoordinasikan dengan *crew* kapal pesiar apakah ada penumpang atau *crew* yang sakit.
6. Berkoordinasi dengan tour and travel agent, pemilik kapal (*principal*) menunjuk *tour and travel agent* secara langsung tidak

melalui agent. Maka dari itu agen pelayaran kemudian mengkoordinasikan terkait izin-izin pelayanan penumpang kapal pesiar yang harus diserahkan kepada instansi terkait kedatangan kapal pesiar.

2.8. Pelayanan Penumpang

Menurut D.A. Lasse (2014), pelayanan penumpang terdiri dari kegiatan beberapa titik. Jalan tanpa hambatan untuk penumpang debarkasi. Untuk penumpang dan awak kapal asing disediakan fasilitas pemeriksaan keimigrasian (*immigration desk*) dan pemeriksaan sekuriti di terminal. Terhadap penumpang pemeriksaan berjalan lebih intensif mengingat bahwa keselamatan pelayaran di laut dimulai dari pelabuhan pemuatan. Akses bagi penumpang yang naik (*boarding*) dilengkapi dengan loket pemeriksaan tiket, peralatan *metal detector*, *x-ray facility* atau scanner, dan jika diperlukan pemeriksaan fisik atas barang-barang bawaan penumpang.

Tata ruang terminal menyediakan ruang dan jalan terpisah antara penumpang turun dan naik, atau transit. Begitu pula ruang penumpang yang telah melalui pemeriksaan tiket atau surat / dokumen perjalanan terisolasi dari calon penumpang dan pengantar.