

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan diartikan sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran kargo, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi dimana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah aktivitas, dan dapat diartikan pula sebagai terminal dan area di mana kapal-kapal memuat atau membongkar muatan di dermaga, di lokasi labuh, di bui pelampung atau sejenisnya dan mencangkup perairan tempat menunggu giliran mendapatkan pelayanan (Lasse, 2014).

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, disebutkan bahwa 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 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 antarmoda transportasi.

Dilihat dari segi pelayanannya, pelabuhan dapat dibedakan menjadi dua yaitu Pelabuhan Umum dan Pelabuhan khusus.

1. Pelabuhan Umum

Pelabuhan umum terdiri dari pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dan diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara maupun oleh swasta.

2. Pelabuhan Khusus

Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

Berdasarkan status kepemilikan atau penguasaan wilayah daratan dan perairan pelabuhan yang di *release* melalui publikasi UNCTAD TD/B/C.4/AC.7/113 dapat dibedakan 3 (tiga) bentuk dasar pengelolaan pelabuhan yakni *Landlord port, Tool Port, Operating Port*.

1. *Landlord Port*

Pengertian The Landlord Port adalah pelabuhan yang berada di bawah penguasaan otoritas pelabuhan. Pihak otoritas pelabuhan terbatas hanya menyediakan prasarana pokok berupa tanah daratan dan perairan termasuk *waterfront*. Penyediaan fasilitas, peralatan bongkar muat, gudang, dan pengoperasian pelabuhan dilaksanakan oleh pihak lain

2. *Tool Port*

Pengertian Tool Port adalah pelabuhan yang berada di bawah penguasaan otoritas pelabuhan. Pihak otoritas pelabuhan tidak hanya menyediakan prasarana pokok berupa tanah daratan dan perairan, tetapi juga membangun fasilitas pergudangan, dan pengadaan peralatan bongkar muat. Akan tetapi, pengoperasian pelabuhan diserahkan untuk dilaksanakan oleh pihak lain.

3. *Operating Port*

Pelabuhan *Operating Port* adalah pelabuhan yang berada di bawah penguasaan otoritas pelabuhan. Pihak otoritas pelabuhan menyediakan prasarana pokok berupa daratan dan perairan, membangun sarana pergudangan pengadaan alat bongkar muat, dan mengoperasikan sendiri semua fasilitas dan peralatan yang tersedia (Lasse, 2014).

2.2 Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia baik berupa Badan usaha Swasta, Badan usaha milik Negara/Daerah (BUMN/D) maupun koperasi.

Pengertian perusahaan perkapalan terdapat dalam pasal 323 sampai 340f KUHD, ada 24 buah pasal. Perusahaan Pelayaran (*Raderi*) adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal.

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

Menurut Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dibagi dalam 3 kelompok, antara lain:

1. Pelayaran Dalam Negeri
 - a. Pelayaran Nusantara yaitu pelayaran antar pulau antar pelabuhan indonesia tanpa memandang jurusan.

- b. Pelayaran Lokal atau pelayaran jurusan tetap, yaitu bertugas menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri, dalam menggunakan kapal-kapal dibawah tonase 175 GRT.
 - c. Pelayaran Rakyat yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu layar tradisional.
 - d. Pelayaran Penundaan Laut, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda (*tugboat*).
2. Pelayaran Luar Negeri
- a. Pelayaran samudra dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak lebih dari 3000 mil laut dari pelabuhan terluar indonesia (tanpa memandang jurusan).
 - b. Pelayaran Samudera yaitu, pelayaran dari dan keluar negeri yang bukan pelayaran samudra dekat.
3. Pelayaran Khusus
- Pelayaran khusus adalah pelayaran yang tidak termasuk dalam *liner* dan *tramper* dan mengangkut barang khusus. Pelayaran khusus meliputi beberapa jenis, yaitu :
- a. Pelayaran lepas pantai
 - b. Angkutan minyak atau LNG
 - c. Pelayaran wisata laut
 - d. Pelayaran khusus mengangkut barang industri seperti pupuk, batubara, semen, log, dan lain-lain.

Menurut sifat usahanya jenis-jenis pelayaran dibagi menjadi 2 kelompok, antara lain:

1. Pelayaran Tetap(*Liner Services*)

Adalah jalur pelayaran (*trade lane*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang ditetapkan sebelumnya dengan frekuensi yang tetap dan mempunyai *sailing schedule* tertentu

yang semuanya diumumkan kepada semua *cargo owner* (pemilik muatan). Bila pengusaha kapal membatalkan suatu *sailing* tanpa menyediakan kapal pengganti, *shipper* (pengirim) yang telah membuku muatannya mempunyai hak berdasarkan hukum atas ganti kerugian dari pengusaha kapal. Sebaliknya, bila pihak *shipper* (pengirim) yang telah membukukan atau membatalkan muatannya, pengusaha pelayaran berhak menuntut hukum atas ganti kerugian dari *shipper*, ganti kerugian ini disebut *freight*. Umumnya pelayaran tetap dapat menerima semua jenis muatan.

2. Pelayaran Tramper (*Tramper services*)

Adalah pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal, tidak mempunyai jadwal pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja. Kapal membawa muatan apa saja dan sering membawa muatan sejenis. Pelayaran *tramper* tidak mempunyai jadwal yang diumumkan sebelumnya. Syarat pengangkutan dan uang tambang (*freight rate*) dalam pelayaran *tramper* merupakan hasil pemufakatan kedua belah pihak.

Menurut wilayah operasinya pelayaran dapat dibedakan menjadi beberapa bagian yaitu :

1. Pelayaran lokal

Adalah usaha pelayaran yang melayari daerah lokal tertentu kapal-kapalnya dapat menyinggahi pelabuhan-pelabuhan satu propinsi tertentu di Indonesia atau dua propinsi yang berbatasan.

2. Pelayaran Nusantara

Pelayaran nusantara disebut juga Pelayaran antar pulau yaitu, usaha pelayaran yang melayari seluruh perairan Indonesia, kapal-kapalnya dapat menyinggahi pelabuhan diseluruh Indonesia.

3. Pelayaran Samudera

Pelayaran ini beroperasi dalam perairan internasional antara dua benua atau lebih, membawa muatan impor atau export. Kalau dalam pelayaran lokal dan pelayaran nusantara cukup memperhatikan peraturan perundang-undangan Indonesia saja, untuk pelayaran samudera harus memperhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional.

4. Pelayaran Rakyat

Adalah kapal kecil yang mengangkut muatan dari pedalaman yang tidak terjangkau kapal besar, dengan diberikan kemudahan / keringanan persyaratan dari pemerintahan.

2.3 Pengertian Muatan Curah

Bulk Cargo, bentuk muatan biasanya berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras gandum, biji besi, batu bara, dan sebagainya. Biasanya ruangan kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak. Hal ini berbeda dengan *general cargo carrier* yang dibagi dalam geladak-geladak sehingga muatan tidak ditumpuk dalam *tier* (susunan) yang menyebabkan kerusakan ditumpukan paling bawah (Engkos Kosasih, Hananto Soewedo, 2007).

Muatan *Bulk* ini dalam bahasa Indonesia disebut muatan curah karena memang cara membuat *bulk cargo* adalah dengan jalan mencurahkannya ke dalam kapal.

Muatan curah (terurai), muatan yang tidak menggunakan kemasan / pembungkus. Muatan curah dibagi sebagai berikut:

1. Curah Kering (gandum, semen, clinker, batu bara dll).
2. Curah Cair (bahan bakar minyak, minyak kelapa sawit dll).
3. Curah Gas (LPG, LNG dll).

2.1.4 Pengertian kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun nebda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomo 17 tahun 2008 pasal 1 (36), definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Kapal konvensional

Adalah kapal guna mengangkut berbagai barang yang bersifat umum (*General Cargo*), seperti muatan karungan, barang lonjoran, peti berbagai ukuran, kaca berbagai ukuran, rotan, kayu, kopra, *furniture*, dan lainnya.

2. Kapal curah

Adalah jenis kapal transportasi yang mengangkut bahan baku seperti biji besi, batu bara, nikel, dan lain-lain. Kapal ini memiliki ciri memiliki alat pengangkut (*hatch*) yang di naikan ke atas dek dan dapat mengangkut muatan lebih banyak. Demikian juga berbagai jenis kapal lainnya.

3. Kapal *Tanker*.

Jenis kapal yang mengangkut minyak mentah, bahan kimia dan produk minyak bumi. Kapal *tanker* ini sepintas lalu nampak seperti kapal curah (*bulk carrier*) tetapi di atas deknya ada *flush* dan dilindungi oleh jaringan pipa minyak dan ventilasi.

2.5 Pengertian Keagenan

Keagenan adalah ketrkaitan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu seing disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta dibawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*, *Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut dengan *third party*.

Dalam Pasal 1 disebutkan bahwa agen adalah perusahaan perdagangan nasional yang bertindak sebagai perantara untuk dan atas nama principal berdasarkan perjanjian untuk melakukan pemasaran tanpa melakukan pemindahan ha katas fisik barang dan atau jasa yang dimiliki/dikuasai oleh principal yang menunjuknya. (Budi Santoso, 2015).

Keagenan di dalam dunia pelayaran atau shipping business dapat didefinisikan sebagai pihak yang mewakili untuk dan atas nama perusahaan pelayaran atau kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama dipelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana, mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan menyelesaikan kewajiban kewajiban finansial setelah kapal berangkat, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan. Bila pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dinilai baik dan dianggap sesuai dengan kebutuhan para pelanggan serta beban biaya yang harus dibayar oleh pelanggan dianggap

wajar, maka terbuka kemungkinan pelanggan akan tetap menunjuk agen tersebut melayani kapal yang dioperasikan pelanggan pada kunjungan-kunjungan berikutnya.

2.6 Kegiatan Keagenan Dan Jenis-jenis Agen

Jika suatu perusahaan tidak mempunyai kantor sendiri di pelabuhan itu, maka perusahaan pelayaran tersebut dapat menunjuk pelayaran lain yang ada di pelabuhan itu untuk mengurus kapal ataupun barang yang akan dimuat atau dibongkar ke kapal maupun dari kapalnya. Penunjukan agen dilakukan dengan Surat Pengangkatan yang disebut "*Latter of Appoinment*" dari *Principal* (pelayaran yang menunjuk).

Hal ini menunjukkan bahwa untuk terjadinya hubungan keagenan di Indonesia, yang berkaitan dengan pemasaran barang dan jasa harus dituangkan dalam perjanjian tertulis (*written*), tidak dapat dilakukan secara lisan (*orally*) (Budi Santoso, 2015).

1. Jenis-Jenis Agen

Agen pelayaran secara umum dapat dibedakan menjadi 3 (dua) macam yaitu :

a. Agen Umum (*General Agent*)

Yaitu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia, serta *general agent* memegang kendali dan memproses semua aplikasi/permohonan asuransi serta menentukan semua kebijakan pada area tertentu yang dipercayakan padanya, sedangkan istilah agen menunjuk pada seseorang yang menjual jasa asuransi pada public, dan agen merupakan saluran bisnis ke jenjang yang lebih tinggi berikutnya, yaitu *general agent*. (Budi Santoso, 2015)

b. Sub Agen

Yaitu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *General Agent* untuk melayani kebutuhan kapal yang diageninya di pelabuhan tertentu, karena *general agent* tidak mempunyai cabang dipelabuhan itu. Sub Agen berfungsi sebagai wakil atau agen dari *General Agent*. *Sub agent* dalam keadaan tertentu, kemungkinan principal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan pada pihak lain (Budi Santoso, 2015).

c. Cabang Agen

Adalah cabang dari *general agent* dari pelabuhan tertentu.

2. Tugas Keagenan Kapal

a. Tugas General Agent

Tugas *General Agent* ada dua jenis yaitu tugas pengurusan perizinan dan tugas koordinasi.

- 1) Koordinasi operasi dan pemasaran
- 2) Koordinasi keuangan
- 3) Penunjukkan Sub Agen / Agen
- 4) Mengumpulkan disbursement pengeluaran kapal

3. Tugas Operasi Keagenan

Tugas ini meliputi *Clearance in* dan *Clearance out* kapal, dokumen kapal, Crew kapal pengawasan terhadap bongkar muat kapal.

4. Tugas sub agen atau cabang agen

Untuk mengurus segala sesuatu selama kapal dipelabuhan untuk menunjuk agen yang bertugas diantara lain :

- a. Mengurus kebutuhan kapal.
- b. Mengusahakan muatan kapal.
- c. Menyelesaikan *clearance in* dan *clearance out* kapal.
- d. Menyelesaikan dokumen-dokumen kapal.

- e. Mengurus *Sign on* dan *Sign off crew* kapal.

2.7 Usaha Keagenan

Usaha keagenan adalah mengageni perusahaan pelayaran asing/lain atau *principal* dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, olein, dan *freight* dari *principal*. Kegiatan usaha keagenan tersebut antara lain:

- a. *Port information, cargo prospect*, dan informasi lainnya.

Pengorganisasian kapal (*traffic, bunker, repair, maintenance, survey, certification*, pengawakan, keperluan kapal lainnya)

- b. *Ship husbanding (port & custom clearance*, imigrasi, kesehatan pelabuhan, dan sebagainya), dan mengurus surat surat / dokumen kapal.
- c. Berusaha memperoleh muatan untuk kapal dan sekaligus melaksanakan *handling* untuk muatan
- d. Melaksanakan *freight collection administasi disbursement* termasuk pertanggung jawabannya.

2.8 Dokumen-Dokumen Kapal

Dalam pengoperasian kapal di Indonesia tentu terdapat syarat-syarat utama yang harus dipenuhi adalah kapal harus kondisi layak laut(*seaworthy*). Artinya kapal aman untuk melakukan pelayaran maupun bongkar / muat. Kelayakan kapal niaga dapat dibuktikan dengan memiliki dokumen dan sertifikat-sertifikat. Adapun fungsi dari dokumen dan sertifikat kapal tersebut adalah untuk pengurusan selama di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Berikut penjabaran dari dokumen atau sertifikat kapal tersebut :

1. Surat Laut

Surat Tanda Kebangsaan Kapal. Kapal berhak mengibarkan bendera negara dimana kapal itu didaftarkan dan berhak atas perlindungan hukum dari negara tersebut dan Merupakan tanda kebangsaan bagi kapal negaranya dengan isi kotor 500 m³ atau lebih, bukan kapal nelayan atau kapal pesiar.

Isi Surat Laut adalah :

Nama kapal;

Nama Pemilik Kapal dan Nakhoda ;

Isi bersih/kotor menurut Surat Ukur ;

Keterangan menurut Surat Pendaftaran Kapal ;

Nama panggilan Kapal (berdasarkan Buku Insyarat Internasional).

Surat Laut dinyatakan gugur apabila :

Kapal dirucat ;

Kapal tenggelam ;

Kapal dirampas oleh bajak laut/musuh ;

Kapal dipakai untuk membajak di laut, pantai atau sungai ;

Diberikan kebangsaan lain bagi kapal tersebut ;

Nama kapal diganti.

2. Surat Ukur

Surat yang menyatakan ukuran-ukuran penting kapal. Misalnya ukuran palka. *Draft*, dll. Surat Ukur merupakan surat keterangan yang dikeluarkan oleh Pejabat yang berwenang bagian pengukuran mengenai besarnya kapal.

3. Sertifikat Kesempurnaan (*seaworthy certificate*)

Sertifikat yang dikeluarkan Ditjenhubla yang menyatakan kelaiklautan kapal termasuk kelengkapan berlayar.

4. Sertifikat Solas (*safety of life at sea*)

Sertifikat ini meliputi sertifikat perlengkapan keselamatan serat sertifikat keselamatan konstruksi yang telah sesuai dengan ketentuan SOLAS.

5. Sertifikat lambung timbul (*Load line certificate*)

Sertifikat mengenai persyaratan lambung kapal yang timbul minum dan maksimum agar stabilitas kapal terpelihara.

6. Sertifikat pencegahan pencemaran oleh minyak.

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal sudah dilengkapi dengan peralatan yang di persyaratkan untuk mencegah pencemaran yang ditimbulkan oleh minyak dari kapal. Untuk kapal dengan isi kotor 100 GT s/d 399 GT dan atau yang menggunakan mesin lebih dari 200 PK berupa Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran (SNPP). Dan untuk kapal dengan isi kotor lebih dari 399 GT. Berupa sertifikat *International Oil Pollution prevention* (IOPP).

7. *Safety radio telegraphy certificate.*

Sertifikat yang menyatakan bahwa pesawat radio telegrafi yang ada dikapal telah memenuhi persyaratan.

8. Sertifikat bebas tikus (*deratting certificate*)

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah bebas dari hama tikus dan telah dilakukan fumigasi

9. Sertifikat Keselamatan (*safety certificate*)

Pernyataan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan (badan kapal, mesin kapal, alat-alat penolong, dll)

10. Surat Kesehatan (*Bill Of Health*)

Pernyataan bahwa semua ABK bebas dari wabah penyakit.

2.9 Dokumen-Dokumen Muatan

Dalam kegiatan bongkar batubara kapal MV.Puteri Kirana di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap ada beberapa dokumen muatan yang di butuhkan dalam pengurusan kegiatan kapal tiba.

Adapun dokumen-dokumen muatan tersebut :

1. *Manifest*

Daftar barang yang akan di bongkar / muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, *voyage*, jenis barang, *tonnage*/kubikasi, *No B/L*, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

2. *Mate's Receipt* (Resi Mualim)

Bukti pemuatan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan di *check* kebenarannya oleh *Chief Officer* (Mualim I) berisi jenis barang yang dimuat, *party*, jumlah *tonnage* / kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut.

3. *Shipping Order*

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, *party*, jumlah *colly*, jumlah *tonnage* / kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

4. *Ship Particullar*

Data-data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, *design* kapal, jumlah palka, jumlah *crane*, dan kapasitas *crane*.

5. *Stowage Plan*

Gambar dari irisan memanjang / penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

6. *Statement of Fact*

Rekapitulasi dari seluruh *Time Sheet* yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

7. *Notice of Readiness*

Suatu surat yang dibuat oleh nahkoda yang menyatakan bahwa kapal telah siap untuk melaksanakan kegiatan pembongkaran.

8. *Nil Manifest*

Yaitu suatu dokumen yang menyatakan bahwa muatan di atas kapal telah terbongkar, sehingga pada saat kapal berangkat, kapal tidak diisi oleh muatan.