

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Denifisi dan Pengertian Pelabuhan

Menurut (Edy Hidayat, 2009) ada beberapa pengertian yang terkait pada pelabuhan, dari kata asal Port dan Harbor namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi kedalam pelabuhan secara harfiah. Terjemahan pengertian harbor adalah sebagai perairan yang terlindungi, badai dan baik/ cocok bagi akomodasi kapak-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar terlindung, dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/ dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang transit dan penumpukan lainya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang jika disimak uraian terjemahan daru dua kata tersebut diatas, jelas perbedaan dari penekanan walaupun tujuannya sama. Namun demikian dalam bahasa Indonesia pelabuhan secara umum dapat di definisikan sebagai wilayah perairan yang terlindungi baik secara alamiah maupun buatan, yang dapat untuk berlindung kapal, dan melukan aktifitas bongkar-muat barang, manusia ataupun hewan serta dilengkapi fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lain nya dimana kapal melakukan transfer muatannya.

1. Peran dan fungsi pelabuhan

Peran pelabuhan yang sangat penting dalam sistim transportasi nasional adalah :

- a. Pintu gerbang komersial suatu daerah atau Negara.
- b. Titik peralihan darat dan laut.
- c. Tempat peralihan moda transportasi laut ke moda transportasi darat.
- d. Tempat penampungan dan distribusi barang.

2. Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. *Interface*, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan barang dari kapal darat atau sebaliknya.

- b. *Link*, pelabuhan sebagai mata rantai penghubungan dalam sistem transportasi.
 - c. *Gateways*, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau Negara.
3. Dalam perkembangannya, telah berkembang fungsi tambahan lainnya yang merupakan tambahan terhadap fungsi dasarnya seperti :
- a. Zona industry.
 - b. Tempat penimbunan dan distribusi barang dalam sistem logistik.
 - c. Tempat/ depo penumpukan barang.
4. Tujuan dan sasaran utama pelabuhan adalah :
- a. Selaras dan menunjang kebijakan pemerintahan terkait.
 - b. Menyediakan/ menyelenggarakan tingkat pelayaran yang optimal untuk daerah belakang.
 - c. Menghasilkan keseluruhan biaya transportasi terendah.
 - d. Menghasilkan kemanfaatan social-ekonomi yang maksimum.
 - e. Tingkat operasi yang efisien.
 - f. Laik secara finansial.
5. Jenis dan tipe pelabuhan

Pelabuhan di dunia ini secara umum dapat dikenali atau diidentifikasi serta diklarifikasikan berdasarkan beberapa hal seperti dibawah ini :

- a. Berdasarkan lokasinya, yaitu :
 - 1) Pelabuhan pesisir.
 - 2) Pelabuhan sungai, muara.
 - 3) Pelabuhan *fyord*.
- b. Berdasarkan pola administrasinya :
 - 1) Mempunyai otonomi.
 - 2) Dikendalikan/dibawah pengawasan :
 - a) Oleh lembaga pemerintah.
 - b) Oleh industri swasta.
 - c) Oleh lebih satu badan.

c. Berdasarkan statusnya yaitu :

1. Pelabuhan Komersial

Pelabuhan jenis ini memberikan fasilitas pelayanan secara komersial terhadap kapal yang memasuki wilayah pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan penumpang.

2. Pelabuhan non Komersial

Pelabuhan ini dikelola oleh unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan di lingkungan Kantor Wilayah Kementerian Perhubungan. Pembinaan teknis operasional pelabuhan non komersial dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Fungsi dan peran pelabuhan ini sama seperti pelabuhan komersial, tetapi fasilitas yang dimiliki tidak selengkap pelabuhan komersial.

3. Pelabuhan swasta

Pelabuhan ini melayani kebutuhan khusus suatu perusahaan, baik swasta maupun BUMN, khususnya industri pertambangan, minyak dan gas, perikanan, dan kehutanan. (Latif Adam, dkk, 2015)

2.2 Sistem Manajemen Pelabuhan

Sistem manajemen pelabuhan di dunia ini dikenali menjadi beberapa sistem berdasarkan pola kepemilikan dan pengelolaan usaha/layannya.

Manajemen penyelenggaraan pelabuhan dapat dikategorikan :

- a. *Land lord port* : penyelenggara pelabuhan hanya menyediakan prasarana pokok pelabuhan (*Breakwater*, Alur Pelayanan, Dermaga, Lapangan Penumpukan dan gedung), sedangkan peralatan dan kegiatan operasional dilakukan pihak lain.
- b. *Tool port* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok pelabuhan dan peralatan bongkar muat, namun kegiatan operasionalnya dilaksanakan oleh pihak lain.
- c. *Operating port (Service port)* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok, peralatan bongkar muat serta peralatan lainnya dan juga melaksanakan kegiatan operasionalnya.

- d. Pelabuhan Swasta (*Full Privated Port*) : penyelenggaraan pelabuhan yang dilaksanakan oleh swasta. (Edy Hidayat, 2009)

2.3 Kapasitas Angkutan

Kapasitas angkutan ialah kemampuan suatu alat angkutan untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu. Unsur-unsur kapasitas angkutan terdiri dari berat muatan, jarak yang ditempuh dan waktu yang dibutuhkan untuk angkutan tersebut. Dapat disimpulkan bahwa kapasitas angkutan terdiri dari :

1. Sifat barang yang diangkut.
2. Jenis alat angkut.
3. Jarak yang ditempuh.
4. Kecepatan rata-rata.

Contoh yang di angkut :

- a. Angkutan Umum.
- b. Angkutan/mobil pribadi.
- c. Sepeda motor.
- d. Bis.
- e. Truk (H.A. Abbas Salim.2013).

2.4 Persyaratan Pengoperasian Angkutan Penyeberangan.

Angkutan penyeberangan pada dasarnya merupakan bagian dari angkutan jalan raya. Angkutan jalan raya merupakan transportasi yang sangat fleksibel. Artinya, prasarana yang ada bisa melayani berbagai tingkatan *demand* serta dapat dilalui setiap saat, sebagai bagian dari angkutan darat, angkutan penyeberangan diharapkan memenuhi kriteria yang mendekati sifat-sifat angkutan jalan raya, yaitu sebagai berikut :

- a. Pelayanan ulang-alik dengan frekuensi tinggi. Pemakaian angkutan penyeberangan pada umumnya menginginkan pelayanan tanpa waktu tunggu yang lama.

- b. Pelayanan terjadwal dengan *headway* konstan sangat diinginkan oleh penumpang, sesuai dengan tujuan perjalanan mereka.
- c. Pelayanan yang *reliable*, *reability* biasanya dinyatakan dalam dua parameter, yaitu *regularity* (keteraturan) dan *punctuality* (ketepatan waktu). Keteraturan dan ketepatan waktu bagi penumpang atau barang sangat diuntut oleh pemakai jasa angkutan yang sangat mengharapkan efisiensi transpor. Persyaratan ini menuntut dioperasikannya kapal penyeberangan dengan kapasitas cukup dan tidak sensitif terhadap perubahan kondisi cuaca.
- d. Pelayanan yang aman dan nyaman. Pelayanan yang aman dituntut pada semua rute pelayaran, sedangkan kenyamanan diuntut terutama pada pelayaran yang memerlukan waktu yang lama. Akomodasi di kapal penyeberangan dengan waktu pelayaran malam hari harus tersedia.
- e. Tarif yang moderat (rendah). Mengingat angkutan penyeberangan biasanya ditunjuk untuk melayani angkutan commuter, maka angkutan penyeberangan diharapkan berada pada tingkatan tarif moderat (rendah).
- f. Aksesibilitas terminal angkutan penyeberangan, lokasi terminal tidak terlalu jauh dari pusat bangkitan lalu lintas sehingga jarak dan waktu tempuh dari asal ke tujuan dapat dipersingkat (M.N.Nasution, 2015).

2.5 Upaya Pencegahan Kecelakaan

Pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar dan pemeriksaan lanjutan oleh mahkamah pelayaran, sedangkan pada undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 245 menyatakan bahwa : Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/ atau jiwa manusia berupa :

1. Kapal tenggelam.
2. Kapal terbakar.
3. Kapal tubrukan

4. Kapal kandas

Selanjutnya pada pasal 256 tentang investigasi kecelakaan kapal dinyatakan bahwa :

1. Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi untuk mencari semua fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
2. Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
3. Investigasi yang dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan- peraturan yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*) dan ITU (*International Telecommunication Union*) maupun oleh pemerintah.(Danny Faturachman, dkk, 2015).

2.6 Proses Pelayanan dalam Pelaksanaan Kegiatan ASDP (Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan)



Gambar 1. Alur Pelayanan Angkutan Sungai dan Danau

Sumber : PT. Dharma Laut Utama

Keterangan :

1. Penggunaan layanan, dalam hal ini pengguna layanan menuju ke loket untuk melakukan transaksi pembelian tiket.

2. Loket ASDP, dalam hal ini pembelian tiket kapal digunakan untuk bisa masuk dan naik di atas kapal.
3. Terminal pelabuhan, dalam hal ini terminal pelabuhan digunakan sebagai tempat untuk menunggu kedatangan dan keberangkatan kapal.
4. Masuk kapal, dalam hal ini penumpang memasuki kapal untuk mencari tempat duduknya sesuai dengan nomor yang tertera pada tiket.
5. Kapal berlayar, dalam hal ini kapal berlayar menuju tempat/ pelabuhan tujuan yang sudah ditentukan.
6. Penumpang dan kendaraan turun dari kapal, dalam hal ini berarti kapal sudah sampai pelabuhan tujuan.

Kondisi skema entri kendaraan



Gambar . 2 Skema kendaran

Dengan skema ini kendaraan bisa standby di rumah dengan memperhatikan waktu keberangkatan tiket yang telah di beli. Setengah jam sebelum berangkat kendaraan pengguna jasa penyeberangan sudah masuk pelabuhan. Pembelian tiket dilakukan di *store* yang telah ditunjuk oleh pengolah pelabuhan. (Guswadi dkk, 2017).

2.7 Dokumen Angkutan

Dalam pengiriman barang dibutuhkan beberapa dokumen dalam pengangkutan yang disebut *transportation documents*.

Di bawah ini diberikan beberapa contoh dokumen dalam transportasi.

1. Dokumen pengiriman barang.

Suatu ekspedisi yang melaksanakan pengiriman barang, menggunakan shipment documents sebagai barang bukti bagi si penerima barang nantinya, bahwa barang-barang tersebut telah diangkut oleh perusahaan ekspedisi.

Perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab untuk mengangkut barang-barang tersebut, sampai ke tempat tujuan.

2. Surat Muatan (*bill of loading*)

Di dalam *bill of loading* diadakan kontrak barang-barang yang diangkut, hal yang di mana si pengirim barang akan menyerahkan kepada si penerima atas dasar perjanjian yang telah dibuat adapun tujuan *bill of loading* ialah :

- a. Si penerima akan menerima barang dalam kondisi baik.
- b. Pengangkutan berdasarkan isi kontrak yang telah dibuat.
- c. Semua transaksi dalam pengangkutan dijelaskan dalam perjanjian.

Jenis *bill of loading* dapat dibedakan yaitu :

- a. *Bill of loading* yang langsung.
- b. *Bill of loading* berdasarkan order.
- c. Surat-surat muatan (*Cargo*).

Selain itu, transportasi menggunakan pula “dokumen pendukung” (*supporting documents*) yang didalamnya memuat : Kapan barang tersebut tiba tempat (tanggal dan waktu), si penerima barang dan masalah claim, bila terjadi kerugian atau kerusakan atas pengiriman barang.

3. Dokumen bagi manajemen

Dalam pengangkutan barang-barang, kita mengenal pula management document.

Ada beberapa jenis dokumen yaitu :

- a. Kontrak dalam kontrak dijelaskan jangka waktu, dan asal/tujuan pengiriman barang.

- b. Tarif untuk angkutan harus jelas tariff yang dihitung untuk pengangkutan tersebut.
 - c. Polis Asuransi selama dalam perjalanan barang-barang yang diangkat diasuransikan terdiri dari :
 - 1) Asuransi biaya pengangkutan
 - 2) Asuransi atas kerugian barang
 - 3) Asuransi atas kerusakan barang-barang
 - d. biaya-biaya/*Cost & Freight* dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya dan uang tambang.
 - e. Cif (*Cost Insurance and Freight*) selama dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya, asuransi dan uang tambang
 - f. Franco gudang artinya si pengirim/si penjual barang hanya bertanggung jawab atas barang sampai masuk ke dalam gudang.
 - g. manifest yaitu surat muatan yang dibawa oleh nahkoda kapal memuat seluruh barang-barang dan penumpang yang diangkut.
- (H.A. Abbas Salim, 2013)

2.8 Instansi terkait di Pelabuhan

Adapun instansi-instansi yang terkait menurut R. P. Suyono. (2009), diantaranya :

a. Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai berada di bawah Departemen Keuangan. Yang secara umum tugas instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea.

b. Syahbandar (*Harbour Master*)

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran.

c. Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada dibawah Departemen Kehakiman.

d. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan

Sesuai dengan KM 26/ 1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Dinas Kesehatan Pelabuhan merupakan instansi yang berada dibawah Departemen Kesehatan.

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. Dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. Suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Tahap-tahap pengawasan tersebut terdiri dari beberapa macam, yaitu Tahap Penetapan Standar, Tahap Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Perbandingan Pelaksanaan dengan Standar dan Analisa Penyimpangan dan Tahap Pengambilan Tindakan Koreksi. (Mela Oktalisah, 2014)

2.9 Kendala Pada Pelayanan Kapal

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut. Namun demikian dari aspek tehnik dan ekonomi, perlu di kaji lebih dalam karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat ditimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal, kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/ elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan serta dinyatakan layak laut, akan lebih aman menyeberangan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui

hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya *delay*. (Danny Faturachman, dkk, 2015)

Di tempat pelabuhan menunjukkan banyak faktor yang menyebabkan ketidakefisienan dan ketidakefektifan pelabuhan-pelabuhan indonesia yaitu dari segi teknis operasional penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan tidak didukung oleh fasilitas-fasilitas alat sebagai sarana dan prasarana untuk melakukan pelayanan kapal. Alat-alat yang dimiliki kebanyakan tidak mengikuti perkembangan kapal-kapal yang datang. Pembangunan sarana dan prasarana kapal tidak efektif dilakukan, padahal pemasukan yang ada dapat digunakan untuk memperbaiki, seperti menggali kedalaman laut di pelabuhan-pelabuhan indonesia agar kapal-kapal besar dapat merapat dan menggunakan pelabuhan indonesia, dan lainnya. (Elfrida Gultom, 2017)