

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dalam bukunya, D.A. Lasse (2014), pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang 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 antar moda transportasi.

Menurut Aswan Hasoloan (2017), fungsi Pelabuhan ada 4 yaitu:

1. *Gateway*

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 tertera di pelabuhan. Dan jika lewat diluar jalan resmi itu tidak dibenarkan.

2. *Link*

Fungsi *Link*, yaitu keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan 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 biaya

3. *Interface*

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. Peralatan untuk memindahkan menjabatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*)

4. *Industrial Entity*

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, dan lain sebagainya.

2.2 Peranan Pelabuhan

Menurut D.A Lasse (2014), Peranan Pelabuhan adalah:

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. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya.
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. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut.
3. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi renda, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat. (D.A Lasse 2014)

2.3 Pelayanan Kapal

Proses pelayanan kapal dimulai ketika Otoritas Pelabuhan (OP) selaku penyelenggara pelabuhan menerima Rencana Kedatangan Sarana pengangkut (RKSP) atau Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang disampaikan perusahaan pelayaran/operator kapal atau agen, untuk ditindaklanjuti sebagai berikut. (D.A Lasse 2014)

1. Labuh

Kapal yang berkunjung melakukan komunikasi radio atau melalui media elektronik untuk menjelaskan data 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

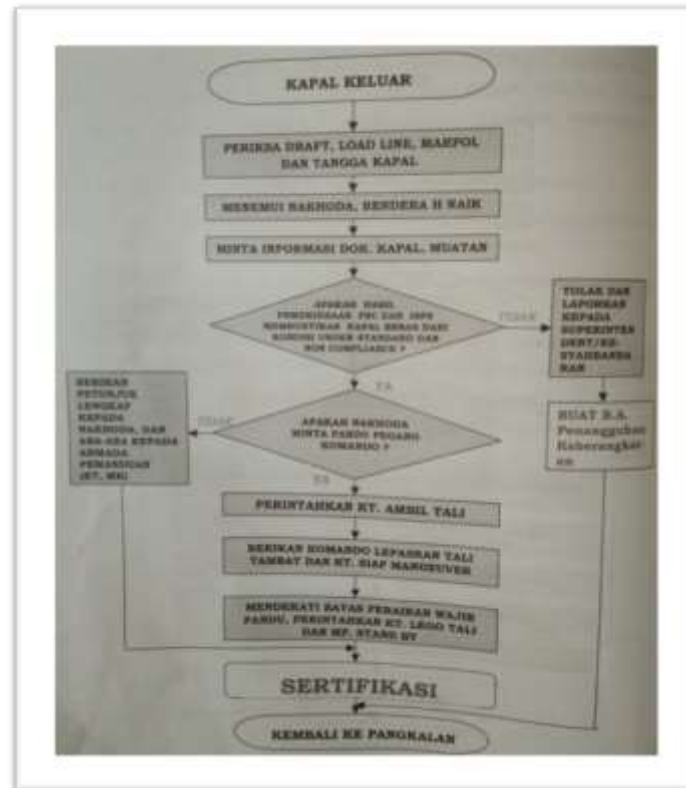
Ketika kapal mulai olah gerak meninggalkan area labuh jangkar personel pandu yang bertugas meluncur dengan kapal pandu, merapat dan naik ke atas kapal. Pandu memberikan asistensi dan informasi prosedur yang berlaku di pelabuhan kepada nahkoda kapal. Jikalau ditugaskan oleh nahkoda untuk memegang komando di kapal, maka pandu yang bersangkutan menjalankan dengan ketentuan segala perintah yang diberikan pandu tetap tanggung jawab nahkoda, yakni dengan asas *under the master's command*. Di saat posisi kapal sudah mendekati tempat tambatan atau kade yang telah ditetapkan, kapal kepil membantu mengikat tali.

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

- 1) Pandu membawa surat perintah tugas dan dokumen bukti pelayanan yang akan ditandatangani nahkoda.
- 2) Koordinasi antara pandu dengan petugas kade meter di terminal untuk presisi posisi penyandaran kapal.

- 3) Sertifikat pandu dibuat untuk ditandatangani nahkoda/perwira menjelang pandu merampungkan tugas dan turun dari kapal.
- 4) Nahkoda kapal tunda membuat laporan pelayanan tunda yang mencatat waktu awal dan akhir pelayanan, dan rute pelayanan.

Gambar 2. Flowchart Alur Pemanduan Kapal Keluar



Sumber: Edisi Kedua Manajemen Kepelabuhanan D.A. Lasse. 2004

3. Tambat

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

4. Air bersih untuk kapal

Pengisian air bersih untuk kapal dan/atau 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.

2.4 Pengertian Kapal

Istilah kapal laut terdiri dari dua kata, yaitu “kapal” dan “laut”. Yang dimaksud dengan “kapal” ialah semua jenis kapal, misalnya kapal niaga, kapal nelayan laut, kapal pesiar, kapal penolong (*reddingsboten*), kapal pengeruk lumpur, kapal tunda dan lain-lainnya. Adapun istilah “laut” adalah lawan dari istilah “perairan darat” atau “perairan pedalaman”. Yang dimaksud dengan “perairan darat” ialah: sungai, terusan (kanal), danau, perairan pantai dibelakang rambu laut dan perairan dalam lingkungan tembok pelabuhan. (Chairil Anwar Pohan, 2016)

Jenis-jenis Kapal Niaga

1. Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Yang dimaksudkan dengan “kapal barang” ini adalah kapal yang dibangun khusus dengan tujuan untuk mengangkut barang, menurut jenis barang masing-masing.

Menurut spesialisasi pengangkutan barang, lebih lanjut dapat melakukan pembagian kapal barang sebagai berikut:

- a. *General Cargo Carrier*, yaitu kapal yang dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yaitu muatan yang terdiri dari berbagai barang yang dikemas dalam peti, karung, krat, dan lain-lain. Dan barang itu dikapalkan oleh banyak pengirim serta ditujukan untuk banyak penerima di banyak pelabuhan tujuan.
- b. *Bulk Cargo Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang dikapalkan dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus.

Bulk Cargo (muatan curah) dikapalkan dalam jumlah satu kapal penuh sekali jalan (sekali pengapalan), tetapi muatan yang dikapalkan satu palka sekali pengapalan juga dapat diperlakukan sebagai *bulk cargo*, asalkan barang tersebut dikapalkan tanpa dikemas. Yang sering dikapalkan sebagai *bulk cargo* antara lain: muatan batubara, gandum, beras, biji besi.

- c. *Tanker*, kapal tangki, sebenarnya dapat digolongkan juga sebagai *bulk cargo carrier* tetapi karena kapal pengangkut muatan cair ini mempunyai kekhususan maka kapal tangki dianggap merupakan jenis kapal tersendiri.
- d. *Special Designed Ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti: daging segar (yang harus diangkat dalam keadaan beku), kapal pengangkut gas cair (LNG-carrier).
- e. *Container Vessel* (Kapal Peti Kemas)

Yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan yang sudah dimasukkan ke dalam *container* (peti kemas). Barang-barang yang akan dimuat ke kapal telah dikemas seperti biasa di dalam kemasan konvensional, baru dimasukkan ke dalam *container*. Dalam satu *container* dimuat barang-barang yang dikapalkan oleh beberapa pengirim.

2. Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal penumpang yaitu kapal yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal jenis 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. *Cabin-cabin* tersebut dibuat dalam beberapa tingkatan kelas menurut jenis fasilitas dan tingkat kenyamanan yang disediakan.

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. Jenis kapal ini mempunyai banyak geladak serta *cabin* penumpang dan *cargo hatches*.

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

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

2.5 Pengertian Keagenan Kapal

Menurut Budi Santoso (2015) menyebutkan bahwa *agency* adalah hubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) di berikan kewenangan untuk melakukan tindakan atas nama orang lain (dalam hal ini disebut prinsipal) dan tindakan agen tersebut akan mengikat *principal*, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karenadituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan. Sedangkan *principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut dengan *third party*.

Kewenangan yang melekat pada agen yang diberikan oleh *principalnya*, merupakan kekuatan yang dapat mengakibatkan perubahan status hukum pada *principal*. Pada saat agen menjalankan kewenangan yang diberikan *principal* padanya, dengan cara melakukan transaksi dengan pihak ketiga yang dituangkan dalam kontrak tertulis, suatu hak dan kewajiban baru secara hukum telah tercipta bagi *principalnya*. Untuk itu, *principal* diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan atas pekerjaan agen juga dalam rangka memastikan bahwa pekerjaan agen tersebut dilakukan dalam lingkup kewenangan yang diberikan padanya.

Berdasarkan PM 74 tahun 2016 bahwa agen dibagi menjadi 2 yaitu:

1. General Agent (Agen Umum)

Adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

2. Sub Agent (Sub Agen)

Adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang ditunjuk oleh agen umum.

Secara umum agen hanya dua saja namun dalam prakteknya masih dikenal istilah-istilah dalam keagenan seperti :

a. Booking Agent

Adalah perusahaan pelayaran atau forwarding yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem liner

b. Special Agent (Agen Khusus)

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem tramper pada saat Charter di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar- muat

c. Port Agent

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. Port Agent dapat menunjuk Sub Agent di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. Port Agent tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.

d. Protectual Agent / Protecting Agent

Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam Charter Party untuk mewakili kepentingannya.

e. Husbandary Agent

Adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan B/M, seperti mengurus ABK, Repair, Supplier dll.

f. Boarding Agent

Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya Boarding Agent yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. (Dinas Luar Operasi)

g. Cargo Handling Agent

Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan.

2.6 Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik dalam negeri atau luar negeri. (Suwarno, 2011)

Penyediaan ruangan kapal menurut sifat usahanya dapat dibedakan menjadi:

1. Kegiatan Pengusahaan Pelayaran Niaga

Terdapat beberapa jenis kegiatan pelayaran niaga, di antaranya: (Suwarno, 2011)

a. Usaha Pokok Pelayaran

Mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk di sampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencharter, atau kerja sama dengan pihak-pihak ketiga.

b. Usaha Keagenan

Usaha keagenan adalah mengageni perusahaan asing/lain atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang diberkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, dan freight dari principal.

c. Usaha Sampingan

Kegiatan di luar tersebut di atas, tetapi menunjang usaha pelayaran, baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang diperoleh.

2.7 Kegiatan Pengusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno (2011) menyebutkan usaha pokok perusahaan pelayaran adalah mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari

suatu pelabuhan pemuatan untuk di sampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencharter, atau kerja sama dengan pihak-pihak ketiga. Usaha keagenan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran, adalah mengageni perusahaan pelayaran asing/lain atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kapal, muatan, container dan freight dari principal. Usaha sampingan adalah kegiatan di luar tersebut di atas, tetapi menunjang usaha pelayaran, baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang diperoleh.

2.8 Bagaimana Tugas Keagenan Kapal Dalam Kegiatan Menangani *Clearance In dan Out*

Menurut Suwarno (2011) menyebutkan bahwa Tugas-tugas pokok agen, antara lain:

1. Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal.
 - a. Port Information (*Port Facility, Port Formality, Custom of The Port*)
 - b. Keperluan kapal, seperti bunker air, provision, repair, maintenance, crewing, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
 - c. Penyelesaian dokumen, *Bill of Lading, Manifest, Hatch List, Stowage Plan, Crew List*, dokumen untuk bongkar muat, *Ship Husbanding (In & Out) clearance*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, *Port administration*, Dokumen kapal lainnya).
 - d. Permintaan *Advance Payment* untuk *Part Expenses, Cargo Expenses*, keperluan kapal, dan lain-lain.
 - e. Memberikan informasi kepada Principal sebagai berikut :
 - 1) Sebelum kapal tiba :
 - a) *Port Agent* melalui *General Agent* memberi informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang peralatan bongkar muat, Cargo prospect booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement.
 - b) Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.

2) Waktu kapal tiba

Port Agent memberitahu general agent tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.

3) Waktu kapal tiba di pelabuhan

Port Agent melaporkan kepada General Agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

4) Waktu kapal berangkat

Port Agent memberitahukan kepada General Agent untuk diteruskan ke principal tentang tanggal/jam selesai bongkar/ muat, berangkat, draft kapal/bunker on board/isi, jumlah muatan yang di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan freight, perkiraan biaya-biaya disbursement.

5) Selanjutnya Port Agent segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (taly sheet, outurn report, damage cargo list, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (stowage plan, copy B/L, dan manifest) untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan.

2. Memonitor Perkembangan Muatan

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain:

- a. Menjalin hubungan baik dengan para shipper dan memberi pelayanan informasi kepada consignee.
- b. Menandatangani B/L atas nama Principal
- c. Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin *principal* (tertulis)

3. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya secara rinci hampir sama dengan tugas cabang.

4. Penyelesaian Masalah *Claim* Penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan manual atas barang-barang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.

5. Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *Owner's Representative*. Dalam hal ini Unit Keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain ke :

- a. Departemen Perhubungan & Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

- b. Departemen Tenaga Kerja;
- c. Direktorat Jenderal Imigrasi;
- d. Pemerintah Daerah (Dinas Pajak);
- e. Komando Daerah Kepolisian;
- f. Departemen Luar Negeri;
- g. Badan Koordinasi Intelegen;
- h. dan sebagainya

2.9 Instansi Terkait Pada Waktu Kapal Masuk dan Keluar di Pelabuhan

Menurut D.A. Lasse Instansi-instansi yang terkait selama kegiatan kapal MT. Navig8 Stellar di pelabuhan :

1. Administrator Pelabuhan (*Port Administrator*)

Keputusan Menteri Perhubungan No. 0.10/3/19.MPHB tahun 1969 pasal 6 menyatakan bahwa badan perusahaan pelabuhan berasaskan kepada prinsip penanggung jawab tunggal dan umum, di bawah kepemimpinan Administrator Pelabuhan atau Kepala Pelabuhan.

Kontretisasi kewenangan ADPEL sebagai penanggung jawab tunggal dan umum dinyatakan dengan keputusan presiden No. 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas pelayanan di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama yang mengatur antara lain pada Pasal 1 dan 2, bahwa:

- a. Pasal 1 ayat (1) Untuk pelaksanaan tugas pelayanan di daerah lingkungan kerja pelabuhan laut utama, Administrator Pelabuhan adalah penanggung jawab dan pimpinan umum atas kelancaran pelaksanaan tugas di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama; ayat (2) Administrator pelabuhan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan
- b. pasal 2 ayat (1) Administrator Pelabuhan mengendalikan kelancaran tugas pelayanan di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama; ayat (2) instansi pemerintah, unit kerja, dan Badan Usaha Milik Negara yang kegiatannya berada di daerah lingkungan kerja pelabuhan.

2. Bea Cukai

Sesuai dengan undang-undang Republik Indonesia No. 10/1995 tentang kepabeanan, Direktorat Bea Cukai yang berada di bawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh wilayah Indonesia, Jadi, 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. Instansi Bea dan Cukai memiliki tugas :

- a. Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar/masukya barang di daerah Bea dan Cukai.
- b. Pemeriksaan terhadap barang-barang muatan di kapal maupun di gudang.
- c. Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah.
- d. Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah bea cukai ke pelabuhan atau sebaliknya.
- e. Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah bea cukai ke pelabuhan atau sebaliknya.

3. Syahbandar

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hokum dalam ketertiban Bandar dan pengawas keselamatan pelayaran. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

4. Imigrasi

Direktorat imigrasi adalah badan yang berada di bawah Departemen kehakiman yang mempunyai tugas untuk :

- a. Mengawasi keluar masuknya orang sesuai ketentuan keimigrasian.
- b. Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hokum Indonesia.
- c. Dalam hal ini akan diperiksa paspornya apakah sudah memenuhi ketentuan.
- d. Memeriksa paspor crew atau Anak Buah Kapal (ABK)

e. Memberikan *immigration clearance*.

5. Dinas Karantina dan Kesehatan

Sesuai dengan KM 26/1998 Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Adapun tugas Dinas Karantina di pelabuhan adalah :

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *derrating certificates*, daftar awak kapal dan penumpang.
- c. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*
- d. Mengawasi tumbuh-tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.
- e. Bila perlu memerlukan karantina.

Dinas Kesehatan Pelabuhan merupakan instansi yang berada dibawah Departemen Kesehatan dengan tugas sebagai berikut :

- 1) Melakukan pelayanan kesehatan
- 2) Memeriksa dan meneiti buku kesehatan, *derrating certificate* (sertifikat bebas tikus), daftar awak kapal dan penumpang.
- 3) Memberikan *health certificate* dan *health clearance*

2.10 Dokumen-Dokumen Kapal

Menurut (Sukrisno, Chehtiar Denis Piaratama, 2019) F.D.C Sudjatmiko (1985: 29-31) Mendefinisikan Dokumen kapal (*ship's documents*) adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, dokumen-dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi. terdiri dari:

1. *Certificate of Registry* (Surat Tanda Kebangsaan)
yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal di daftarkan.
2. *Meetbrief* (Surat Ukur)
yaitu sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang (*legth overall*, *legth between*

perpendiculars), ukuran lebar, dalam, sarah (*draught, draft*), ukuran dari tiap-tiap palka kapal, dan lain-lain.

3. *Sea worthy Certificate* (Sertifikat Layak Laut)
yaitu sertifikat yang menyatakan kelayakan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan berlayar, dan lain-lain.
4. *Loadline Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul)
yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul atas permukaan air laut minimum dan maksimum.
5. *Crew List* (Daftar Anak Buah Kapal)
yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing.
6. *Radio Safety Certificate* (Sertifikat Keamanan Radio)
yaitu sertifikat yang menetapkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.
7. *Safety Certificate* (Sertifikat Keamanan)
yaitu sertifikat yang terutama diperuntukan bagi kapal penumpang. Dalam sertifikat ini diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila, maupun keamanan terhadap tindakan-tindakan anak buah kapal yang tidak pantas.
8. *Bill of Health* (Sertifikat Kesehatan)
yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit dan bahwa orang-orang yang berada di atas kapal dalam keadaan baik. Surat keterangan ini diberikan setiap kali kapal bertolak dari sebuah pelabuhan.
9. *Cargo Ship Safety Construction Certificate* (keselamatan konstruksi kapal)
Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS *regulation* 1/10. Serta persyaratan chapter II-1 dan II-2, yang lain dari berhubungan dengan rencana pemadaman kebakaran dan siji

kebakaran. Sertifikat ini dikeluarkan oleh negara kapal itu (*flag state*) dan berlaku untuk masa waktu 5 (lima) tahun (SOLAS *Protocol* 1998, reg1/2)

10. *Cargo Ship Safety Equip-ment Certificate* (Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang)

Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS, serta persyaratan chapter II-1, II-2, III dan persyaratan SOLAS.

11. *Cargo Ship Safety Radio Certificate* (Sertifikat Keselamatan Radio Kapal)

Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 300 GT, yang dilengkapi dengan peralatan instalasi radio yang diakui oleh flag state yang berlaku untuk masa 1 tahun. *Record of Equipment* (form R). Melengkapi sertifikat ini harus selalu berada dalam keadaan terpasang (SOLAS 1974, reg 1/2)