

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan

2.1.1 Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan juga kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Munurut Henrikus Galih (2017) dalam penelitian Elfrida Gultom (2017), tentang kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi dan kepentingan pemerintah lainnya, dimana secara signifikan pelabuhan ditempatkan sebagai pemacu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.

Terjemahan pengertian *harbor* adalah sebagian perairan yang terlindung, badai, dan baik/cocok bagi akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang, sedangkan *port* adalah *harbor* yang terlindung dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. Jika disimak uraian terjemahan dari dua kata diatas, jelas perbedaan dari penekanannya walaupun tujuannya sama. Namun demikian dalam bahasa Indonesia pelabuhan secara umum dapat didefinisikan sebagai perairan yang terlindung baik secara alamiah atau buatan, yang dapat untuk berlindung kapal, dari melakukan aktifitas bongkar muat barang, manusia maupun hewan

serta dilengkapi fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lainnya dimana kapal melakukan transfer muatannya.

2.1.2 Peranan Dan Fungsi Pelabuhan

Peran pelabuhan dalam sistem transportasi nasional adalah :

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

Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. *Interface*, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan kapal ke darat atau sebaliknya
- b. *Link*, pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam sistem transportasi.
- c. *Gateaways*, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau negara.

Dalam perkembangannya, telah berkembang fungsi tambahan lainnya yang merupakan tambahan terhadap fungsi dasarnya, seperti :

- a. Zona industry
- b. Tempat penimbunan dan distribusi barang dalam logistic
- c. Tempat/depo penumpukan barang

Tujuan dan sasaran utama pelabuhan adalah:

- a. Selaras dan menunjang kebijakan pemerintah terkait.
- b. Menyediakan/menyelenggarakan tingkat pelayanan yang optimal untuk daerah belakang.
- c. Menghasilkan keseluruhan biaya transportasi terendah.
- d. Menghasilkan kemanfaatan sosial-ekonomi yang maksimum.

2.1.3 Jenis Dan Tipe Pelabuhan

- a. Jenis Pelabuhan
 1. Pelabuhan pesisir
 2. Pelabuhan sungai, muara
 3. Pelabuhan *fyord*.
- b. Tipe Pelabuhan
 1. Pelabuhan Utama
 2. Pelabuhan Pengumpul
 3. Pelabuhan Pengumpan

2.2 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam :

- a. Pelayaran niaga (*Shipping Business*) commercial shipping laha usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik di dalam negeri maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
- b. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrogafi, dan sebagainya.

PT. Salam Pacific Indonesia Lines merupakan perusahaan pelayaran niaga dimana dalam pelayanan meliputi *booking container* sampai dengan proses pengapalan sudah dikelola dengan baik berdasarkan prosedur yang telah di tentukan dan dengan sistem yang sudah sangat terbaru.

2.3 Peti Kemas atau *Container*

2.3.1 Pengertian Peti Kemas atau *Container*

Secara definisi Djoko Wahono (2015), menjelaskan bahwa peti kemas atau *container* dapat diartikan menurut kata peti dan kemas, peti adalah suatu kotak berbentuk *geometric* yang terbuat dari bahan alam (kayu,baja dan lainnya), kemas merupakan hal-hal yang berkaitan

dengan pengepakan atau kemasan. Jadi dapat disimpulkan *container* adalah suatu kotak besar yang berbentuk empat persegi panjang terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga atau bahan lainya yang tahan terhadap cuaca. Digunakan untuk tempat pengangkutan dan penyimpanan sejumlah barang yang dapat melindungi serta mengurangi terjadinya kehilangan dan kerusakan barang serta dapat dipisahkan dari sarana pengangkutan dengan mudah tanpa harus mengeluarkan isinya.

Peti kemas atau *container* adalah suatu benda yang dijadikan sebagai alat angkut barang bersifat permanen, kuat, dapat digunakan berulang kali, dirancang khusus untuk mudah diangkut berbagai moda transportasi secara aman dan dilengkapi dengan soket pengangkat pada sudut-sudutnya.

Pada penerapannya peti kemas atau *container* dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. Filosofi di balik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, *truck* atau angkutan lainnya dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu *door to door*.

Dari pengertian-pengertian diatas peneliti menyimpulkan bahwa. Peti kemas *container* adalah alat angkut permanen yang kuat, dapat digunakan berulang dan mudah untuk dipindah-pindahkan.

2.3.2 Jenis jenis Container

Berdasarkan apa yang didapat penulis semasa kegiatan praktek dapat dijelaskan oleh penulis mengenai Jenis-jenis *container* dapat dibedakan berdasarkan jenis muatan yang dimuat didalamnya, berikut ini adalah jenis-jenis *container* yaitu:

- a. *General Cargo* adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut bermacam-macam muatan yang tidak memerlukan perhatian secara khusus.
- b. *Reefer Container* adalah peti kemas yang dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan sampai -30C seperti daging, buah-buahan, ikan dan ice cream.
- c. *Bulk Container* adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan curah kering, misalnya beras, gandum.
- d. *Open Side Container* adalah *container* yang dapat dibuka dari samping. Juga diberi pintu pada salah satu ujungnya (*end door*) untuk memudahkan keluar/masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding yang dapat dibuka, diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.
- e. *Open Top Container* adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut barang yang ukurannya sangat besar yang cara memasukkan muatan ke dalam *container* dari atas *container*.
- f. *Flat Rack Container* adalah *container* yang digunakan untuk mengangkut muatan berat misal seperti mesin dan *spare part*. Bentuknya datar tanpa dinding di samping kanan, kiri dan atas.
- g. *Iso Tank Container* yaitu peti baja yang dibangun didalam kerangka kontainer digunakan untuk mengangkut tanki yang di dalamnya diisi barang-barang yang berbahaya, misalnya gas, minyak, dan bahan kimia yang mudah meledak.

2.3.3 Ukuran container

Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran dari petikemas harus sama dan sejenis serta mudah diangkut. Badan *International Standard Organization (ISO)* telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas sebagai berikut:

a. *Container 20'Dry (20Feet)*

Ukuran luar : 20'(p) x 8'(l) x 8'6"(t) atau : 6.058 x 2.438 x 2.591m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380m

Kapasitas : *Cubiccapacity* : 33 Cbm

Payload : 22,1 Ton

b. *Container 40' Dry (40Feet)*

Ukuran luar : 40' x 8' x 8'6" atau : 12.192 x 2.438 x 2.591m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379m

Kapasitas : *Cubiccapacity* : 67,3Cbm

Payload : 27,396 Ton

c. *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar : 40' x 8' x 9'6" atau : 12.192 x 2.438 x 2.926m

Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684m

Kapasitas : *Cubiccapacity* : 76 Cbm

Payload : 29,6 Ton

2.3.4 Keuntungan dan Kerugian Pemakaian Container

a. Keuntungan memakai container

1. Cepat dan ekonomis dalam menangani *container*, terutama dalam bongkar/muat petikemas di pelabuhan.
2. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
3. Efisien, karena satu gang dari dua belas orang dapat bongkar/muat kapal petikemas dalam tiga atau empat hari.

4. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan dapat dibatasi setinggi dalamnya *container*.
- b. Kerugian memakai container
1. Kapal *container* mahal. Jumlah banyaknya *container* harus tiga kali banyaknya container yang ada di kapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.
 2. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkat dan menumpuknya.
 3. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan *container*.

2.4 Bongkar Muat

Menurut keputusan menteri perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atas ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya, kegiatan pemindahan barang dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Shinta Mardiana Dewi (2019), menjelaskan mengenai produktivitas bongkar muat rata-rata yang baik, sedangkan *effective time* dan *berth time* masih kurang baik. Selain itu masih perlu pembenahan untuk pengurangan *idle time*.

Dari pengertian-pengertian diatas peneliti menyimpulkan bahwa. Bongkar muat adalah kegiatan menurunkan atau menaikkan barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Pekerjaan bongkar muat dari dan

ke kapal dilakukan oleh perusahaan bongkar muat mempunyai tiga tahap:

- a. *Stevedoring* adalah menurunkan dan menaikkan barang dari/ke atas kapal sampai barang tersusun rapi didalam palka dengan menggunakan *crane* kapal atau crane darat.
- b. *Cargodoring* adalah mengangkut barang dari dermaga ke gudang penumpukan menggunakan truck atau menggunakan gerbong kereta atau mengangkut barang dari gudang penumpukan ke dermaga.
- c. *Receiving* atau *Delivery* adalah kegiatan menerima barang di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas truk penerima barang untuk barang yang dibongkar, sebaliknya untuk barang yang akan dimuat ke kapal diserahkan ke atas kapal (Tanggung jawab PBM kalau barang yang dibongkar sampai diatas *chasis* truk penerima barang, kalau barang yang dimuat sampai tersusun rapi di palka kapal)

2.5 Pengertian dan Tugas Foreman Kapal

Menurut Keputusan Menhub No. KM 25 Tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Barang di Pelabuhan, *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya.

Foreman adalah tenaga kerja yang di percaya untuk mengawasi dan memperlancar kegiatan bongkar muat kapal. , tugas dan tanggung jawabnya melaksanakan dan mengatur penataan barang didalam palka/dermaga pada kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal/dermaga/gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya dan bertanggung jawab atas kesetabilan kapal dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat pada setiap pergantian shift.

Pada studi kasus ini terdapat peranan dari dua foreman yaitu penunjukan foreman dari perusahaan bongkar muat dan penunjukan

foreman dari perusahaan pelayaran. PT. Salam Pacific Indonesia Lines cabang Jakarta selaku perusahaan pelayaran *intersuler* dalam penunjukan foreman menunjuk satu orang untuk membuat rancangan *bayplan* bongkar dan muat pada sistem yang sudah disediakan oleh perusahaan yang selanjutnya di serahkan kepada pihak perusahaan bongkar muat yang selanjutnya dilakukan koordinasi untuk mengambil tindakan bongkar muat di kapal sesuai rencana dan prosedur yang baik. Berikut merupakan tugas dan tanggung jawab seorang *Foreman* :

- a. Melakukan pengawasan pada saat proses bongkar muat.

Foreman bertanggung jawab dalam penanganan dan pengaturan muatan di atas kapal yang menyangkut beberapa aspek antara lain sebagai berikut :

1. Prinsip-prinsip penanganan dan pengaturan muatan.

Terdapat empat prinsip pengaturan muatan yaitu:

- a) Melindungi Kapal

Maksud dari melindungi kapal sendiri adalah menjaga agar kapal tetap selamat selama melakukan proses bongkar muat maupun, misalnya dalam menjaga stabilitas kapal.

- b) Melindungi ABK dan Buruh

Foreman harus selalu memperhatikan semua tenaga kerja bongkar muat agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan dengan menggunakan alat keselamatan kerja secara baik dan benar.

- c) Melindungi Muatan

Pada saat melakukan bongkar muat, tentu saja *foreman* juga harus menjaga dan mengawasi muatan yang sedang dibongkar/muat. *Foreman* harus

memastikan bahwa muatan yang sedang dibongkar/muat ditangani secara baik untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan.

d) Penggunaan Ruang Muat

Dalam melakukan pemuatan harus diusahakan agar semua ruang terisi penuh oleh muatan agar tidak terjadi *broken stowage*,

2. Stabilitas kapal

Stabilitas adalah keseimbangan dari kapal, merupakan sifat atau kecenderungan dari sebuah kapal untuk kembali kepada kedudukan semula mendapat kemiringan yang disebabkan oleh gaya-gaya dari luar. Stabilitas merupakan kemampuan sebuah kapal untuk menegak kembali sewaktu kapal menyenget oleh karena kapal mendapatkan pengaruh luar, misalnya angin, ombak, dsb. Dengan adanya pemuatan, pembongkaran, pergeseran muatan atau kegiatan lain diatas kapal.

2.6 Pengertian *Stowage Plan* atau *Bayplan*

Menurut Lis Lesmini (2019), menyatakan bahwa *Bayplan* atau *Stowage Plan* adalah sebuah rencana pemuatan yang dibuat atau direncanakan sebelum pemuatan barang, bagi seluruh muatan yang ada dikapal. Berdasarkan beberapa pendapat ahli di atas dapat disimpulkan bahwa Perencanaan *stowage plan* merupakan sebuah rencana pengaturan muatan dimana kita dapat mengetahui letak, jumlah dan berat muatan tersebut sehingga kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dengan baik dan dapat memperhitungkan lamanya waktu bongkar muat berlangsung.

Masalah pengoperasian armada kapal peti kemas yang melayani banyak pelabuhan secara efisien terdiri dari beberapa sub-masalah, di antaranya menemukan ukuran optimal dan rute optimal kapal. Selain itu, pemindahan *container* ke dan dari kapal harus dilakukan dengan cepat dan efisien. Selain itu, untuk operasi pengiriman yang hemat biaya, sangat penting untuk mengoptimalkan pemanfaatan kapal itu sendiri. Efisiensi pelabuhan dan pemanfaatan kapal sangat ditentukan oleh penyimpanan kapal, pengaturan kontainer di atas kapal. Tugas menentukan pengaturan wadah terbaik disebut *Stowage Plan* atau *Bayplan*.

Jenis *Stowage plan* ada dua macam yaitu : *Tentative Stowage Plan* adalah berupa gambaran ancar-ancar untuk suatu rencana pengaturan muatan yang dibuat sebelum kapal tiba di pelabuhan muat atau sebelum pelaksanaan pemuatan, dibuat dengan berdasarkan *Booking list* atau *Shipping order* yang diterima untuk suatu pelabuhan tertentu dan *Final Stowage Plan* yaitu gambaran informasi yang menunjukkan keadaan sebenarnya dari letak-letak muatan beserta jumlah dan beratnya pada tiap-tiap palka.

Adapun kegunaan dari pada *Stowage Plan* adalah dapat mengetahui letak tiap muatan serta jumlah dan beratnya, dapat merencanakan kegiatan pembongkaran yang akan dilakukan, dapat memperhitungkan jumlah buruh yang diperlukan , dapat memperhitungkan lamanya waktu pembongkaran berlangsung dan sebagai dokumen pertanggung jawaban atas pengaturan muatan.

2.7 Dokumen-dokumen Bongkar Muat

Pada kegiatan bongkar muat *container* sudah sering dilakukan. Dalam kegiatan pastinya diperlukan adanya dokumen untuk pelaksanaan bongkar muat *container*. Dokumen tersebut adalah sebagai berikut :

a. *Tally Muat*

Pada dokumen ini terdapat data detail barang yang termuat di kapal. Dokumen ini dikeluarkan oleh PBM dan selanjutnya diserahkan ke pihak PT. Salam Pacific Indonesia Lines untuk data arsip.

b. *Tally Bongkar*

Pada dokumen ini terdapat data detail barang yang dibongkar dari kapal. Dokumen ini dikeluarkan oleh PBM dan selanjutnya diserahkan ke pihak PT. Salam Pacific Indonesia Lines untuk data arsip.

c. *Statement Of Fact*

Dokumen ini berisi ekapitulasi dari semua *time sheet* yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung dan apa saja hal yang ditemui pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

d. *Daily Report*

Dokumen ini berisi tentang laporan harian jumlah *container* yang dibongkar atau dimuat per palka dan per hari. Dokumen ini rutin ditulis oleh *tallyman* pada setiap *container* yang dibongkar maupun dimuat dikapal. *Time Sheet*

Dokumen ini berisi tentang efektifitas alat bongkar muat yang sering digunakan pada saat kegiatan bongkar muat adalah menggunakan *container crane*. Dicatat dalam setiap waktu dan total *container* yang dibongkar ataupun dimuat. Dokumen ini dikeluarkan oleh PBM dan selanjutnya diserahkan ke perusahaan pelayaran setelah kegiatan bongkar dan muat selesai.

e. *Stowage Plan*

Gambar tentang palka kapal yang digunakan untuk memudahkan dalam penataan atau pembongkaran muatan. Berisi detail tentang *bay, row, tier* di palka kapal. Dan

memudahkan *foreman* untuk penataan *container* pada saat kegiatan bongkar muat.

f. Manifest

Dokumen ini berisi daftar barang secara detail yang dibongkar atau dimuat dikapal, berisi nama kapal, jenis barang, *tonnage* barang, No. B/L, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran. Dokumen ini menjadi syarat utama barang bisa dimuat di kapal.

g. Damage Report

Dokumen ini berisi tentang laporan kerusakan *container* yang dibongkar dari kapal. Dalam hal ini peran *foreman* sangat penting untuk setiap pengawasan kalau terdapat kerusakan pada *container* dan mencatat dalam dokumen tersebut.