

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pelabuhan**

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan penunjang kegiatan pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Sedangkan pengertian pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, serta keselamatan berlayar, serta perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

##### **2.1.1 Fasilitas-Fasilitas Pelabuhan**

Menurut (Hardjanto dkk, 2011) fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan adalah sebagai berikut :

###### **1. Penahan Gelombang**

Penahan gelombang adalah konstruksi dari batuan-batuan yang kuat dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu. Gunanya adalah untuk menahan ombak dan gelombang, karena di dalam pelabuhan terdapat dermaga-dermaga tempat kapal bersandar. Di penahan gelombang dibuat beberapa pintu masuk untuk kapal-kapal yang ingin masuk ke pelabuhan itu.

## 2. Jembatan atau *Jetty*

Jembatan atau *jetty* adalah bangunan yang berbentuk jembatan yang dibuat menjorok ke arah laut dari pantai atau daratan, biasanya dibuat dari beton atau baja atau kayu yang dibuat untuk menampung sementara barang yang akan dimuat /bongkar dari/ ke kapal yang bersandar di jembatan itu.

## 3. *Dolphin*

*Dolphin* adalah kumpulan dari tonggak tonggak yang terbuat dari besi, kayu, atau beton agar kapal dalam bersandar disitu untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat ke tongkang. Biasanya terdiri dari konstruksi dua tonggak yang menahan kapal dibagian muka dan belakangnya.

## 4. Pelampung Pengikat ( *mooring buoys* )

Pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan. Biasanya kapal diikat dengan tali di bagian muka dan belakang diantara dua buah pelampung pengikat kemudian kapal melakukan kegiatan bongkar muat maupun muat dengan bantuan tongkang . Keuntungannya adalah kapal dapat melakukan bongkar muat pada kedua sisinya.

## 5. *Single Buoy Mooring* (SBM)

Single buoy mooring adalah pelampung pengikat di mana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

## 6. Tongkang (*lighter*)

Tongkang adalah perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk menggangkut muatan atau barang- barang dari atau ke kapal yang dimuat/dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.

## 7. Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur Pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan dan sandar di dermaga. Alur kapal harus dikeruk secara teratur agar kapal dengan sarat tertentu bisa masuk. Sarat kapal adalah kedalaman bagian kapal yang terendam di air.

## 8. Rambu Kapal

Rambu kapal adalah tanda – tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh. Bila letak rambu-rambu kurang jelas maka dapat mengakibatkan kapal kandas, juga bila kapal berlabuh, jangkarnya dapat menggaruk kabel komunikasi atau kabel listrik dibawah air, atau terjadi kapal berlabuh di daerah yang terlarang.

## 9. Gudang

Gudang penampungan barang yang tertutup agar terlindung dari cuaca. Gudang merupakan bagian yang penting dari suatu pelabuhan karena di dalam gudang inilah barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal untuk sementara disimpan, kecuali bila muatan dimuat dalam petikemas

## 10. Tempat Labuh

Tempat labuh adalah tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melaksanakan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan

### **2.1.2 Fungsi Pelabuhan**

Menurut (Hasoloan, 2017) fungsi pelabuhan ada 4 yaitu sebagai berikut:

### 1. *Gateway* (pintu gerbang)

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang yang dilalui orang dan barang keluar maupun ke dalam pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan karena adalah jalan atau area resmi bagi lintas perdagangan. Masuk keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan. Dan jika lewat di luar jalan resmi tersebut maka tidak dibenarkan.

### 2. *Link* (mata rantai)

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar ke daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya ada tiga unsure penting yaitu :

- a. Menyalurkan dan memindahkan barang muatan yang berasal dari kapal ke truk.
- b. Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum *delay*
- c. Efisien dalam arti biaya

### 3. *Interface* (tatap muka)

Yang dimaksud *interface* disini adalah dalam arus suatu distribusi barang mau tidak mau harus melalui pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali dipelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pastinya membutuhkan peralatan yang mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk maupun ke kereta api maupun truk ke kapal. Pada kegiatan tersebut maka fungsi pelabuhan adalah sebagai antar muka (*interface*).

#### 4. *Industry Entity*

Dalam industry entity ini jika pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga daerah pelabuhan akan menjadi *zona industry* terkait dengan kepelabuhanan, di antaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan, pergudangan, PBM , *trucking* dan lain sebagainya.

### **2.1.3 Jasa Pelabuhan**

Jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Berdasarkan definisi ini maka jasa pelabuhan di kategorikan pada kegiatan jasa dikarenakan alam jasa kepelabuhanan terdapat sebagai kegiatan dan fungsi pelabuhan yaitu menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas pada kapal, barang serta penumpang dan menjaga keselamatan berlayar , tempat perpindahan intra dan atau antarmoda dimana kegiatan kegiatan tersebut tidak menghasilkan wujud secara fisik. (Sari dkk, 2016).

### **2.1.4 Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya**

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan pelabuhan laut terbesar kedua di Indonesia setelah Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan ini dilengkapi dengan beberapa fasilitas pelabuhan untuk melayani kegiatan bongkar muat barang dan penumpang. Pentingnya keberadaan pelabuhan ini salah satunya ditunjukkan dari kinerja operasional di terminal petikemas terus meningkat dari tahun ke tahun dan beroperasi selama 24 jam nonstop. Berdasarkan data untuk 3 tahun terakhir (tahun 2010 s.d. 2012), untuk tahun 2010

realisasi arus petikemas mencapai 2.407.487 TEUs, jumlah ini meningkat pada tahun 2011 menjadi 2.643.518 TEUs, dan pada tahun 2012 meningkat menjadi 2.849.138 TEUs, untuk mengantisipasi peningkatan arus petikemas tentunya harus diimbangi dengan prasarana yang cukup, fasilitas peralatan yang memadai serta sumber daya manusia/operator yang berkualitas. (Siahaan dan Rita, 2014).

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan bagian dari konektivitas dengan pelabuhan lainnya, baik dalam kegiatan perdagangan antarpulau, pergerakan penumpang maupun ekspor impor intensitasnya semakin tinggi. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya selaku pelabuhan kelas satu pada negara Indonesia harus berbenah dalam rangka menunjang seluruh aktivitas transportasi laut yang posisinya berada di antara wilayah barat dan timur Indonesia. Posisi inilah yang menyebabkan lalu lintas kapal yang keluar dan masuk Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya amat tinggi Hal ini dibuktikan dari data jumlah kapal baik yang masuk dan keluar Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dari tahun ke tahun meningkat. Pelabuhan Tanjung Perak menjadi pelabuhan terbesar dan tersibuk nomor dua di Indonesia setelah pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Hal tersebut dikarenakan, selain menjadi gerbang penghubung bagi Indonesia wilayah timur, juga dikarenakan meningkatnya pertumbuhan ekonomi di wilayah Propinsi Jawa Timur. Keadaan itu berimbas pada meningkatnya arus distribusi barang dari dan menuju wilayah Jawa Timur baik untuk barang dalam negeri maupun perdagangan internasional. (Syarifuddin dkk, 2016).

## **2.2 Keagenan**

Keagenan adalah perusahaan pelayaran yang di tunjuk perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau asing di luar negeri untuk mengurus

segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan dengan kapalnya. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapal tetapi dapat juga di tunjuk sebagai agen yang dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain. Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktivitas kapal atau perusahaan pelayaran. (Ririn, 2021).

### **2.2.1 Jenis-jenis Keagenan**

Jenis-jenis Keagenan Menurut (Sri dkk, 2019) yaitu sebagai berikut:

1. Keagenan umum kapal asing, yaitu:
  - a. Angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional sebagai agen umum.
  - b. Perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk sebagai agen umum yang tidak memiliki kantor cabang di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dapat menunjuk perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang berada di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri sebagai sub agen
  - c. Sub agen bertugas mengurus kepentingan kapal asing yang diageni oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional selama berada di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.
  - d. Perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik

sebagian maupun keseluruhan, untuk mengangkut muatan dalam negeri.

2. Keagenan kapal nasional, yaitu:
  - a. Kapal angkutan laut nasional yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari luar negeri dari dan ke pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dapat diageni oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional.
  - b. Perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk sebagai agen umum yang tidak memiliki kantor cabang di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dapat menunjuk perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang berada di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri sub agen.
  - c. Dalam hal tidak terdapat perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional di suatu pelabuhan atau terminal khusus, perusahaan keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional dapat menunjuk perusahaan pelayaran rakyat sebagai sub agen.
3. Booking Agent adalah perusahaan pelayaran atau forwarding yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem liner.
4. 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.
5. 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.



6. Protectual Agent adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam Charter Party untuk mewakili kepentingannya.
7. Husbandry Agent adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan B/M, seperti hanya mengurus ABK, Repair, Supplier dll.
8. 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.

### **2.2.2 Fungsi Keagenan**

Menurut (Sari dan Utami, 2021) Agen adalah sebagai usaha khusus dalam pekerjaan bidang jasa angkutan laut, seperti pekerjaan melayani kedatangan kapal atau keberangkatan kapal dan muatan masuk atau muatan keluar secara langsung dapat memenuhi alat transportasi barang serta menunjang kelancaran arus barang.

Adapun fungsi agen pelayaran dijelaskan sebagai berikut :

#### **1. Agen**

Merupakan Perwakilan Perusahaan Pelayaran, Dengan pertimbangan praktis dan ekonomis pengusaha kapal akan menunjuk agen di pelabuhan yang disinggahi oleh kapalnya guna melayani segala aktivitas yang dibutuhkan serta melakukan berbagai macam pekerjaan lain yang menyangkut kebutuhan kapal, hal ini disebabkan karena sangat sulit untuk diselenggarakan dari tempat kedudukannya yang berjauhan. Pengusaha kapal memberitahukan kepada agen pelayaran tentang nama-nama kapal yang akan melakukan pelayaran serta mencantumkan tanggal singgah masing-masing pelabuhan

#### **2. Pekerjaan agen**

dalam hubungan dengan berbagai logistic kapal :

- 1) Antara shipper dan pihak pengusaha kapal.
- 2) Di kantor pengusaha kapal atau agen.

### 2.2.3 Tugas Keagenan

Menurut (Astusi dan Suryana, 2017) Tugas agen di mulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik atau operator kapal-kapal asing, yang dikukuhkan dalam *Agency Agreement*. Sebelum kapal tiba, principal memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai general agent akan menunjuk cabang-cabang sebagai port agent pelaksanaan untuk pelayanan kapal (*husbanding*) dan muatan dari kapal principal (*can-vassing*). Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai:

1. Pelayanan Operasional Kapal – kapal principal.
  - a. *Port information (port facility, port formality, custom of the port)*.
  - b. Keperluan kapal, seperti bunker air, *profision, 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 *disbrusement*; dan

- 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

*Part 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 dibongkar/dimuat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya – biaya *disbrusement*.

- 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, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.

2. Memonitor perkembangan muatan

Dalam hal ini agen melakukan hal – hal antara lain :

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

### 2.3 Kapal

Secara umum kapal adalah seluruh kendaraan pengangkut yang mengapung di atas air dan berfungsi sebagai sarana transportasi orang dan barang dari lokasi ke lokasi lainnya. Sedangkan menurut UU RI No. 21 Tahun 1992 kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin tau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukug dinamis, kendaran di bawah permukaan air, serta alat apung bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun jenis-jenis kapal menurut (Lia dkk, 2020) adalah sebagai berikut:

#### 1. Kapal Tanker

Kapal tanker ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termaksud tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Diantara berbagai jenis kapal tanker, super tanker di rancang untuk mengangkut minyak sekitar tanduk Afrika dan Timur tengah. *Super tanker knoc nevis* adalah pengangkut terbear di dunia. Disamping mengakut pipa saluran, kapal tanker juga kendaraan untuk mengangkut minyak mentah, yang kadang- kadang menimbulkan malah petaka lingkungan akibat tumpahan minyaknya kelaut. Kapal yang menetapkan standar keselamatan yang sangat tinggi mengingat muatan yang dibawanya sangat berbahaya.

## 2. *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa)

Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (*general cargo*) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti boom dan keraan muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

## 3. *Full Container Vessel* (Kapal Petikemas)

Kapal ini khusus dibuat untuk mengangkut petikemas (*container*). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bonkar/muat sendiri dan dapat juga memakai *shore crane* dan *gantry crane* dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus. Oleh karena terminal khusus untuk petikemas harus di buat, maka tempat labuh dan sandar kapal petikemas ditingkatkan agar lebih dalam perairannya. kapal petikemas lebih besar dari kapal *general cargo* biasa dan memiliki kecepatan yang dapat melebihi 22 Knot. Dengan adanya kapal-kapal petikemas, maka kapal *general cargo* sekarang dinamakan *break bulk vessel* untuk menyatakan bahwa kapal tersebut membuka diri untuk membongkar muat.

## 4. *Bulk Carrier* (Pengangkutan Muatan Curah)

Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan hanya satu *deck* mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah (*bulk*). Muatan dicurah, dipompa kedalam kapal dengan bantuan mesin curah dan bilamana tidak dengan mesin, maka karung- karung berisi muatan yang diangkat kekapal dengan bantuan derek kapal diletakan diatas palka dahulu. Karung-karung tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Di tempat pembongkaran, isi dari palka disiap atau dibongkar dengan pertolongan *conveyor*. Palka dari kapal *bulk carrier* berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul

ditengah tengah-palka. Kendala ekonomi yang ada apa kapal *tanker* dan kapal *dry-bulk* adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilakukan terpaksa dalam keadaan kosong atau karena tidak ada muatan saat balik (*return cargo*) dan oleh karena itu tidak menghasilkan uang tambahan. Untuk menghindari hal itu, dibuat kapal yang dapat mengangkut minyak dan muatan kering curah (kombinasi). Dengan mengoperasikan jenis kapal ini, sekurangnya dapat memilih *return cargo* yang akan menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi dalam keadaan kosong.

5. *Passenger ship* (Kapal penumpang)

Di perairan Indonesia. Dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutan di Indonesia didominasi oleh PT Pelni (Pelayan Nasional Indonesia), sebuah perusahaan negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud untuk mengganti perusahaan colonial Belanda KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) dengan nama mula-mula pepuska (yayasan penguasaan kapal) yang salah seorang pendiriannya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952. Pepuska berubah nama menjadi Pelni.

6. *Lighter Carrier* (pengangkutan tongkang)

Kapal pengangkutan tongkang adalah variasi dari kapal pengangkutan petikemas, di mana sebagai pengganti petikemas kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Kapal ini tidak memerlukan terminal khusus seperti petikemas dan, secara teori, juga tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ketempat berlabu, membongkar tongkangnya yang ditarik oleh kapal gandeng sambil memuat tongkang- tongkang yang suda diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatnya.

7. *Fishing vessel* (Kapal Penangkapan Ikan)

Kapal yang disebut untuk menangkap ikan dengan berbagai cara, seperti *purse-seining*, *long-lining*, *beam trawling* dan *stern- trawling*. Kapal ini seringkali diperlengkapi peralatan pendingin dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

#### 8. *General Cargo Breakbulk Vessel*

Menurut sejarahnya, kapal jenis yang mula-mula beroperasi sebagai kapal angkutan serba guna, sebelumnya ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat. kapal ini juga adalah kapal sebagai penelitian yaitu kapal MV. New Fairy.

Demi efisiensi Kapal *general cargo* tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai *tramper* karena harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia. Pengangkutan kargo curah kering adalah segmen yang di layani oleh paling banyak jenis kapal pengangkutan kargo kering.

#### 9. *Freedom Vessel*

Kapal *freedom vessel* adalah kapal *general cargo* yang dibuat setelah Perang Dunia II untuk pengangkutan serba guna. Amerika telah membuat kapal jenis “*Leberty*” dalam Perang Dunia dan diproduksi massal. Oleh karena kapal *Leberty* mudah digunakan oleh negara-negara lain, seperti Inggris dan Jepang maka, setelah Perang Dunia II usia, dibuat *Leberty replacement ships* yang dinamakan *freedom vessel*.

### **2.4 Clearance In dan Clearance Out**

Penangan *clearance in* dan *clearance Out* kapal merupakan Kegiatan yang di tanda tangani oleh bagian operasional perusahaan pelayaran yang mengageni kapal yaitu Boarding Agent selaku Petugas lapangan, mulai sebelum kapal tiba di pelabuhan sampai dengan kapal akan meninggalkan pelabuan. Menurut (Saputra Ap dkk, 2020) *clearance in* dan *clearance out* adalah sebagai berikut:

### 1. *Clearance In*

*Clearance in* kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan yang terkait dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, kemudian daerah dalam pelabuhan sampai kapal sandar di dermaga untuk mengadakan kegiatan bongkar muat dan kegiatan-kegiatan lainnya.

### 2. *Clearance Out*

*Clearance out* kapal adalah proses perizinan keberangkatan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya yang selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan berikutnya.

## 2.5 *Inaportnet*

*Indonesian Port Integration (INAPORTNET)* adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industry logistic untuk meningkatkan daya saing komunitas *logistic* Indonesia. *Inaportnet* merupakan sitem layanan tunggal secara elektronik berbasis *Internet/Web* untuk mengintegrasikan system informasi kepelabuhanan yang standart dalam melayani kapal dan barang secara fisik dan seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait pelabuhan. *Inaportnet* memungkinkan pengurusan adminstrasi online terintregasi untuk surat izin kelayakan berlayar, surat izin kesehatan kapal, surat sehat karantina, *entry/exit permit* bagi pekerja kapal, serta bagi izin lain yang di perlukan sebuah kapal untuk standart



atau berlayar. Emili atau kapten kapal akan mengetahui dokumen apa saja dan berapa biaya yang di perlukan, serta izin mana yang telah diperoleh dan mana yang tidak. Ini akan mempercepat waktu yang di butuhkan suatu kapal untuk mendapatkan izin merapat atau pergi dari dermaga (Wulyo, 2019).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 192 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2015 Tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan.

Menimbang: bahwa dalam rangka memberikan pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan memutuskan dan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penerapan Inaportnet Untuk pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, dalam peraturan ini yang di maksud dengan :

1. Bab I Pasal 1 ayat (1) :

Inaportnet adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan.

2. Bab II Pasal 2 :

- a. Kementerian perhubungan menyelenggarakan Inaportnet secara online dan pelaksanaannya dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
- b. Inaportnet sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk pelayanan kapal dan barang yang meliputi kapal masuk, kapal pindah, kapal keluar, perpanjangan tambat dan pembatalan pelayanan
- c. Penerapan inaportnet pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dilakukan sesuai tugas, fungsi, kewenangan dan tanggung jawab dari setiap instansi pemerintah dan pemangku kepentingan terkait si pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang – undangan.

3. Bab II Pasal 3 :

Pelayanan kapal dan barang menggunakan Inaportnet secara online sebagaimana dimaksud dalam pasal 2

4. Bab II Pasal 4 :

Pelayanan kapal dan barang menggunakan sistem Inaportnet sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, terintegrasi dengan sistem Indonesia National Single Window (INSW) dan sistem yang dimiliki oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Ditjen Bea dan Cukai, Ditjen Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan, Ditjen Imigrasi, Badan Karantina Pertanian, Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan, Badan Usaha Pelabuhan dan pemangku kepentingan terkait lainnya di pelabuhan.

5. Bab II Pasal 5 :

Penerapan Inaportnet secara online dilakukan secara bertahap:

- a. Tahap awal penerapan inaportnet secara online sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 16 (enam belas) pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makasar, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Banten, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Ambon, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Manggar, dan Pelabuhan Tanjung Uban.
  - b. Penerapan Inaportnet di pelabuhan selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan peraturan menteri.
6. Bab II Pasal (6) Direktur Jenderal bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Inaportnet.

### **2.5.1 Pengguna *Inaportnet***

Pengguna *Inaportnet* adalah instansi pemerintah & badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti: *shipping lines / agents, freight forwarder, CFS (Container Freight Station), Custom brokerage/PPJK, importer & exportir, depo container, warehouse, dan inland transportation* (truk, kereta api dan tongkang). Dengan ciri tersebut maka Inaportnet menurut (Sulam dkk, 2020) akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut :

#### **1. Kecepatan layanan**

Dari sisi waktu layanan akan tereduksi menjadi lebih kecil bila dibandingkan dengan sebelum adanya Inaportnet.

#### **2. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.**

3. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya.
4. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal), SPOG (Surat Penetapan Olah Gerak), SIB (Surat Ijin Berlayar atau yang sekarang berubah menjadi SPB atau Surat Persetujuan Berlayar).
5. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di Pelabuhan.

### **2.5.2 Karakteristik Inaportnet**

Dengan begitu Karakteristik dari Inaportnet menurut (Sulam dkk, 2020) adalah:

1. Berbasis web : Selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja
2. Mudah digunakan
3. Aman : Pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya
4. Cerdas (Intelligent) : Sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna.
5. Netral : Tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna.
6. Otomasi Bisnis Proses existing. Sistem hanya mengotomasi/streamline bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan yang berlaku)
7. Layanan terintegrasi.

### **2.5.3 Manfaat inaportnet**

Dengan ciri tersebut maka Inaportnet akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, menurut (Sulam dkk, 2020)antara lain sebagai berikut :

1. Single submission
2. Layanan online, Hemat waktu dan biaya
3. Percepatan proses secara keseluruhan
4. Kemampuan tracing dan tracking.
5. Minimisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen
6. Menerima integrasi data secara elektronis
7. Dapat melakukan monitoring atas proses
8. Meningkatkan daya saing pelaku industry

### **2.6 Instansi-instansi yang berkaitan dengan kegiatan keagenan**

Menurut (Elfrida, 2017) dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan terdapat unsur-unsur pelaksana kegiatan fungsi pelabuhan yang dinamakan sumber daya masyarakat pelabuhan yaitu unit atau badan yang melakukan kegiatan di dalam pelabuhan untuk kepentingan bisnis maupun kepentingan pemerintahan. Adapun unsur-unsur masyarakat pelabuhan antara lain; Unsur Pemerintahan yang terdiri dari Administrator Pelabuhan yang memiliki peran dan tugas di pelabuhan antara lain sebagai koordinator bagi instansi-instansi yang ada di lingkungan pelabuhan;

1. Bea dan Cukai yaitu instansi pemerintah di bawah Departemen Keuangan yang bertugas di pelabuhan sebagai pelaksana pengawasan dan pengamanan pendapatan negara, kelancaran arus barang dan dokumen barang ekspor-impor;
2. Imigrasi yaitu aparat Departemen Kehakiman yang menyelenggarakan kegiatan keimigrasian yang terkait dengan pelayanan, perijinan,

- pengawasan, pengamanan dan pengendalian lalu lintas orang antar negara, serta beradanya orang asing di Wilayah negara Indonesia;
3. Karantina adalah aparat pemerinbtah di bawah Departemen Pertanian yang bertugas untuk memantau dan mengelola lalu lintas tumbuhan dan hewan yang keluar masuk melalui wilayah kerja pelabuhan Indonesia, serta Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan. Di samping itu terdapat unsur *The Centre For Advanced Maritime Studies, Port State Control Course*.
  4. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan di bentuk sebagai instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, di kepalai oleh syahbandar, syahbandar melaksanakan fungsi fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritime di pelabuhan.
  5. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia adalah BUMN yang diberi wewenang menyelenggarakan pengusahaan pelabuhan selaku penyedia jasa pelabuhan dan Pemakai jasa pelabuhan itu sendiri.
  6. Perusahaan Pelayaran; (EMKL); Ekspedisi Muatan Kapal Laut (PBM) Perusahaan Bongkar Muat dan (TKBM) Tenaga Kerja Bongkar Muat.

## **2.7 Biaya Keagenan Kapal**

Biaya atau tarif adalah harga jasa dari setiap jenis pelayanan yang terdapat didalam pelabuhan (port princing). Tarif jasa pelabuhan terjadi karena ada pihak yang memberikan atau menyediakan pelayanan oleh penyelenggara pelabuhan oeh sebab itu tarif harus jelas besarannya, jenis pelayanan yang di berikan atau di sediakan dan bagaimana pembrelakuannya. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap muatan barang maupun penumpang. (Ladesi dan Fitriyana, 2020).

## 1. Biaya Jasa Kepelabuhan

- a. labuh, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per kunjungan Kapal
- b. pemanduan, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang dipandu dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per gerakan dikaitkan dengan jarak pemanduan dan tingkat resiko dengan rumusan:  $((GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap}) \times \text{gerakan}$
- c. penundaan, dihitung berdasarkan ukuran Kapal yang ditunda dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per jam, dengan rumusan:  $((GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap}) \times \text{jam}$
- d. tambat, dihitung berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per etmal
- e. penggunaan alur-pelayaran yang diusahakan, dihitung dengan ketentuan:
  - 1) Untuk Kapal kosong berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per sekali lewat; dan
  - 2) untuk Kapal isi muatan berdasarkan ukuran Kapal dalam Gross Tonnage (GT) dengan satuan GT per sekali lewat atau berdasarkan muatan Kapal dengan satuan ton/m<sup>3</sup>/box per kunjungan;
- f. pelayanan jasa kepil (mooring Services), dihitung berdasarkan satuan per gerakan; dan
- g. pelayanan tambahan, terdiri atas
  - 1) biaya administrasi nota, dihitung berdasarkan satuan per nota; dan
  - 2) biaya administrasi IT system untuk e-payment, dihitung berdasarkan satuan per nota;

## 2. Biaya Kantor Kesehatan Pelabuhan

KKP (Kantor Kesehatan Pelabuhan) adalah pelaksanaan pengamatan penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah nasional sesuai penyakit yang berkaitan dengan lalulintas internasional, pelaksanaan pengawasan kesehatan alat angkut dan pelaksanaan pengendalian risiko lingkungan Pelabuhan / Bandara dan Lintas Batas Darat Kantor Kesehatan Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam mewujudkan kondisi pelabuhan yang bebas dari penularan penyakit. (Vierito dkk, 2017).

Biaya yang timbul pada kegiatan keagenan kapal dengan instansi kantor kesehatan pelabuhan yaitu penerbitan dokumen kesehatan kapal yang tercantum pada Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 yaitu pemberian jasa pemeriksaan dan penerbitan dokumen kesehatan kapal sesuai dengan status kondisi moda angkutan laut, antara lain:

- a. *SSCC/SSCEC/OMEC/Sailing Permit*
- b. *Health Book*
- c. *Certificate of Pratique*
- d. *PHQC (Q= Quarantine)*
- e. *Medicine Certificate.*

### **2.8 Dokumen-Dokumen Kapal**

Dokumen kapal adalah segala sesuatu file surat yang berhubungan dengan kapal yang menjadi bukti identitas asli dari kapal tersebut (Yusnidah & Situmorang, 2021).

Dokumen-dokumen yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga yang di butuhkan keagenan kapal menurut (Sukrisno dan Piaratama, 2019) terdiri dari:



1. Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate Of Registry*)  
Sertifikat yang menyatakan tanda kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal didaftarkan.
2. Surat Laut (*Zeebrief*)  
Surat tanda kebangsaan yang diberikan kepada kapal yang besarnya lebih dari 500 m<sup>3</sup> isi kotor (175 GT).
3. Pas Tahunan  
Diberikan kepada kapal yang lebih besar dari 20 m<sup>3</sup> tetapi kurang dari 500 m<sup>3</sup> isi kotor.
4. Pas Kecil  
Diberikan kepada kapal yang kurang dari 20 m<sup>3</sup> dan kepada kapal layar dan kapal pesiar (*jacth*).
5. Surat Laut Sementara  
Dokumen sementara yang diberikan kepada kapal yang sedang berada dalam pembangunan
6. Surat Ukur (*Meetbrief*)  
Sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal.
7. Sertifikat Layak Laut (*Sea Worthy Certificate*)  
Sertifikat yang menyatakan kesentausaan kapal.
8. Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*)  
Sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul.
9. Daftar Anak Buah Kapal (Surat Sijil, *Crew List*)  
Suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal.
10. Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*)  
Sertifikat yang menetapkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio.
11. Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*)  
Sertifikat yang terutama diperuntukan keselamatan kapal

12. Sertifikat Kesehatan ( *Bill Of Health*)

Surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit.

13. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang ( *Cargo Ship Safety Equipment Certificate* )

*Survey* dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT.

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

*Survey* dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT.