

BAB 2

TINJUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian pelabuhan penyeberangan

Sistem angkutan penyeberangan meliputi atas alat angkut (*vehicles*), yaitu kapal sungai dan kapal feri, alur pelayaran (*ways*), seperti rambu-rambu sungai/ danau/ feri, pengerukan alur sungai, telekomunikasi, navigasi dan kapal inspeksi, dan terminal (pelabuhan), seperti kade, terminal, gudang, kantor, depot BBM, listrik, dan air. Angkutan sungai, danau, dan penyeberangan merupakan bagian dari sistem transportasi darat, didefinisikan sebagai jembatan mengapung yang berfungsi menghubungkan jaringan transportasi darat yang terputus. Transportasi ini adalah transportasi yang sangat tua umurnya, bahkan di katagorikan transportasi tradisional.(M.N.Nasution,2015).

1. Fungsi pelabuhan penyeberangan

Pada hakikatnya, pelabuhan merupakan mata rantai dalam penyelenggaraan angkutan ke/dari pedalaman yang menghubungkan berbagai sarana angkutan dengan sarana angkutan laut. Dengan demikian, pelabuhan tidak hanya bertindak sebagai terminal, tetapi juga sebagai pusat kegiatan transit (Suwarno,2011)

Dalam system perhubungan laut di Indonesia, pelabuhan mempunyai perananan yang sangat penting dalam menentukan tingkat produktivitas angkutan laut, terutama bagi pelayaran nusantara.

Dengan adanya pelabuhan, maka di daerah sekitarnya di harapkan dapat berkembang menjadi pusat pertumbuhan yang potensial. Adapun tatanan kepelabuhan nasional menurut UU RI No. 17 tahun 2008 sebagai berikut :

- 1) Tatanan kepelabuhan nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk

menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berbatasan nusantara.

- 2) Tatanan kepelabuhan nasional sebagai mana yang di maksud dalam ayat (1) merupakan system kepelabuhan secara nasional yang menggambarkan perencanaan pelabuhan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.
- 3) Tatanan kepelabuhan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat :
 - a) Peran, fungsi, jenis, dan hirarki pelabuhan
 - b) Rencana induk pelabuhan nasional
 - c) Lokasi pelabuhan

System pelabuhan terdiri dari dua elemen utama yaitu sarana pelabuhan dan juga prasarana yakni fasilitas pelabuhan. Sarana dan prasarana sangat berhubungan erat dan tidak terpisahkan dalam system kepelabuhan, oleh karna itu perkembangan teknologi angkutan laut sedapat mungkin diimbangi dengan perkembangan prasarana pelabuhan (Suwarno, 2011)

2. Pengertian pelayaran niaga

Pelayaran niaga adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri maupun luar negeri. (Suwarno, 2011).

Pelayaran niaga atau dalam bahasa Inggrisnya, *shipping business*, *commercial shipping*, atau *merchant marine* ialah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang, melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antarnegara.

Selanjutnya akan dibedakan antara pelayaran niaga nasional dengan pelayaran internasional. Dalam pelayaran niaga nasional, kegiatan

pelayaran berlangsung dalam batas-batas wilayah territorial Negara atau sering disebut dengan pelayaran. Sementara itu, dalam pelayaran niaga internasional kegiatan pelayaran itu berlangsung dalam perairan internasional yang menghubungkan dua Negara atau lebih.

3. Pengertian Keagenan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan kapal, barang, dan penumpang pada Pelabuhan Laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor pelabuhan: agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing diluar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingannya kapal.

4. Fungsi Unit Keagenan

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo, (2007) Unit keagenan memiliki fungsi-fungsi sebagai berikut :

- a. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijaksanaan perusahaan, baik terhadap pelayanan *linear service* maupun *tramper*.
- b. Memonitor pelaksanaan penanganan atau pelayan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal dating dan berangkat kapal.
- c. Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan.
- d. Memberi data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagai mestinya.
- e. Mengupayakan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulant terhadap kegiatan-kegiatan pokok perusahaan.

5. Dokumen Pengapalan

Dokumen pengapalan adalah surat-surat perusahaan yang di gunakan untuk proses penanganan kapal dalam penyediaan jasa kapal.

Dokumen pengapalan antara lain sebagai berikut :

a) Tally Kendaraan

Yaitu lembaran catatan yang menjelaskan berapa banyak muatan kendaraan dan penumpang yang akan di muat ke dalam kapal.

b) Daftar Penumpang Pada Kendaraan

Yaitu lembaran yang berisi tentang identitas lengkap penumpang pada kendaraan.

c) Surat Pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*)

Digunakan untuk mengetahui keamanan muatan dan jumlah crew yang berada didalam kapal atau awak kapal.

d) Surat Persetujuan Berlayar (port clearance), digunakan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran serta melaksanakan fungsi pengawasan terhadap kapal yang hendak berlayar.

e) Crew *list* pada kapal adalah daftar nama dari seluruh anggota atau awak kapal.

f) Laporan kapal Tiba/ bertolak merupakan dokumen yang berisi tentang data muatan yang sedang diangkut oleh kapal saat bertolak dari pelabuhan.

g) Permohonan surat persetujuan berlayar digunakan untuk permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar.

h) Ship particular adalah dokumen yang berisi rincian data kapal mulai dari data pendaftaran kapal, struktur bangunan kapal, jenis dan kekuatan mesin, sampai dengan kelengkapan kapal.

6. Persyaratan pengoperasian kapal penumpang

Angkutan penyebrangan 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 di lalui setiap saat, sebagai bagian dari angkutan darat, angkutan

penyebrangan di harapkan memenuhi kreteria yang mendekati sifat-sifat angkutan jalan raya, yaitu sebagai berikut.

- a) Pelayanan ulang-alik dengan frekuensi tinggi. Pemakaian angkutan penyebrangan pada umumnya menginginkan pelayanan tanpa waktu yang lama.
- b) Pelayanan terjadwal demham *headway* konstan sangat diinginkan oleh penumpang, sesuai dengan tujuan perjalanan mereka.
- c) Pelayanan yang *reliable, reability* biasanya dinyatakan dalam dua parameter, yaitu *regulaty (keteraturan)* dan *punctuality (ketepatan waktu)*. Keteraturan dan ketepatan waktu bagi penumpang atau barang sangat di tuntut oleh pemakai jasa angkutan yang sangat mengharapkan efisiensi transport. Persyaratan ini menuntut dioperasikannya kapal penyebrangan dengan kapasitas cukup dan tidak sensitive terhadap perubahan cuaca.
- d) Pelayaran aman dan nyaman. Pelayaran yang aman di tuntut pada semua rute pelayaran, sedangkan kenyamanan di tuntut terutama pada pelayaran yang memerlukan waktu yang lama. Akomodasi di kapal penyebrangan dengan waktu pelayaran malam hari hrus tersedia.
- e) Tarif yang moderat (rendah). Mengingat angkutan penyebrangan biasanya di tunjuk untuk melayani angkutan commuter, maka angkutan penyebrangan di harapkan berada pada tingkatan tarif moderat (rendah).
- f) Aksesibilitas terminal angkutan penyebrangan, 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).

7. Manfaat Dibidang Jasa Transportasi Laut/Shipping Industri.

Usaha pelayaran merupakan usaha industri bidang jasa Transportasi Laut atau *Shipping* Industri yang memberikan manfaat sebagai berikut :

- a. *Place unility*, barang yang di satu tempat kurang bermanfaat dipindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih besar.

- b. *Time utility*, yaitu barang dari satu tempat yang saat tertentu sudah diproduksi dan berlebihan dipindahkan ketempat yang sama belum diproduksi dan membutuhkan pengangkutan dengan kapal dapat dilakukan melalui laut, danau, maupun sungai.
(Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo, 2007).

2.2 Pelayanan Muat di pelabuhan penyeberangan

1. Analisa system antrian rencana *system check in port check in* langsung pada saat memasuki pelabuhan *roro* air putih *system control* untuk *system control* lebih ke human control, seperti petugas pelabuhan.
2. Sistem antrian yang di gunakan adalah *system first vacant first served (FVFS)* artinya, pelayanan antrian akan di berikan terlebih dahulu pada tempat pelayanan yang pertama kosong, dan pada aplikasinya antrian pada kondisi ini biasanya di gantikan dengan system kartu antrian.
3. Selain *system first vacant first served (FVFS)* juga di gunakan *system priority service (PS)* artinya, prioritas pelayanan di berikan kepada pelanggan yang mempunyai prioritas lebih tinggi di bandingkan dengan pelanggannya mempunyai prioritas lebih rendah, meskipun yang terakhir ini kemungkinan sudah lebih dahulu tiba di garis tunggu.
4. Dalam system antrian ini, ada jalur khusus untuk mengkoordinir kendaraan darurat dan VVIP pada setiap trip, jika dalam 30 menit mau keberangkatan tidak ada kendaraan darurat dan VVIP maka akan diisi oleh kendaraan yang lain.
5. Saat kendaraan memasuki kapal *roro*, maka akan di bantu oleh petugas kapal untuk pengaturan parkir kendaraan di dalam *roro*, untuk memaksimalkan kapasitas kendaraan yang masuk.
6. Desain kartu jenis kartu antrian system pembelian kartu:
 - a. Pembelian kartu di toko / galeri yang berkerja sama dengan pelayanan pelabuhan *roro* air putih.

- b. Waktu pemesanan bisa dilakukan sebulan sebelum keberangkatan, minimum 30 menit sebelum keberangkatan tergantung ketersediaan kapasitas kapal pada trip tersebut.
- c. Pembagian trip dilakukan berdasarkan ketersediaan kapal, trip pertama akan mendapatkan kartu berwarna merah, trip kedua mendapatkan kartu berwarna kuning, dan trip ketiga mendapatkan kartu berwarna hijau, dan trip keempat mendapatkan kartu berwarna merah dan seterusnya jadi hanya ada warna tiga kartu.
- d. Isian data tiket meliputi :
 - a. Nama pesanan (gunanya untuk klaim asuransi penyebrangan)
 - b. Nomor hp (untuk menginformasikan waktu berangkat sudah dekat)
 - c. Merk kendaraan
 - d. Warna kendaraan
 - e. Nopol kendaraan

Trip nyebrang (untuk menentukan warna kartu yang di dapat)

Kondisi skema antrian kendaraan



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 di lakukan di store yang telah ditunjuk oleh pengelola pelabuhan. (Guswandi Et all, 2017).

2.3 Instansi Yang Terkait Dalam Pengurusan Di pelabuhan

Menurut Edy Hidayat (2009) pelabuhan merupakan system terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam system tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang berkerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Ada instansi pengelola pelabuhan yang sangat berperan yaitu administrator pelabuhan dan PT. pelabuhan Indonesia (persero).

Administrator pelabuhan memiliki tugas memadukan rencana operasional dalam mempergunakan tambatan atau gudang dan fasilitas pelabuhan lainnya. Administrator pelabuhan juga mengendalikan fungsi kelancaran arus kapal dan barang, serta mengkoordinir instansi yang ada dalam pelabuhan.

Sesuai SK menteri perhubungan No. KM 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional, dalam pasal 7 ayat (2) disebutkan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan suatu pelabuhan harus melaksanakan fungsi :

1. Pemerintahan
 - a. Pelaksana fungsi keselamatan pelayaran
 - b. Fungsi bea dan cukai
 - c. Pelaksana fungsi imigrasi
 - d. Pelaksana fungsi karantina
 - e. Pelaksana fungsi keamanan dan ketertiban
2. Pengusahaan & kepelabuhanan
 - a. Usaha pokok yang meliputi pelayanan kapal, barang, dan penumpang
 - b. Usaha penunjang yang meliputi persewaan gudang, lahan dan lain-lain.

Dibawah ini adalah salah satu pengurus yang ada dipelabuhan.

1. KSOP

Menurut keputusan menteri perhubungan No. KM 67 Tahun 1999 tentang organisasi dan Tata Kerja Administrasi Bab 1 Pasal 1 :

- a. Kantor administrasi pelabuhan adalah unit organik dibidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang di selenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dilingkungan Departemen Perhubungan.
- b. Kantor Administrasi pelabuhan kelas 1 (Utama) berada di bawah Direktorat Jendral perhubungan laut dan Kantor Administrator Pelabuhan lainnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala kantor Wilayah Departemen Perhubungan.
- c. Kantor Administrasi pelabuhan di pimpin oleh seorang Kepala Kantor.

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 intansi 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/masuknya daerah barang Bea dan Cukai.
- b. Pemeriksaan terhadap barang-barang muatan di kapal maupun di gudang. Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang di tetapkan pemerintah.
- c. Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang di nyatakan daerah bea cukai ke pelabuhan sebaliknya.

3. Syahbandar

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. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan kapal layak laut.

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 dipriksa 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 di bawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal. (Edy Hidayat N, 2009).