

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno (2011), pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu:

1. Pelayaran niaga (*shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah 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 didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan:

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relative lebih rendah.
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) perunit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor import dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan import yang dapat diangkut kapal-kapal asing. Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik

Indonesia untuk memanfaatkannya. Perusahaan pelayaran adalah badan 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 ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang/dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*interinsuler*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut:

- a. *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ke tempat lain.
- b. *Time utility*, yaitu yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- c. *Ownership utility*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

2.2 Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah suatu daerah perairan (di samudera, estuari, muara sungai, dan teluk) dengan kedalaman yang memadai dan terlindungi dari gempuran gelombang, angin, dan arus, dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat berlabuh atau bertambat, kran-kran untuk melakukan bongkar muat barang/hewan, gudang untuk menyimpan barang-barang dalam jangka yang cukup lama, selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal darat untuk menaik turunkan penumpang, mengisi BBM, dll. Serta memiliki akses ke darat dengan transportasi penghubung seperti kereta api dan truk. Dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bisa sangat jauh dari pelabuhan tersebut (*hinterland*). (Imam Wahyuma Udi & Gata Dian Asfari, 2014).

2. Arti Penting Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara, bahkan bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut merupakan tulang punggung baik dari aspek ekonomi, sosial, budaya, pemerintah maupun pertahanan/keamanan nasional. (Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari, 2014)

3. Macam-Macam Pelabuhan

Menurut Imam Wahyima Udi & Gata Dian Asfari (2014) ada beberapa macam pelabuhan dilihat dari berbagai segi penyelenggaraan dan segi kegunaannya. Namun karena disini penulis menggunakan pelabuhan khusus pada saat praktek darat maka terdapat ada 2 jenis ditinjau dari segi penyelenggaranya, yaitu :

a. Pelabuhan Umum

Diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

b. Pelabuhan Khusus

Diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemilik pelabuhan.

4. Peran Otoritas Pelabuhan

Inovasi undang-undang baru yang menyebutkan pengembangan otoritas pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung jawab utama mereka adalah untuk mengatur, member harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak tempat pelabuhan, jalur laut (pengerukan), dan jaringan jalan pelabuhan. Setelah empat tahun pengembangan, undang-undang pelayaran baru dikeluarkan. Undang-undang ini mengandung sekitar 355 pasal yang mencakup berbagai macam masalah yang terkait dengan kelautan seperti, pelayaran, navigasi,

perlindungan lingkungan, kesejahteraan pelaut, kecelakaan maritime, pengembangan SDM, keterlibatan masyarakat, penciptaan penjaga pantai, dan banyak lagi. (Benny Agus Setiono, 2010)

5. Pengaturan Mengenai Terminal-terminal Swasta (khusus)

Pemerintah pusat melalui Pelindo memiliki wewenang pengaturan terhadap pelabuhan-pelabuhan swasta di dalam wilayah kendali mereka, dan biasanya menggunakan wewenang, tersebut untuk menghindari persaingan dengan pelabuhan komersial mereka sendiri. Masalah tersebut telah diperdebatkan karena banyak pelabuhan swasta mampu mengakomodasi kargo (umum) pihak ketiga dan memiliki kapasitas yang tidak terpakai. (Benny Agus Setiono, 2010).

2.3 Pengertian Kedatangan dan Keberangkatan Secara Umum

Menurut Lasse (2014), Kedatangan (*Clearance In*) dan Keberangkatan (*Clearance out*) secara umum adalah:

1. Pengertian proses *Clearance In* secara umum

Menurut Lasse (2014), *Clearance In* atau kapal masuk berawal dari inisiatif perusahaan pelayaran atau agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari Stasiun Radio Operasi Pantai. Lantas perusahaan pelayaran atau agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tugas pokok dan fungsi masing-masing kepada, Operator pelabuhan atau terminal untuk fasilitas kapal dan barang; kemudian, Instansi Bea Cukai, Imigrasi, Karantina (CIQ), dan Kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda.

2. Pengertian Proses *Clearance Out* secara umum

Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*) dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan layak untuk berlayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar.

2.4 Dokumen-dokumen Kapal

F.D.C Sudjatmiko dalam (Sukrisno, Chehtiar Denis Piaratama, 2019) mendefinisikan dokumen kapal (*ship's documents*) adalah dokumen-dokumen yang harus berada diatas kapal, dokumen- dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi.

Dokumen-dokumen termaksud yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga, 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 m³ isi kotor (175 GT).

3. Surat Laut Sementara

Dokumen sementara yang diberikan kepada kapal yang sedang berada dalam pembangunan

4. Surat Ukur (*Meetbrief*)

Sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran- ukuran terpenting dari kapal.

5. Sertifikat Layak Laut (*Sea Worthy Certificate*)

Sertifikat yang menyatakan kesentausaan kapal.

6. Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*)

Sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul.

7. Daftar Anak Buah Kapal (*Surat Sijil, Crew List*)

Suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal.

8. Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*)

Sertifikat yang menetapkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat

penerima dan pemancar radio.

9. Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*)

Sertifikat yang terutama diperuntukan

10. Sertifikat Kesehatan (*Bill Of Health*)

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

11. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*) *Survey* dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT.

12. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*) *Survey* dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT.

2.5 Instansi-instansi dan Pihak-pihak Yang Terkait Keagenan

1. Menurut Suyono (2007) Adapun instansi- instansi yang akan di hadapi oleh agen pelayaran yaitu :

a. Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 67 Tahun 1999 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan

Bab I pasal 1:

1) Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan adalah unit organik di bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan di lingkungan Departemen Perhubungan.

2) Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas I (Utama) berada di bawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan lainnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan.

3) Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh kepala kantor. Menurut pasal 2, Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas menyeleggarakan pemberian pelayanan keselamatan pelayaraan di dalam daerah lingkungan kerja dan dalam daerah lingkungan kepentingan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut.

Menurut pasal 3, kantor Administrator Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penilikan kegiatan lalu lintas angkutan laut yang meliputi kapal, penumpang, barang dan hewan serta pemantauan pelaksanaan tarif angkutan laut.
- b) Pembinaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan pemantauan pelaksanaan tarif TKBM.
- c) Penilikan terhadap syarat kelaiklautan kapal dan pengeluaran Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- d) Pencegahan serta penanggulangan pencemaran serta pemadam kebakaran di perairan pelabuhan.
- e) Pengamanan, penerbitan dan penegakan peraturan perhubungan laut di dalam daerah kerja pelabuhan guna menjamin operasional di bidang pelabuhan.
- f) Pengawasan keselamatan di bidang pembangunan fasilitas dan peralatan pelabuhan, alur pelayaran dan kolam pelabuhan, serta pemantulan kerja operasional pelabuhan.
- g) Pemeriksaan nautis, teknis, radio, pembangunan, dan perombakan kapal serta pemberian sertifikasi.
- h) Pelaksanaan pengukuran dan status hukum kapal, serta pengurusan dokumen-dokumen pelaut, penyijilan awak kapal dan perjanjian kerja laut.
- i) Pelaksanaan urusan kepegawaian, keuangan, tata usaha dan rumah tangga Kantor Administrator Pelabuhan dan perpajakan daerah guna untuk pemasukan anggaran daerah.

b. 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 bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

c. Dinas Karantina Dan Kesehatan

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

- 1) Melakukan pelayanan kesehatan.
- 2) Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *deratting certificate*, daftar awak kapal dan penumpang.
- 3) Memberikan *health certificate* dan *health clearance*.
- 4) Mengawasi tumbuh-tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.
- 5) Bila perlu memerlukan karantina.
- 6) Dinas kesehatan pelabuhan merupakan instansi yang berada di bawah Departemen Kesehatan dengan tugas sebagai berikut :
 - a) Melakukan pelayanan kesehatan.
 - b) Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *derrating certificate* (sertifikat bebas tikus), daftar awak kapal dan penumpang.
 - c) Memberikan *health certificate* dan *health clearance*. Serta memberikan perijinan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Dinas Karantina kesehatan

d. Keamanan Dan Ketertiban

Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP) merupakan penjagakeamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang bertugas di pelabuhan adalah polisi khusus yang dinamakan Kesatuan Penjaga dan Pengamanan Pelabuhan (KP3).

2. Menurut Suwarno (2011), Kegiatan pelayaran niaga timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di suatu tempat dan akan dijual di tempat lain sehingga timbul semboyan *The Flag follow The Trade* (bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Oleh karena itu dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang ada beberapa pihak-pihak yang terkait dalam melaksanakan operasionalnya, sebagai berikut :
- a. *Shipper* (Pengirim barang), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk di angkut ke pelabuhan tujuan.
 - b. *Carrier* (Pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
 - c. *Consignee* (Penerima barang), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.
 - d. *Forwarder* atau Ekspedisi muat kapal laut (EMKL), yaitu perusahaan pelayaran yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen –dokumen untuk mengirim/menerimanya ke kapal/dari kapal atau dari gudang/ke gudang/lapangan penumpukan di pelabuhan, sebagai wakil pengirim/penerimaan barang muatan kapal laut.
 - e. perusahaan pergudangan (*warehousing*) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang.
 - f. *Container Freight Station* (CFS), yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa *shipper* kemudian digabungkan untuk dimasukkan dalam satu container (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari container dikeluarkan (*unstuffing atau stripping*) dan disimpan di gudang sebelum diambil *consignee* nya.
 - g. *Stevedoring* atau perusahaan bongkar muat (PBM) yaitu usaha

pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.

- h. *Freight forwarder* adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasikan angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door *shipper* sampai dengan door *consignee*.

2.6 Keagenan

1. Pengertian Keagenan

Menurut .(Budi Santoso,2015). Keagenan adalah keterikatan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*. *Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen di sebut *third party*.

2. Klasifikasi agen

Menurut (Budi Santoso,2015). Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen, maka agen dapat di klasifikasikan dalam beberapa golongan, yaitu :

- a. *Universal agent*; terjadi pada saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakukan semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen.
- b. *General agent*; dengan memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka prinsipal telah menunjuk general agent untuk mengurus kapalnya untuk diurus oleh agen yang ditunjuk oleh *principal*.
- c. *Special agent*; prinsipal dapat menentukan bahwa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu atau beberapa

transaksi.

- d. *Agency coupled with an interest*; pada saat agen telah melakukan pembayaran dalam rangka menjalankan kewenangan yang diberikan padanya oleh prinsipal dalam aktivitas bisnis, dalam hal ini agen disebut *Agency coupled with an interest*.
- e. *Gratuitous agent*; walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi atas jasa-jasanya, namun kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya.
- f. *Sub agent*; dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain.

2.7 Pelayanan Dan Tugas Pokok Agen Pelayaran

Menurut Suwarno (2011), Pelayanan agen dimulai dengan penunjukan keagenan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik/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 menunjukan cabang-cabang sebagai *port agent* pelaksana untuk pelayaran kapal dan muatan kapal dari kapal principal. tugas pokok agen pelayaran, 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 seperti, *manifest, hatch list, stowage plan, crew List*, dokumen untuk bongkar/muat, ship husbanding (*clearance in&out clearance*, imigrasi, beacukai, kesehatan pelabuhan, *port Administration*, dokumen kapal lainnya).
 - d. Permintaan *advance payment* untuk *part Expenses, cargo expense*, keperluan kapal, dan lain-lain.

e. Memberikan informasi kepada *Principal* sebagai berikut :

1) Sebelum kapal tiba :

a. *Port Agent* melalui *General Agent* member 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 sesuai bongkar/muat, berangkat, 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, demage 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. Menjalin hubungan baik dengan para *shipper* dan memberikan pelayanan informasi kepada *consignee*.

b. Menandatangani B/L atas nama *principal*.

c. Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban penyerahan barang hanya *seizin principal*.

3. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya
Secara rinci hamper sama dengan tugas cabang
4. Penyelesaian masalah klaim
Penyelesaian masalah klaim sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar klaim tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.
5. Pelayanan klaim yang menyangkut keputusan *owners representative*.
Dalam hal ini unit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain ke :
 - a. Departemen Perhubungan dan Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
 - b. Departemen Tenaga kerja
 - c. Direktorat Jendral Imigrasi
 - d. Pemerintahan Daerah (Dinas Pajak)
 - e. Komando Daerah Kepolisian
 - f. Departemen Luar Negeri
 - g. Badan Koordinasi Intelegen

2.8 Laporan Informasi Keagenan

Menurut Suwarno (2011), memberikan laporan 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, booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement, dan
 - b. *Agent* 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 (*tally 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.

6. Memonitor perkembangan muatan.

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- a. Menjalin hubungan baik dengan *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*.
- b. Menandatangani *B/L* atas nama *principal*.
- c. Bila *consigne* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin *principal* (tertulis)
- d. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya.
- e. Penyelesaian masalah *claim*.

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

f. Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *owner* bersifat *representative*. Dalam hal ini nunit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain:

- 1) Depatemen perhubungan dan Direktorat Jendral perhubungan laut.
- 2) Departemen tenaga kerja.
- 3) Pemerintah Daerah (Dinas).
- 4) Komando Daerah Kepolisian dan sebagainya.

2.9 Pengertian Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Keputusan Menteri 14 tahun 2002 (Bab I pasal 1) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angina atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

a. Jenis-jenis kapal:

Berdasarkan rutanya, kapal dagang dapat dibagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap sedangkan *Liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Adapun berdasarkan jenisnya, kapal dagang dapat dibagi menjadi:

1) *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 carane muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

2) *Semi Container Pallet Vessel* (Kapal *Pallet* Semi Kontainer)

Jenis kapal ini dapat mengangkut muatan secara breakbulk, preslung atau unit-unit pre-pallet. Kapal ini juga dapat mengangkut peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan diatas dek.

3) *Full Container Vessel* (Kapal Peti Kemas)

Kapal ini khusus dibuat mengangkut peti kemas (*container*). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar/muat sendiri dan dapat juga memakai *shore crane* dan *gantry crane* dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas. Oleh karena itu petikemas dimasukkan kedalam kapal melalui jalur-jalur maka kapal peti kemas dinamakan *juga cellular vessel*. Oleh karena banyaknya peti kemas yang dapat dimuat, kapal peti kemas dibagi dalam beberapa generasi. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus oleh karena terminal khusus untuk petikemas harus dibuat, 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 *Breakbulk Vessel* untuk menyatakan bahwa kapal tersebut membuka diri untuk kegiatan bongkar muat.

4) *General Cargo Breakbulk Vessel* (Kapal Kargo Umum Curah)

Menurut sejarahnya kapal ini mula-mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna, sebelum ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat demi efisiensi. Kapal general cargo tidak memerlukan terminal khusus untuk dibongkar/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.

5) Kapal RoRo (*Roll on, Roll off*)

Kapal RoRo adalah kapal yang dirancang untuk muat bongkar barang ke kapal diatas kendaraan roda. Kapal yang termasuk jenis RoRo antara lain kapal *ferry*, kapal pengangkut mobil (*car ferries*), kapal *general cargo* yang beroperasi sebagai kapal RoRo. Namun hal itu banyak gunanya karena semua yang dapat diletakkan diatas kendaraan beroda dapat masuk, termasuk petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, *project cargo*, muatan *oversize*, dan lain sebagainya. Kapal RoRo masih dapat beroperasi di pelabuhan yang mengalami kongesti.

6) *Lighter Carrier* (Pengangkut Tongkang)

Kapal pengangkut tongkang adalah variasi dari kapal pengangkut petikemas, dimana sebagai pengganti petikemas, kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Kapal ini tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ketempat berlabuh, membongkar tongkangnya yang ditarik oleh *tugboat* sambil memuat tongkangtongkang yang sudah diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini bayak manfaatnya.

7) *Bulk Carrier* (Pengangkut Muatan Curah)

Kapal *bulk carrier* adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang 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 diletakkan di atas palka dahulu. Krung-karung itu tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Ditempat pembongkaran, isis dari palka dihisap atau doibongkar dengan pertolongan *conveyor*. Palka dari kapal *bulk carrier* berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah-tengah palka.

8) *Combination Carrier* (Pengangkut Kombinasi)

Kendala ekonomi yang ada pada kapal tanker dan kapal *dry bulk* adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilakukan terpaksa dalam keadaan kosong atau “*in ballast*” karena tidak ada muatan saat balik (*return cargo*) dan oleh karena itu tidak menghasilkan uang tambang. 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 menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi daripada berlayar dalam keadaan kosong.

9) *Panamax Class* (Kapal Terusan Panama)

Kapal panama *class* adalah kapal dengan ukuran terbesar yang dapat melewati terusan Panama. Ukuran kapal jenis ini lebih kurang 60.000 DWT dengan lebar kapal tidak melebihi 32 meter, sesuai dengan lebar pintu masuk terusan. Kapal terbesar pernah yang diperbolehkan masuk memiliki panjang 274,3 m, lebar 32,3 m, dan draft 11,28 m.

10) *Passanger ship* (Kapal Penumpang)

Diperairan Indonesia, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutan di Indonesia didominasi oleh PT. Pelni (Pelayaran Indonesia), sebuah perusahaan Negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud mengganti perusahaan colonial belanda KPM dengan mula-mula Pepuska (Yayasan Penguasaan Kapal-kapal) yang salah seorang pendirinya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952 Perpuska berubah nama menjadi Pelni.

11) *Tug Boat* (Kapal Tunda)

Kapal tunda dibuat agar dapat menarik atau mendorong kapal atau segala sesuatu yang mengapung. Tugas lain yang dilakukan adalah menolong kapal dalam bahaya, memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi/pencemaran dan lain sebagainya.

12) *Offshore Supply Ship* (Kapal Pemasok Lepas Pantai)

Kapal yang dibangun dengan geladak yang luas dibelakang untuk mengangkut pasokan dan peralatan serta makanan untuk anjungan lepas pantai bagi pengeboran minyak dan gas bumi. Tugas tambahan termasuk menunda, mengerjakan jangkar anjungan, memadamkan kebakaran, dan membuang minyak bekas.

13) *Research Ship* (Kapal Penelitian)

Kapal yang dibuat untuk fungsi penelitian dan pemetaan/*survey*, seperti *hidrografi, oceanografi, geofisika, dan seismografi*.

14) *Fishing Ship* (Kapal Penangkap Ikan)

Kapal yang dibuat untuk menangkap ikan berbagai cara, seperti *purse seining, long lining, beam trawling* dan *stern trawling*. Kapal ini sering kali dilengkapi peralatan pendingin (*refrigerator*) dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

15) *Tanker* (Kapal Pengangkut Minyak Curah)

Kapal jenis ini dengan sebuah geladak dimana terdapat tangka-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah (minyak mentah atau minyak yang sudah didestilasi), cairan kimia, gas cair, dan sebagainya.

b. Jenis-jenis muatan kapal niaga:

1) Ditinjau dari muatan dan kuantitas perunit pengapalan, muatan kapal dibedakan:

a) *General Cargo*

yaitu muatan yang terdiri dari berbagai jenis barang yang dikemas dan dikapalkan secara potongan (*percrate*).

b) *Bulk Cargo*

yaitu muatan yang terdiri dari suatu jenis muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar.

d) *Homogenous Cargo*

yaitu muatan yang terdiri dari suatu macam barang yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar dalam keadaan dikemas.

2) Ditinjau dari segi ekonomi kapal:

a) *Deadweight Cargo* merupakan muatan yang ukurannya (volumenya) kurang dari 40 *cuft* dalam tiap *Long Ton*. Yang termasuk dalam golongan *Dead Weight Cargo* ini lazimnya adalah bahan-bahan tambang (bijih besi, mangan), juga berjenis muatan biji-bijian seperti beras, kopi dan lain-lain. Karena memakan ruangan yang sangat kecil, muatan *dead weight* ini biaya pengangkutannya berdasarkan pada pertimbangan bahwa pada umumnya ditetapkan atas dasar berat barang. Penetapan ini juga barang-barang berat itu harganya relative rendah bila dibandingkan dengan barang lain yang memakan ruangan yang lebih besar.

b) *Measurement Cargo* merupakan muatan yang ukuran volumenya 40 *cuft* atau lebih setiap ton. Muatan yang volumenya besar, yaitu "*measurement cargo*", pada umumnya terdiri dari barang-barang fabrikasi, *manufactured goods* yang harganya lebih mahal daripada barang-barang *dead weight cargo* dan karena itu mampu dibebani biaya angkutan lebih tinggi daripada muatan yang volumenya lebih kecil.

