

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

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

1. Pelayaraan 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) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri maupun luar negeri.

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

- a. *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ketempat 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

2.2 Pengertian dan fungsi Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas- batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, tempat turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang, keselamatan berlayar, serta tempat perindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Peraturan pemerintah RI No. 69 Tahun 2001, yang ditetapkan oleh presiden pada tanggal 17 Oktober 2001 di Jakarta, dalam rangka

pelaksanaan ekonomi daerah, pemerintah daerah diberikan peran dalam penyelenggaraan kepelabuhanan dan ditata diatur kembali agar sejalan dengan otonomi daerah (Lembaga Negara RI Tahun 2001 No. 127)

2. Fungsi Pelabuhan

Fungsi sebuah pelabuhan paling tidak ada empat yaitu sebagai tempat pertemuan (*interface*), gapura (*gateway*), entitas industry, dan mata rantai transportasi.

a. Tempat Pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat yang diangkut dengan truk atau kereta api ataupun sebaliknya, barang-barang yang diangkut dengan truk dan kereta api dipelabuhan dibongkar dan dimuat ke kapal. Oleh karena itu di pelabuhan berbagai kepentingan bertemu, maka dipelabuhan akan berdiri bank yang melayani kegiatan kepelabuhanan. Pelabuhan merupakan tempat bagi instansi Bea Cukai untuk memungut bea masuk. Syahbandaar untuk memeriksa keselamatan pelayaran. Selain itu di pelabuhan banyak berdiri perusahaan yang melayani pelayaran seperti ekspedisi pengiriman barang, pelayanan jasa agency dan bongkar muat.

b. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga Negara dan barang-barang dari negara asing yang menunjang kegiatan ekonomi masuk ke suatu negara akan melewati pelabuhan tersebut, sebagai pintu gerbang Negara.

c. Tempat Industri

Dengan berkembangnya industry yang beorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan indistri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian pelabuhan berkembang menjadi suatu

jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagai jenis usaha, mulai transportasi, perbankan, dan berdirinya perusahaan pelayaran.

d. Mata Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan berbagai transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Barang yang diangkut dengan menggunakan moda transportasi darat bisa diangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut. Oleh karena itu, akses jalan, mobil, rel kereta api, jalur dari ke bandar udara sangatlah penting bagi suatu pelabuhan. Selain itu sarana pendukung seperti perahu kecil dan tongkang akan sangat membantu kelancaran aktivitas pelabuhan sebagai salah satu mata rantai transportasi.

2.3 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 *Owner*. *Owner* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen.

2. Tugas Keagenan Kapal

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:

a. Pelayanan operasional kapal-kapal *Owner*.

- 1) Sebagai tempat informasi
- 2) Keperluan kapal, seperti bunker air, perbaikan kapal,, *crewing* (pengawakan kapal) surat-surat dan sertifikat kapal.
- 3) Penyelesaian dokumen seperti, *manifest, stowage plan, crew List*, dokumen untuk bongkar/muat, proses penyandaran kapal, imigrasi, beacukai, kesehatan pelabuhan, dan dokumen kapal lainnya.
- 4) Memberikan informasi kepada *Owner* sebagai berikut :

1. Sebelum kapal tiba :

Agent memberi informasi kepada *owner* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, kalkulasi biaya pembayaran Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.

2. Waktu kapal tiba

Agent memberitahu *owner* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, rencana muat dan bongkar muatan kapal.

3. Waktu kapal sandar di pelabuhan

Agent melaporkan kepada *owner* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

4. Waktu kapal berangkat

Agent memberitahukan kepada *owner* tentang tanggal/jam sesuai bongkar/muat, berangkat, yang di bongkar/di muat. sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya pembayaran.

Selanjutnya Agent segera mengirimkan dokumen bongkar/muat daftar perhitungan muatan yang dibongkar oleh kapal (*taly sheet*) serta dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *owner* dan pelabuhan tujuan.

- b. Memonitor perkembangan muatan

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- 1) Menjalin hubungan baik dengan para *shipper* dan memberikan pelayanan informasi kepada *consignee*.

2) Menandatangani B/L atas nama *owner*.

2.4 Dokumen yang Terkait dalam Pelayanan Kapal

Menurut Drs. FDC. Sudjatmiko, 2017 Dokumen kapal adalah syarat atau system manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan oprasional kapal dengan aman serta legalitas kapal yang akan berlayar.

1. Sertifikat Kapal

Kelayakan kapal niaga dapat dibuktikan dengan memiliki dokumen-dokumen dan sertifikat-sertifikat sebagai berikut :

a. *Certifiante of Registry* (Surat Laut)

Merupakan tanda pengenal kebangsaan bahwa kapal tersebut merupakan kapal Indonesia dengan isi kotor 500 m³ atau lebih, bukan kapal nelayan atau kapal pesiar.

b. *International Tonnage Certificate* (Surat Ukur)

Surat Ukur adalah surat kapal yang memuat ukuran kapal (panjang, lebar kapal) dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran. Tonase kapal merupakan volume kapal yang dinyatakan dalam tonase kotor (*gross tonnage/GT*) dan tonase bersih (*net tonnage/NT*)

c. *Safemanning Certificate*

Sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

d. *International Oil Polution Presentative Certivicate*

Sertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut tidak melakukan pencemaranudara dan polusi di laut.

e. *Hull Certificate*

Sertifikat yang menerangkan jenis klasifikasi lambung kapal dan jenis lambung kapal

f. *Load Line Certificate* (BKI Garis Muat)

Sertifikat yang menerangkan dan menyatakan batas garis muat maksimal dan minimal kapal.

g. Lifteraft Certificate

Sertifikat yang menyatakan pelampung penyelamat yang digunakan pada saat gawat darurat

h. Cargo Ship Safety Equipment Certificate

Sertifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan keselamatan dan navigasi kapal sudah memenuhi persyaratan yang telah diperiksa oleh *Marine Inspector* sesuai standar keselamatan kapal.

i. Cargo ship safety radio certificate Ship

Adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio sesuai dengan Perundang-undangan.

j. Cargo ship Safety Contruction Certificate Ship

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan perundang-undangan yang menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan, dan perlengkapan telah memenuhi persyaratan.

2.5 Syarat yang di butuhkan untuk mendukung proses kegiatan kedatangan kapal sampai keberangkatan kapal.

Menurut Lasse, (2014) Dalam pengurusan perizinan kapal di beberapa instansi terkait banyak Syarat yang diurus oleh agen Adapun syarat-syarat yang sering diurus oleh agen pelayaran untuk proses penyandaran kapal Dokumen Laporan kegiatan penyandaran kapal adalah syarat atau sytem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasional kapal dengan aman serta kelayakan kapal berlayar

1. Dokumen kapal tiba

- a. Surat penunjukan keagenan
- b. PKK (pemberitahuan kedatangan kapal)
- c. SPB datang
- d. Crewlist
- e. *Bill off lading*

- f. Manifest
2. Dokumen kapal Sandar
 - a. RKBM (rencana kegiatan bongkar muat)
 - b. Laporan yang disampaikan perusahaan bongkar muat kepada penyelenggara pelabuhan yang melakukan kegiatan bongkar muat.
 - c. SPOG (surat persetujuan olah gerak kapal
 - d. Surat persetujuan yang diterbitkan oleh syahbandar dalam bentuk dokumen bahwa kapal tersebut telah memenuhi persyaratan berlayar dan mendapat izin untuk melakukan pergerakan kapal.
 3. Dokumen kapal berangkat
 - a. LK3 (Laporan keberangkatan kapal)
 - b. BL (*bill off lading*) jika ada muatan
 - c. Manifest
 - d. SPB (Surat persetujuan berlayar)
 - e. Crewlist berangkat
 - f. Memorandum
 - g. Buku kesehatan
 4. Dokumen Muatan
 - a. *Shipping Instruction (SI)*
 - b. Merupakan surat yang dinuat oleh *Shipper/* pengirim *Carrier/* kapal untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.
 - c. *Packing list*
 - d. Merupakan dokumen ysng dikeluarkan atau dibuat oleh pihak eksportir atau importir yang berisi data-data tentang barang yang akan di eskpor maupun di impor.
 - e. *Bill off lading*
 - f. Tanda terima barang yang telah dimuat di atas kapal, dimana si pengangkut menerangkan bahwa telah menerima barang yang diangkut dan aka dikirim ke tempat dengan alamat yang tertera dan diserahkan kepada sipenerima disertai dengan perjanjian-perjajian untuk penyerahan barang tersebut.

- g. Manifest
- h. Surat yang menerangkan suatu daftar barang/ muatan yang telah dikapalkan

2.6 Biaya-Biaya yang di keluarkan

1. Biaya Jasa Labuh

Menurut Herman Budi Sasono (2012) tariff pelayanan jasa labuh dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan atau daerah lingkungan kerja dan atau daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Tarif pelayanan jasa labuh perkunjungan uang didasarkan pada GT kapal yang berpedoman pada surat ukur kapal, dikecualikan kapal-kapal linier dikenakan tariff langganan. Jasa labuh per kunjungan dihitung berdasarkan GT per kapal dengan berpedoman pada surat ukur kapal. Yang di maksud dengan tarif jasa labuh adalah biaya yang dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan diadaerah lingkungan lingkungan kepentingan pelabuhan. Sedangkan kapal yang berkunjung atau berada si pelabuhan melebihi 10 hari dikenakan tarif tambahan layanan jasa labuh untuk setiap 10 hari berikutnya sebesar tarif dasar.

2. Biaya Jasa Tunda

Pemanduan kapal yang menggunakan jasa pandu laut dan pandu Bandar untuk masuk atau keluar pelabuhan secara langsung dikenakan satu kali tarif pelayanan jasa pemanduan pada waktu masuk atau keluar pelabuhan. Tarif dasar pelayanan jasa pemaanduan kapal adalah penjumlahan tarif tetap per kapal per gerakan, dengan tarif variabel per GT per kapal per gerakan. Kapl-kapal yang mengalami kelambatan gerakan atas rekomendasi pandu karena pasang surut, ga ngguan cuaca atau kejadian luar biasanya lainnya, dibebaskan dari pembayaran tambhan tarif pelayanan jasa pemanduan.

3. Biaya jasa Tambat

Setiap kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia, akan dikenakan jasa tambat. ketentuan jasa tambat diatur dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 65 Tahun 1994. Bab III Pasal 4.

4. Biaya jasa Pandu

Setiap kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib menggunakan pandu. Sesuai dengan tugasnya, jasa pemanduan ada 2 jenis, yaitu :

- a. Pandu laut adalah pemanduan di perairan antara batas luar perairan hingga batas pandu bandar. 18
- b. Pandu bandar adalah pandu yang bertugas memandu kapal dari batas perairan bandar hingga kapal masuk di kolam pelabuhan dan sandar di dermaga. Penyelenggaraan pemanduan di Indonesia ditentukan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 24 Tahun 2002 dan berlaku untuk kapal-kapal yang lebih besar dari 500 BRT. Perairan wajib pandu dibagi dalam kelas I, II, dan III. Pandu pelayanannya hanya memberi bantuan kepada nahkoda.

Dalam organisasi Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 67 Tahun 1999, kesyahbandaran hanya merupakan seksi dari bidang penjagaan dan penyelamatan, meskipun tugas kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pengeluaran Surat Persetujuan Berlayar (SPB), pengawasan kapal asing (port state control) dan bongkar muat barang berbahaya serta pengusutan kecelakaan kapal. Syahbandar bertugas sebagai penegak hukum (law enforcer) dibidang ketertiban bandar dan keselamatan pelayaran. Di tugasnya sebagai port state control, syahbandar juga berkewajiban memeriksa dokumen-dokumen kapal yang berkaitan dengan ISM-Code sesuai persyaratan IMO. Bila sebuah kapal tidak memenuhi syarat, syahbandar dapat menahan kapal itu sampai syarat-syarat

keselamatan dapat dipenuhi semuanya. Untuk menjalankan tugasnya, syahbandar dibantu oleh petugas kesyahbandaran. Bila tidak tersedia pandu syahbandar dapat memberikan izin kepada nahkoda untuk memasukkan kapalnya sendiri dengan syarat dispensasi tanpa pandu diberikan kepada kapal yang melayari perairan wajib pandu secara tetap dan teratur kurang dari 24 jam serta dinahkodai oleh seorang nahkoda yang memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan. Selain itu, dia juga telah mengenal baik situasi 19 dan kondisi perairan setempat serta lalu lintas tidak padat, dan memenuhi peraturan.

- a. Biaya jasa Dermaga
- b. Setiap barang yang di muat/dibongkar lewat dermaga dikenakan uang dermaga .Tarif uang dermaga didasarkan pada Ton/M³ barang (KM. 65 Tahun 1994, Bab VIII, Pasal 10).
- c. Biaya Jasa Navigasi
- d. Biaya jasa VTS

2.7 Pengertian Penerapan Sistem *Vessel Management System (VMS)*

Menurut Abbas Salim, 2010 *Vessel Management System (VMS)* merupakan sistem yang diwajibkan untuk digunakan oleh pengguna jasa kepelabuhanan dalam hal ini Shipping Line untuk melakukan permintaan pelayanan kapal mulai dari kapal masuk sampai dengan kapal keluar dari pelabuhan dengan tujuan mempercepat proses administrasi pelayanan kapal.

1. Fitur VMS (*Vessel Manangement System*)
 - a. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
 - b. Rencana Penambatan Kapal dan Operation Planning
 - c. Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)
 - d. Manifest Kapal Domestik
 - e. User Management
 - f. Document Generator.
2. Manfaat dari VMS (*Vessel Management System*)
 - a. Meningkatkan produktivitas perusahaan sekaligus menurunkan biaya perusahaan, karena semua proses dilakukan melalui sistem

- b. Meningkatkan koordinasi dan interaksi antar pelaku dan pengguna jasa kepelabuhanan, karena inaport terhubung dengan seluruh pelaku dan pengguna jasa kepelabuhanan.
- c. Menciptakan sebuah standarisasi dan Bank Data Nasional, yang mencatat aktivitas kegiatan pengguna jasa kepelabuhanan.
- d. Mengurangi kesalahan input, karena input manual tidak perlu dilakukan berkali-kali.
- e. *Real time* transaksi pertukaran data yang dilakukan secara transparan, akurat dan cepat
- f. Terhubung dengan seluruh pelaku dan pengguna jasa kepelabuhanan
- g. Dapat diintegrasikan dengan sistem *in-house* pelabuhan.

2.8 Hambatan-hambatan yang dialami dalam proses pelayanan penyandaran kapal

Menurut Handika Wijaya Putra (2014), Ada beberapa faktor yang bersama-sama menghambat kinerja sistem pelabuhan komersial di Indonesia, Faktor penghambat merupakan kendala-kendala yang dihadapi dalam proses pelayanan baik dari kendala yang dihadapi oleh pemberian pelayanan yang tentunya kendala-kendala yang dihadapi akan sangat berpengaruh pada penilaian masyarakat sebagai pengguna jasa terhadap kualitas pelayanan publik yang diberikan. Seperti halnya, faktor hambatan dari batasan-batasan Geografis, dimana di Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan perairan dalam alami yang sangat sedikit dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah yang membatasi kedalaman pelabuhan. Faktor lainnya kurangnya Prasarana Pelabuhan, dimana banyak pelabuhan regional kekurangan sarana peti kemas, yang mengharuskan perusahaan-perusahaan pelayaran untuk menggunakan peralatan sendiri, baik yang berada di kapal maupun yang disimpan di pelabuhan.