

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 (Bab 1 Pasal 1 Nomor 36) 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 Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 59 tahun 2021 (Bab 1 Pasal 1 Nomor 28) tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Angkutan di Perairan 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. Sedangkan Menurut Bambang Triadmodjo (2010) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (draft) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.

2.2 Jenis-jenis Kapal

Berdasarkan rutenya, 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 pengertian kapal berdasarkan jenisnya, kapal dapat dibagi menjadi (Timmyko Toby, 2018) :

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 mengangkat muatan secara *breakbulk*, *pre-slung* atau unit-unit pre-pallet. Kapal ini juga dapat mengangkat peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan diatas dek

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

Kapal ini khusus dibuat mengangkat 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 tongkang-tongkang yang sudah diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatny

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 yang berjalan, maka karung-karung berisi muatan diletakkan di atas palka dahulu. Krung-karung itu tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Ditempat pembongkaran, dari palka dihisap atau doibongkar dengan pertolongan *conveyor*. Palka dari kapal *bulk carrier* berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah-tengah palka

8. *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. Peln (Pelayaran Indonesia), sebuah perusahaan Negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud mengganti perusahaan colonial belanda KPM (Koninklijke Pketaart Maatschappij) dengan mula-mula Pepuska (Yayasan Penguasaan Kapal-kapal) yang salah seorang pendirinya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952 Perpuska berubah nama menjadi Peln.

9. *Tug Boat* (Kapal Tunda)

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

10. *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 diperlengkapi peralatan beberapa pendingin (*refrigerator*) dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

11. *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).

2.3. Pengertian Keagenan Kapal

Keagenan kapal menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 (Bab 1 Pasal 1 Nomor 6) tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan

Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia perusahaan pelayaran yang di tunjuk perusahaan pelayaran lain di indonesia atau luar negeri yang (selaku principal) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal principal tersebut. Menurut Sukrisno dan Chehtiar Denis Piaratama (2019) Agen kapal atau agen pelayaran merupakan hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan “pemilik” (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya.

Pelaksanaan kegiatan keagenan kapal bertanggung jawab terhadap penyelesaian semua tagihan dan permasalahan yang timbul akibat dari perjanjian atau kontrak keagenan yang telah disepakati yang berkaitan dengan kegiatan kapal yang diageni selama berada di Indonesia. Kegiatan keagenan kapal menurut Permenhub PP Nomor 11 (Bab II Pasal 3) Tahun 2016 adalah:

1. Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada direktur jendral.
2. Penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, otoritas pelabuhan utama atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya .
3. Pengurusan jasa-jasa kepelabuhanan yang diperlukan kapal tersebut
4. Penunjukan perusahaan bongkar muat (PBM) untuk kepentingan pemilik kapal .
5. Penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atau beban pemilik kapal .
6. Pemungutan uang tambang (*freight*) atas perintah pemilik kapal.

7. Pembukuan dan pencarian muatan.
8. Penerbitan konsumen (*bill of lading*) untuk dan atas pemilik kapal.
9. Penyelesaian tagihan (*disbursement*) atas nama pemilik kapal .
10. Penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak, air tawar sesuai permintaan kapal .
11. Pemberian informasi yang diberikan oleh pemilik kapal, dan atau
12. Pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik/operator dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.

2.4. Pengertian Sertifikat Kapal

Menurut Jusak Johan Handoyo (2016) sertifikat kapal meliputi seluruh persyaratan dan pernyataan bahwa kapal benar-benar memenuhi persyaratan laik-laut tanpa ada pengecualian. Jadi sertifikat menjadi bukti tertulis bahwa kapal tersebut telah memenuhi syarat yang telah ditetapkan.

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

1. *Certificate of Registry* adalah surat tanda daftar kebangsaan. Artinya kapal tersebut berhak mengibarkan bendera dari Negara dan berhak atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut. Pendaftar tersebut tidak selalu warga negara dari negaranya, adayang mendaftarkan kapalnya di negara lain untuk tujuan keringanan biaya (*flag of convenience*). Negara- negara yang mau menerima pendaftaran dari warga negara lain misalnya Panama, Liberia, Honduras, Costa Rica. Namun, semua pemilik kapal warga negara Republik Indonesiadiharuskanmendaftarkan kapalnya di Indonesia. Surat tanda kebangsaan (*certificate of registry*) di Indonesia disesuaikan dengan besarnya kapal.
2. *Tonnage Certificate* (Surat Ukur), adalah surat yang menyebutkan ukuran-ukuran penting kapal, tonnage, LOA, LBP, lebar, draft, ukuran

palka, dan lain-lain. Surat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Syahbandar.

3. *Seaworthines Certificate* (Sertifikat Kesempurnaan), adalah sertifikat yang menyatakan kelaikan kapal termasuk perlengkapan berlayar. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Dit. Kapel/Syahbandar. Sertifikat ini merupakan sertifikat solas.
4. Sertifikat solas terdiri dari Sertifikat Keselamatan Perlengkapan (termasuk *life raft certificate* dan *CO2 instalation certificate*) serta keselamatan konstruksi. Sertifikat pada butir c dan d ini dikeluarkan setelah persyaratan nautis teknis dipenuhi (antara lain badan kapal, perlengkapan kapal, mesin-mesin, penataan lensa, pemadam kebakaran, perkakas jangkar, kemudi, memenuhi persyaratan).
5. *Load Line Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul), adalah sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum agar stabilitas kapal terpelihara (untuk minimumnya sesuai ketentuan “Plimsol Mark”) yang dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla dan Biro Klasifikasi. Sertifikat ini berlaku selama limatahun untuk Internasional Load Line Certificate (dengan pemeriksaan setiap tahun untuk *Load Line Inspection*), dikukuhkan tiap tahun *Certificate*.
6. Sertifikat Pencegahan Pencemaran oleh minyak, adalah sertifikat bahwa kapal sudah diperlengkapai peralatan yang disyaratkan. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla. Cp. Dit. Kapel, masa berlaku lima tahun (dikukuhkan setiap tahun).
7. *Safety Radio Telegraphy Certificate*, dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Syahbandar apabila pesawat radio telegrafi telah memenuhi syarat, masa berlaku satu tahun.
8. *Safety Certificate* (Sertifikat Keselamatan) adalah pernyataan bahwa kapal penumpang telah memenuhi persyaratan badan kapal, mesin, kekedapan air, alat-alat penolong, radio telegrafi, dan sebagainya.

9. *Hull Classification Certificate* dan *Machinery Classification Certificate* merupakan tanda dikelaskan pada salah satu Biro Klasifikasi. Sertifikat ini diperbarui setiap selesai special survey (4 atau 5 tahun sekali).
10. Sertifikat *Hull dan Machinery Annual Inspection* yang diberikan oleh Biro Klasifikasi sebagai penjabaran tahunan dari *Hull/Machinery Classification Certificate*.

Untuk kapal-kapal yang masih dilengkapi *winches* untuk bongkar muatan, dari Biro Klasifikasi diharuskan penyelenggaraan pemeriksaan:

- a. Cargo Gear tahunan (hanya tes dan pemeriksaan visual) dengan diberikan sertifikat *Cargo Gear Annual Inspection*.
- b. Cargo Gear lima tahunan (tes secara teliti dan pembongkaran pin/bush dari boom dan blok-blok) dengan diberikan *Cargo Gear Quadrennial Certificate* (Abdul Fatah, Sukiman, dan Egi Ramdhani Fathurachman, 2019).

2.5. Pengertian Kapal Tug Boat TSE-3

Secara umum, kapal tug boat TSE -3 (kapal tunda) merupakan kapal yang berfungsi untuk menarik atau mendorong kapal tongkang sampai bangunan lepas pantai. Sesuai dengan kemampuan tenaga pendorongnya dan peruntukannya yang ditetapkan oleh syahbandar



Sumber : PT. Pelayaran Gema Bahari Cirebon

Gambar 1 kapal Tug Boat TSE-3

1. Fungsi Tug Boat TSE-3

Fungsi utama tug boat TSE-3 adalah Menarik kapal tongkang yang berisikan muatan batu bara dari Pelabuhan muat sampai Pelabuhan bongkar.

2. Karakteristik Tug Boat TSE-3

Tug boat TSE-3 memiliki karakteristik sebagai berikut :

Pemilik	: PT. Bahtera Samudera Global
Nama Sebelumnya	: (ex) Harlina 7
Bendera	: Indonesia
Isi Kotor (GT)/Isi bersih(NT)	: 235 ton/71 ton
Dibangun di	: Samarinda
Pelabuhan pendaftaran	: Tanjung priok

a. Mesin Utama

(dua) buah mesin diesel MITSUBISHI, S12A2, 4 Tak Kerja tunggal

Tenaga efektif 2x1055 HP/ 2000 rpm

Dibangun di Jepang oleh MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES

LTD. Nomor mesin 26240 (PS), 26241 (SB)

b. Mesin Bantu

1 (Satu) buah DEUTZ, TD226B, 60 HP

1 (Satu) buah DEUTZ, TD226B, 90 HP