

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pelabuhan**

Menurut Fair (Fair, 2012) Pelabuhan pada umumnya merupakan lokasi yang terletak di perbatasan taralaut dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan terdiri dari tiga bagian, yaitu:

1. Perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung.
2. Fasilitas *water front* seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahanbakar, bahan pasokan untuk kapal.
3. Peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di perairan.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal (1) ayat (14) adalah terdiri dari daratan dan perairan yang bersandar, naik turun penumpang atau tempat bongkar muat barang. Berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang memiliki fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat pemindahan intra antar moda transportasi.

Selain dari pengertian tersebut Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 Pasal sub a dan b, menyatakan pelabuhan adalah daerah tempat berlabuh atau tempat bertambat kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan hewan serta merupakan kegiatan ekonomi. Berdasarkan dari pengertian pelabuhan di atas, baik dikemukakan oleh para ahli maupun peraturan pemerintah maka dapat dipahami bahwa pelabuhan merupakan tempat kapal memulai pelayaran dan mengakhiri pelayaran guna memuat dan membongkar barang, penumpang dan hewan dengan berbagai macam fasilitas yang tersedia.

## 2.2 Peran dan Fungsi Pelabuhan

Menurut (D.A Lasse, 2014) Peran pelabuhan yaitu dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, perudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat.

Fungsi Sebuah pelabuhan paling tidak ada empat, yaitu sebagai *Gateway*, *Link*, *Interface*, dan *Industrial Entity*.

### 1. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kakarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

### 2. *Link*

Dari batasan pengertian yang telah di paparkan terdahulu, 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 daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

### 3. *Interface*

Barang muatan yang di angkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*).

### 4. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang di selenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan atau “*a port could be regarded as a collection of bussines (ie. Pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded, warehouse, container, bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply) serving the international trade*”.

## 2.3 Fasilitas Pokok dan Penunjang Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan pada dasarnya dibagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Pembagian ini di buat berdasarkan kepentingan terhadap kegitan pelabuhan itu sendiri.

### 1. Fasilitas pokok

- a. Alur pelayaran yaitu sebagai jalan kapal sehingga dapat memasuki jalan daerah dengan aman dan lancar.
- b. Penahanan gelombang yaitu untuk melindungi dreah pedalaman pelabuhan dari gelombang, terbuat dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak.
- c. Kolam pelabuhan yaitu berupa perairan untuk bersandarnya kapal-kapal yang berada di pelabuhan.

- d. Dermaga yaitu sarana dimana kapal-kapal bersandar untuk memuat dan menurunkan barang atau untuk mengangkut dan menurunkan penumpang.
2. Fasilitas penunjang
- a. Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.
  - b. Lapangan penumpukan adalah lapangan didekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tahan terhadap cuaca untuk dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.
  - c. Terminal adalah lokasi khusus yang diperuntukan sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar/muat barang atau petikemas dan atau kegiatan naik/turun penumpang di dalam pelabuhan.
  - d. Jalan adalah suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki, yang menghubungkan antara terminal/lokasi yang lain, dimana fungsi utamanya adalah memperlancar perpindahan kendaraan dipelabuhan.

#### **2.4 Pengertian Agen**

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bila mana dua pihak bersepakatan membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lain yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. (Suyono, 2007)

Menurut Budi Santoso (2015), *Agency* adalah keterkaitan hubungan antara pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta dibawah pihak 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 disebut dengan *third party*.

Terjadinya keagenanan adalah keagenan dapat terjadi melalui beberapa cara, yaitu melalui penetapan, perbuatan, ratifikasi atau disebabkan ketentuan hukum.

1. Keagenan Melalui Penetapan (*Appointment*)

Keagenan melalui penetapan artinya terdapat seseorang yang ditunjuk dan ditetapkan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama orang lain.

2. Keagenan Melalui Perbuatan (*Conduct*)

Keagenan melalui perbuatan dapat terjadi melalui dua cara, yaitu melalui perbuatan prinsipal sebagai agen dan perbuatan prinsipal sebagai pihak ketiga.

3. Keagenan Melalui Ratifikasi (*Ratification*)

Agent, kemungkinan melakukan tindakan-tindakan yang sebenarnya termasuk tindakan yang di luar kewenangan yang diberikan oleh prinsipalnya, atau bisa terjadi seorang yang bukan agen yang diberikan kewenangan oleh prinsipal, justru melakukan tindakan atau perbuatan seperti halnya agen.

Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen, maka agen dapat diklasifikasikan dalam beberapa golongan, yaitu :*universal agent, general agent, special agent, agency coupled with an interest, gratuitous agent, subagent.*

a. *Universal Agent*

Terjadi saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakukan semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen. *Universal agent* ditunjuk oleh prinsipal biasanya untuk beberapa tenggang waktu.

b. *General Agent*

Dengan memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka prinsipal telah menunjuk *general agent*. *General agent* memegang kendali dan memproses semua aplikasi/permohonan asuransi serta menentukan semua kebijakan

pada area tertentu yang dipercayakan padanya, sedangkan istilah *agent* menunjuk pada seseorang yang menjual jasa asuransi pada publik, dan agen merupakan saluran bisnis ke jenjang yang lebih tinggi berikutnya, yaitu *general agent*. Agen mengendalikan tempat bisnisnya sendiri atas biaya sendiri, sebagai gantinya agen mendapatkan kompensasi berupa komisi.

c. *Special Agent*

Prinsipal dapat menentukan bahwa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu saja atau beberapa transaksi. Dalam hal ini agen hanya dapat atau dibolehkan mewakili kepentingan prinsipalnya hanya dalam transaksi tertentu atau aktivitas tertentu.

4. *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 dengan *agency coupled with an interest*. Seperti halnya sebuah Bank dalam hal ini menjadi agen dari perusahaan peminjam kredit untuk mengumpulkan uang sewa, dengan suatu kepentingan untuk pengembalian pinjaman yang diberikan pada peminjam.

5. *Gratuitous Agent*

Walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya. Pada saat seseorang secara sukarela dan tanpa adanya imbalan dengan adanya persetujuan terlebih dahulu, disebut dengan *gratuitous agent*.

6. *Sub Agent*

Dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain. Pihak lain yang ditunjuk oleh agen disebut dengan *subagent*. *Sub agent* bertugas membantu agen dalam menjalankan kewajibannya. Tindakan yang akan dilakukan *subagent* akan mengikat prinsipal jika tindakan tersebut diambil alih oleh agen.

## 2.5 Fungsi dan tugas agen

### 1. Fungsi Agen

Unit keagenan mempunyai fungsi- fungsi sebagai berikut .:

- a. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik terhadap pelayanan liner service maupun tramper
- b. Mengusahakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulan terhadap kegiatan – kegiatan pokok perusahaan.
- c. Mengawasi pelaksanaan penanganan/ pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik maupun kegiatan jadwal datang dan keberangkatan kapal.
- d. Memanajemen kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatanfisik operasional maupun yang menyangkut keuangan.
- e. Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana.  
(Retno Indriyanti, Baharudinsyah Dwi Novarizal, 2019)

### 2. Tugas Agen

Tugas pokok agen pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Mengusahakan muatan
- b. Mengurus bongkar muat barang
- c. Mengurus kebutuhan awak kapal (misalnya ABK sakit memerlukan ambulan untuk pengobatan, pengurusan dahsuskim untuk *crew* dan tenaga ahli asing merupakan salah satu tugas dari agen)
- d. Mengurus *Clearance* kapal masuk dan keluar di pelabuhan
- e. Mengurus kebutuhan kapal, bunker, air tawar, bahan bakar dan bahan makanan.
- f. Menyelesaikan dokumen-dokumen muatan. Prinsip itu, berlaku juga di Indonesia, maka berdasarkan penunjukan tersebut, agen melaksanakan tugas sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

## 2.6 Clearance In dan Clearance Out

Kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan *clearance in* dan *clearance out* oleh syahbandar. Oleh karena itu ketika akan masuk pelabuhan nahkoda biasanya memberitahukan akan kedatangan kapalnya kepada SROP (Stasiun Radio Pantai) untuk mendapatkan informasi kondisi pelayaran/ pelabuhan tersebut. Dan Nahkoda juga memberitahukan kepada perusahaan pelayaran/ keagenannya untuk mengurus *clearance in*. Dan jika kapal bertolak dari luar negeri maka pengurusannya berupa dokumen keimigrasian, karantina, kesehatan pelabuhan, dan bea cukai. Hal ini dimaksudkan agar ketika kapal tibadan sandar di pelabuhan semua dokumen telah mendapatkan *clearance in* oleh syahbandar. Demikian sebaliknya saat kapal akan berangkat, perusahaan pelayaran/ keagenan terlebih dahulu mengurus dokumen-dokumen kapal serta pemeriksaan fisik kapal untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar. Dokumen tersebut diantaranya : surat *Sailing Declaration* dari Nahkoda/keagenan, dokumen kapal, bukti pembayaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dan jasa kepelabuhan, *manifest* muatan, dan *clearance* dari instansi terkait seperti bea cukai, karantina, imigrasi, kesehatan pelabuhanan. Tambahan jika kapal berlayar dari/ke luar negeri maka kapal wajib memiliki dokumen ISSC/setifikat keamana kapal

## 2.7 Dokumen Barang

*Shipping Order (SO)* atau sering di sebut *Shipping Instruction (SI)* merupakan Surat yang dibuat oleh *Shipper* / pengirim yang ditujukan kepada *Carrier* / kapal untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.

*Shipping Order* berisi :

1. Nama *shipper*,
2. Nama *Consignee* dipelabuhan bongkar,
3. *Notify address*,
4. Pelabuhan Muat,

5. Pelabuhan Tujuan,
6. Nama dan Jenis barang,
7. Jumlah Berat dan Volume,
8. *Shipping Mark*,
9. Total *Nett Weight*,
10. Total *Gross weight*,
11. Total *Measurement*,
12. *Freight and charge*,
13. B/L,
14. *Dated*,
15. *Commercial Invoice*, No.L/C.

*Shipping Instruction* merupakan sumber pengapalan, oleh karena itu kalau S/I sudah diterima oleh agen pelayaran (*accepted by the agent*) maka kedua belah pihak yaitu *shipper* dan *carrier* terikat kepada kesepakatan tersebut, yaitu pengapalan muatan. kalau *shipper* membatalkan pengapalannya, *carrier* yang bersangkutan mempunyai hak atas ganti rugi yang dinamakan *dead freight*. Sebaliknya kalau *carrier* membatalkan sailing, harus mengganti ganti rugi kepada *shipper*.

*Cargo Declaration* merupakan dokumen yang di buat oleh *shipper* (pengirim) ditujukan kepada master kapal, dokumen ini menyatakan bahwa cargo telah di inspeksi oleh *independent surveyor* yang menyatakan cargo aman untuk di angkut (coba baca rules IMSBC CODE)

Resi Mualim (*Mate Receipt*) Surat tanda terima barang / muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang ditanda tangani oleh mualim – I. Resi Mualim diberi catatan bila terdapat hal-hal yang tidak sesuai atau perlu keterangan tambahan. Apa yang tertera dalam *Mate receipt* akan tertera dalam Konosemen (*Bill of Lading*).

Resi Gudang, yaitu surat tanda muatan yang dikeluarkan oleh kepala gudang yang menerima muatan tersebut dari *shipper*. Biasanya *shipper*

menyerahkan muatan yang akan dikapalkan itu satu dua hari sebelum saat kedatangan kapal yang bersangkutan dipelabuhan pemuatan, untuk melakukan pemuatan.

Resi Gudang dibuat dalam lembar (atau lebih, sesuai kebutuhan) menggunakan warna yang berbeda-beda; masing-masing lembar mempunyai fungsi yang berbeda sbb:

1. Lembar ke-1 (asli), warna putih, sebagai surat Muat, yaitu surat penterahan muatan dari gudang ke perwira kapal.
2. Lembar ke-2, kuning, sebagai *mate's receipt* (resi mualim) asli, setelah muatan diterima oleh mualim dan segala kondisi muatan dicatat disitu, untuk *shipper*;
3. Lembar ke-3, warna merah jambu, sebagai Tembusan Resi Mualim, diserahkan kepada agen setempat sebagai dasar pembuatan *bill of Lading*;
4. Lembar ke-4, warna hijau, untuk arsip kapal;
5. Lembar ke-5 dan lembar ke-6, warna putih, untuk keperluan lainnya.

Lembar-lembar kedua dan seterusnya menggunakan kertas tipis sedangkan lembar kesatu menggunakan kertas HVS. Perusahaan-perusahaan pelayaran tertentu menggunakan formulir yang merupakan satu set dari mulai S/O sampai Resi Mualim.

*Tally Sheet* suatu daftar / catatan penghitungan jumlah / banyaknya muatan yang diterima atau muatan yang dibongkar oleh kapal. Penghitungan dilakukan oleh *Tally Clerk* dan disahkan / diketahui oleh Mualim I.

Manifest Surat yang merupakan suatu Daftar barang-barang / muatan yang telah dikapalkan. Dimana daftar tersebut berisi : Nama kapal, Pelabuhan Muat dan Pelabuhan tujuan, Nama Nakhoda, Tanggal, No. B/L, Pengirim (*Shipper*), Penerima (*Consignees*), Tanda (*Mark*), Jumlah / banyaknya (*Quantity*), Jenis barang / muatan (*Description of goods*), Isi & Berat (*Volume & Weight*) dan Keterangan jika ada. Dibuat oleh Perusahaan Pelayaran.

*Bill Of Lading* (Konosemen) Merupakan surat persetujuan pengangkutan barang antara pengirim (*Shipper*) dan Perusahaan Pelayaran (*Owner*) dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut. Juga dapat merupakan surat kepemilikan barang sebagaimana yang tertera dalam surat tersebut dan oleh karenanya dapat diperjual belikan sehingga *Bill of Lading* ini juga merupakan surat berharga.

*Letter Of Indemnity / Letter Of Guarantee* adalah Surat Jaminan yang dibuat oleh *Shipper* untuk memperoleh *Clean B/L*, dimana *Shipper* akan bertanggung jawab apabila timbul *Claim* atas barang tersebut.

*Delivery Order* Suatu surat yang menyatakan kepemilikan atas barang atau muatan. Dimana D/O dapat diperoleh dengan menukarkan B/L miliknya.

*Statement Of Fact* Laporan pelaksanaan kegiatan bongkar / muat mulai dari awal hingga selesai kegiatan.

*Stowage Plan* merupakan gambaran informasi kondisi muatan yang berada dalam ruang muat baik mengenai Letak, Jumlah dan Berat muatan sesuai consignment mark bagi masing-masing pelabuhan tujuannya

*Hatch List* daftar muatan yang berada dalam palka yang bersangkutan.

*Discharging List* daftar bongkaran muatan pada suatu pelabuhan tertentu.

*Damage Report* merupakan suatu surat berita acara kerusakan muatan yang terjadi diatas kapal sehubungan tanggung jawab pihak *carrier*.

*Marine Note Of Sea Protest* merupakan suatu berita acara atas kerusakan muatan diluar kemampuan manusia. Dibuat oleh Nakhoda dan di syahkan oleh Notaris.

*Notice Of Readiness ( NOR )* Suatu surat yang dibuat oleh Nakoda yang menyatakan bahwa kapal telah siap untuk melaksanakan kegiatan pembongkaran atau pemuatan.

## 2.8 Dokumen - dokumen kapal

Dokumen kapal (*ship's documents*) adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, dokumen-dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi, terdiri dari:

1. *Certificate of Registry* (Surat Tanda Kebangsaan)  
yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal di daftarkan.
2. *Meetbrief* (Surat Ukur)  
yaitu sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang (*length overall, length between perpendiculars*), ukuran lebar, dalam, sarang (*draught, draft*), ukuran dari tiap-tiap palka kapal, dan lain-lain.
3. *Sea worthy Certificate* (Sertifikat Layak Laut)  
yaitu sertifikat yang menyatakan kelayakan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan berlayar, dan lain-lain.
4. *Loadline Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul)  
yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul atas permukaan air laut minimum dan maksimum.
5. *Crew List* (Daftar Anak Buah Kapal)  
yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing.
6. *Radio Safety Certificate* (Sertifikat Keamanan Radio)  
yaitu sertifikat yang menetapkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.
7. *Safety Certificate* (Sertifikat Keamanan)  
yaitu sertifikat yang terutama diperuntukan bagi kapal penumpang. Dalam sertifikat ini diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila, maupun keamanan terhadap tindakan-tindakan anak buah kapal yang tidak pantas.

8. *Bill of Health* (Sertifikat Kesehatan)  
yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit dan bahwa orang-orang yang berada diatas kapal dalam keadaan baik. Surat keterangan ini diberikan setiap kali kapal bertolak dari sebuah pelabuhan.
9. *Cargo Ship Safety Construction Certificate* (keselamatan konstruksi kapal)  
Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS *regulation* 1/10. Serta persyaratan chapter II-1 dan II-2, yang lain dari berhubungan dengan rencana pemadaman kebakaran dan sijiil kebakaran. Sertifikat ini dikeluarkan oleh negara kapal itu (*flag state*) dan berlaku untuk masa waktu 5 (lima) tahun (SOLAS *Protocol* 1998, reg1/2)
10. *Cargo Ship Safety Equip-ment Certificate* (Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang)  
Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS, serta persyaratan chapter II-1, II-2, III dan persyaratan SOLAS.
11. *Cargo Ship Safety Radio Certificate* (Sertifikat Keselamatan Radio Kapal)  
Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 300 GT, yang dilengkapi dengan peralatan instalasi radio yang diakui oleh flag state yang berlaku untuk masa 1 tahun. *Record of Equipment* (form R). Melengkapi sertifikat ini harus selalu berada dalam keadaan terpasang (SOLAS 1974, reg 1/2)

## 2.9 Sertifikat Kapal

Sertifikat kapal adalah dokumen yang harus dimiliki oleh sebuah kapal saat kapal baru dibangun atau baru dimiliki setelah proses pembelian. Setiap kapal baru akan selalu disurvei dan diperiksa oleh instansi-instansi pemerintahan yang berwenang dalam menilai kelayakan dan tujuan operasionalnya sesuai dengan peraturan dan Undang-Undang yang berlaku. Hanya setelah pemeriksaan

dan survey selesai, baru kemudian kapal tersebut akan diberikan sertifikat dan kelengkapan surat-surat kapal lainnya. Setelah mendapatkan sertifikat dan surat-surat tersebut, maka kapal tersebut baru dinyatakan dan diperbolehkan untuk melakukan pelayaran sesuai dengan fungsi dan tujuan yang tertera dalam surat-surat kelengkapannya. Jika belum mendapatkan sertifikat dan kelengkapan surat-surat yang diperlukan atau kapal tersebut telah berlayar dan dioperasikan maka bisa dinyatakan bahwa kapal tersebut sudah melakukan tindakan ilegal dan pelanggaran terhadap Undang-Undang yang berlaku yang bisa mengakibatkan kapal tersebut disita dan ditahan oleh pihak yang berwajib. Di Negara Indonesia sendiri, selayaknya pengurusan sertifikat dan surat-surat tersebut diurus langsung oleh instansi Perhubungan Laut Indonesia. Segala jenis kapal yang ingin berlayar dan melakukan aktivitas di wilayah Kelautan Republik Indonesia harus dibawah pengetahuan dan mendapat izin dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Indonesia.

Sertifikat ini dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi atau Badan Klasifikasi yaitu organisasi swasta atau pemerintah yang bertujuan untuk mengawasi perencanaan dan pembangunan kapal serta pemeliharaan kapal dalam hubungannya dengan laiklaut, dan juga untuk menetapkan golongan, tingkat atau kelas kapal sesuai peraturan kelas untuk setiap kapal tertentu.

Prosedur penerbitan sertifikat kapal dilakukan dengan cara pemilik kapal mengajukan permohonan untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal kepada Syahbandar. Sebelum diterbitkan sertifikat keselamatan, kapal terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap nautis, teknis dan kondisi kapal oleh petugas pemerintah yang ditunjuk (*Marine Inspector*) yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan keselamatan, radio danmesinkapal. Jika petugas pemeriksa (*Marine Inspector*) menyatakan kondisi kapal dalam keadaan baik atau layak, dengan dituangkan dalam laporan pemeriksaan dan tidak terdapat kekurangan maka kapal tersebut dapat diterbitkan sertifikat kapal.

## 2.10 Pengertian Sistem *Inaportnet*

Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 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, menggunakan alamat domain <http://inaportnet.dephub.go.id>

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 Jenderal 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 :

- a. Penerapan *Inaportnet* secara *online* dilakukan secara bertahap
- b. Tahap awal penerapan *inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 6 (enam) pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Pelabuhan Bitung.
- c. Penerapan *Inaportnet* di pelabuhan selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan peraturan menteri.

6. Bab III Pasal (6) Direktur Jenderal bertanggung jawab terhadap pelaksanaan *Inaportnet* (PM 157 : 2015)

*Inaportnet* adalah suatu sistem dimana tersedianya suatu wadah (portal) untuk dioperasikan dan diintegrasikannya untuk seluruh pola kegiatan baik pelayanan dan perizinan (*Clearance*) dari instansi terkait yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan, sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses *Port Clearance*. (Retno Indriyanti, Baharudinsyah Dwi Novarizal, 2019). Menurut (Retno Indriyanti, Baharudinsyah Dwi Novarizal, 2019) *inaportnet* memiliki Karakteristik sebagai berikut :

- a. Berbasis web selalu dapat di akses dimana saja
- b. Mudah digunakan bagi para pengguna jasa angkutan laut
- c. Aman pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya

- d. Cerdas sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna
- e. Netral tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna.

Fungsi -fungsi *Inaportnet* sebagai berikut :

- a. *Single submission* yaitu mempermudah proses
- b. Layanan *online* yang berfungsi menghemat waktu dan biaya bagi pengguna jasa angkutan laut
- c. Mempercepat proses layanan secara keseluruhan bagi pengguna jasa angkutan laut
- d. Meminimalisir kesalahan memasukan data dan dokumen untuk pelayanan kapal
- e. Mempermudah monitoring penggunaan layanan inaportnet
- f. Meningkatkan daya saing pengguna jasa angkutan laut.

### **2.11 Hambatan Hambatan dalam sistem *Inaportnet***

Menurut (Retno Indriyanti, Baharudinsyah Dwi Novarizal, 2019) Dalam layanan online berbasis *inaportnet* ini masih terdapat beberapa kendala dalam *standar Operating Produce* dan *Service Level Agreement* serta bentuk aplikasi *inaportnet* yang dikerjakan oleh agen pelayaran sehingga menghambat kerja bagi para pengguna jasa angkutan laut, masalah-masalah yang terjadi antara lain:

1. kualitas layanan rendah, masih rendahnya kualitas layanan dapat mempengaruhi operasional prosedur sistem *Inaportnet*. Pelayanan publik yang baik merupakan fasilitas utama yang harusnya disediakan oleh Ditjen Hubla kepada pengguna jasa *Inaportnet*. Kenyataan dalam sistem *Inaportnet* terkadang masih ditemukan pelayanan yang tidak sesuai dengan keinginan para pengguna jasa.
2. Gangguan Jaringan sering terjadinya gangguan pada jaringan layanan dapat mempengaruhi prosedur operasional sistem *Inaportnet*. Gangguan jaringan internet disebabkan oleh lemahnya server internal dalam sistem *Inaportnet*. Dalam penerapan layanan online gangguan pada jaringan salah satu faktor yang dapat menjadi kendala utama bagi para pengguna jasa. Selain

memperlambat pekerjaan gangguan pada jaringan akan menimbulkan kerugian pada para pengguna jasa layanan *Inaportnet* sehingga akan memperlambat pengurusan izin suatu kapal.

3. Ilmu Pengetahuan dan Teknologi yang Masih Rendah Kurangnya Ilmu Pengetahuan dan Teknologi pada agen pelayaran. Ilmu pengetahuan dan Teknologi merupakan hal penting dalam suatu layanan online *Inaportnet*. Agen pelayaran yang belum mengetahui seberapa pentingnya ilmu pengetahuan dan teknologi, akan sulit untuk mengerjakan layanan online yang berbasis *Inaportnet* ini, dikarenakan seluruh layanan *Inaportnet* terhubung langsung dengan sistem internet dan teknologi komputer.
4. Prosedur Penggunaan Aplikasi yang Rumit Sistem dan Prosedur Penggunaan yang masih dianggap rumit dalam aplikasi *Inaportnet* tidak sedikit agen pelayaran yang mengeluh tentang prosedur penggunaan aplikasi yang berbelit-belit dan rumit. Bagi para pemula penggunaan prosedur menjadi salah satu kendala dikarenakan banyaknya layanan dalam aplikasi yang terlalu banyak alur sehingga menimbulkan kebingungan.