

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pelabuhan**

##### **1. Pengertian**

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 angka 16, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan juga kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Munurut Henrikus Galih, 2017 dalam penelitian Elfrida Gultom, 2017 tentang kegiatan suatu pelabuhan dapat dihubungkan dengan kepentingan ekonomi dan kepentingan pemerintah lainnya, dimana secara signifikan pelabuhan ditempatkan sebagai pemacu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.

##### **2. Peranan Pelabuhan Dalam Sistem Transportasi Nasional**

Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industry di daerah akan maju dengan sendirinya. Dan dari sisnilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut membesarkan kota kota tersebut. Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan

dan menjadi tempat transaksi beberapa badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan lain sebagainya. (Lasse, 2014)

Sebagai negara kepulauan, peranan pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antarpulau maupun antarnegara. Namun, ironisnya, kondisi pelabuhan di Indonesia sangat memprihatinkan. Hampir semua pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini sudah ketinggalan zaman. Dari 134 negara, daya saing pelabuhan di Indonesia berada di peringkat ke-95, sedikit meningkat dari posisi 2008 yang berada di urutan ke-104. (Elfrida Gultom, 2017)

### 3. Fungsi Dasar Pelabuhan

Fungsi pelabuhan sebagai tempat bersandar dan berlabuhnya kapal-kapal, sudah tidak dipungkiri lagi. Sudah sejak dahulu kala peran dan fungsi dari pelabuhan sudah menjadi perhatian Pemerintah, sejak dahulu telah ditetapkan tentang jenis dan macam pelabuhan, antara lain sebagai lingkungan kerja dan tempat berlabuh bagi kapal-kapal dan kendaraan air lainnya untuk menyelenggarakan bongkar muat barang, hewan dan penumpang. Pelabuhan yang diusahakan, adalah pelabuhan dalam pembinaan Pemerintah yang sesuai dengan kondisi, kemampuan dan perkembangan potensinya diusahakan menurut asas-asas/ hukum perusahaan atas ketetapan Menteri. Pelabuhan yang tidak diusahakan adalah pelabuhan dalam pembinaan Pemerintah yang sesuai dengan kondisi, kemampuan dan perkembangan potensinya masih lebih menonjol sifat pemerintahannya dan atau yang belum ditetapkan sebagai pelabuhan yang diusahakan. (Johny Ibrahim, 2010)

### 4. Pelabuhan Dwikora Pontianak Kalimantan Barat

Pelabuhan Dwikora adalah pelabuhan yang berfungsi ditepi sungai Kapuas, menjadi urat nadi ekonomi dan menghubungkan seluas 146,8 ribu km<sup>2</sup>

di Provinsi Kalimantan Barat. Wilayah yang luasnya sebanding dengan pulau Madura ini antara lain terdiri dari Pontianak, Sintete, Sambas, Sintang, Sanggau, Kapuas, Hulu, Telok Air Tampak 2 kawasan pelabuhan bawah naungan PT. (Persero) Pelindo II Pontianak yaitu Pelabuhan Sintete dan Pelabuhan Ketapang, Pelindo II memiliki terminal Petikemas untuk pelabuhan Pontianak yang telah dilengkapi dengan *container* dan berbagai peralatan yang mampu menghasilkan sesuatu yang optimal saat pelayanan kapal dan barang.

## 2.2 Keagenan

### 1. Pengertian Keagenan Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal pasal 1 ayat 1 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.

Menurut R. Lingga, 2019 *Agent* / agen adalah seseorang yang berbuat atas nama orang lain. Dalam *Shipping* adalah seseorang yang bertindak untuk satu atau beberapa *party* yang berkepentingan dalam *charter*. Agen yang sama itu mungkin akan bertindak atas nama pemilik kapal dan *charterer*, dikenal 3 jenis agen kapal yaitu:

#### a. *General agent* (agen umum)

perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama di Indonesia.

b. Sub agen

Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent.

c. Cabang agen

Adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Di usaha dalam pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tremper*, pelayaran *liner* akan menunjuk general agent atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tremper akan menunjukan agent khusus (*spesial agent*) karena hanya dipakai pada saat kapalnya di charter di sebuah Pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar muat. Dalam melakukan tugasnya di Pelabuhan, agent yang ditunjuk dinamakan *port agent*. *Port agent* yang di tunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk *sub-agent* untuk mewakilinya. *Port agent* tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*. Bilamana dalam sebuah *charter party*, salah satu pihak umpama pencharter telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agent lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*.

2. Tugas dan Status Agen Pelayaran

Menurut R.P. Suyono, 2001 keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

#### a. Tugas Agen Pelayaran

Menurut Capt. R.P. Suyono, 2001 secara garis besar, tugas *agent* ada dua jenis, yakni tugas pengurusan perijinan dan koordinasi. Adapun tugas meliputi:

Tugas perijinan:

- 1) Mengusahakan muatan kapal.
- 2) Mengurus bongkar dan muat barang-barang.
- 3) Mengurus kebutuhan awak kapal (misalnya ada ABK yang sakit memerlukan pengobatan).
- 4) Mengurus *clearance* ke luar masuk kapal di pelabuhan.
- 5) Mengurus kebutuhan kapal bunker, air, dan bahan bakar, serta bahan makanan.
- 6) Menyelesaikan dokumen-dokumen muatan.

Tugas koordinasi:

- 1) Koordinasi operasi pemasaran
- 2) Koordinasi keuangan
- 3) Penunjuk sub-agen
- 4) Mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal
- 5) Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi.

#### b. Angkutan Laut

Aspek Legalitas Transportasi Laut peraturan terkait bidang transportasi laut untuk memperlancar kegiatan penyelenggaraan transportasi laut adalah sebagai berikut, UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran meliputi aturan mengenai mengenai kegiatan penyelenggaraan Transportasi laut secara rinci mencakup hal-hal sebagai berikut:

- 1) Angkutan di perairan uraian mengenai angkutan di perairan dapat dijelaskan sebagai berikut.

- a) Angkutan laut dalam negeri (pengoperasian dan perijinan).
  - b) Angkutan laut Luar Negeri (keagenan umum, dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing).
  - c) Angkutan laut khusus (perijinan).
  - d) Angkutan laut pelayaran rakyat.
  - e) Angkutan sungai dan danau.
  - f) Angkutan penyeberangan.
  - g) Angkutan di perairan untuk daerah tertinggal ataupun Wilayah terpencil.
- 2) Tata cara dan prosedur perizinan angkutan di perairan.
- Tata cara dan persyaratan perizinan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan berupa :
- a) *Clearance in/out*
  - b) Jasa Pengurusan Transportasi.
  - c) Angkutan Perairan Pelabuhan.

### 2.3 Pengertian Kapal

Menurut KUHD Pasal 309 mengenai kapal adalah sebuah alat berlayar, apapun namanya dan sifatnya sedangkan dengan alat berlayar dimaksudkan benda yang dapat mengapung dan dapat bergerak di air dan kapal di anggap termasuk alat alat pelengkapanya, yaitu benda benda yang dapat dilepaskanya tanpa mengganggu kapal (kemudi, rantai, jangkar, tali temali, kompas dan lainnya ). Adapun bagian yang dimaksudkan benda benda menjadi satu dengan badan kapal sehingga kalau benda tersebut dilepaskan kapal menjadi rusak antara lain yaitu anjungan kapal, buritan kapal, lunas dan haluan kapal.

Menurut R.P.Suyono, 2005 Berdasarkan rutenya kapal dagang dapat dibagi menjadi *tramper dan liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan rute dan tujuan tidak tetap. Sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan rute dan jadwal yang tetap. Dengan ini kapal dapat dibagi menjadi :

### 1. Kapal Penumpang

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut penumpang dari daerah satu kedaerah lainnya dan merupakan alat transportasi laut.



### 2. Kapal *Tanker*

Kapal jenis ini fungsinya adalah untuk mengangkut muatan(minyak) yang mana kapal tersebut di buat sesuai dengan kontruksi atau jenis muatan yang akan dimuat layaknya kapal *crude oil*, *chemical* dll.



### 3. Kapal *Container*

Kapal jenis ini adalah fungsinya untuk mengangkut barang barang dalam jumlah banyak yang dimana dimuat dalam peti kemas agar, muatan tersebut tetap dalam keadaan aman yang layaknya sesuai dengan muatan yang akan dimuat misalnya muatan yang harus didinginkan atau diawetkan .



#### 4. Kapal Curah

Kapal jenis ini berfungsi untuk memuat muatan layaknya seperti gula, gandum, semen dan beras akan tetapi muatan ini tidak dalam bentuk kemasan.



#### 5. Kapal Tongkang

Kapal jenis ini fungsinya untuk mengangkut kendaraan roda empat serta kendaraan alat berat dan mesin mesin akan tetapi kapal tongkang dibangun khusus untuk mengangkut muatan yang tidak memiliki mesin penggerak yang mana dalam hal ini di dorong oleh *tug boat*.



#### 6. Kapal *Roll On / Roll Off*

Kapal jenis ini fungsinya untuk mengangkut penumpang kendaraan roda empat serta kendaraan alat berat lainnya.



#### 7. Kapal Tunda

Kapal jenis ini fungsinya untuk menunda kapal lainya yang akan memasuki area pelabuhan untuk sandar dan berangkat keluar pelabuhan agar aman selama memasuki kawasan pelabuhan.



## 8. Kapal Pandu

Kapal jenis ini fungsinya untuk membantu penundaan kapal kapal yang akan memasuki area pelabuhan dan membawa atau menjemput pandu untuk tambatan dan berangkat dari pelabuhan.



## 9. Kapal Perang

Kapal perang adalah kapal yang digunakan sebagai kendaraan untuk suatu kepentingan militer atau untuk angkatan bersenjata. Kapal perang Umumnya terbagi atas kapal induk, kapal kombatan, kapal patroli, kapal angkut, kapal selam dan kapal pendukung yang digunakan angkatan laut seperti kapal tanker dan kapal tender.

### **2.4 Dokumen-Dokumen Kapal**

Menurut Pasal 1 angka 34 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, bahwa Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, adapun persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta saat pengoperasian kapal di perairan Indonesia. Terhadap kapal dengan jenis dan ukuran tertentu, kapal wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk dilakukan pemeriksaan dan pengujian, sehingga kapal dinyatakan memenuhi syarat keselamatan dan

diberikan sertifikat. Kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi artinya sertifikat-sertifikat kapal tersebut tidak berlaku bilamana masa berlaku sertifikat telah berakhir atau kapal tidak melaksanakan pengukuhan sertifikasi (endorsement) atau kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau kapal berubah nama atau kapal berganti bendera atau kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal atau kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal serta kapal tenggelam atau hilang atau kapal ditutuh (scrapping). Sertifikat kapal juga dapat dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya atau kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah. Dokumen-dokumen termasuk yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga, terdiri dari:

1. Surat laut.
2. Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Construction Certificate*).
3. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*).
4. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*).
5. Sertifikat Manajemen Kelesamatan *Safety Management Certificate* (SMC).
6. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan *Documen Of Compliance* (DOC).
7. Sertifikat Garis Muat International (*International Load Line Certifcae*).
8. Sertifikat Klasifikasi Lambung (*Certificate Of Clasification For Hull*).
9. Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate Of Clasification For Machinery*).
10. *Wrecks Removal insurance*.

11. Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*).
12. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran (*National Pollution Prevention Certificate*).
13. *Inflatable Liferaft*.
14. *Fire Extinguishers* (PMK).
15. Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip (*National Anti Fouling System*) AFS.
16. Sertifikat bebas tindak sanitasi kapal atau sertifikat kesehatan kapal (*Derrating*).

## 2.5 Pelayanan Kapal

Menurut Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, operasi pelayanan kapal dimulai ketika Otoritas Pelabuhan (OP) selaku penyelenggara pelabuhan menerima Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang disampaikan perusahaan pelayaran/operator kapal atau agen, untuk ditindak lanjuti dengan persiapan penyediaan fasilitas labuh, tambat, pandu, tunda, kepil..

Aktivitas sebelum kapal memasuki area kolam pelabuhan yakni kapal berada dilokasi labuh jangkar (*anchorage area*) setelah sebelumnya perusahaan pelayaran atau operasi kapal ataupun agen mengirimkan RKSP/PKK. Kapal yang berkunjung melakukan komunikasi radio atau melalui media elektronik untuk menjelaskan data kedatangan kapalnya kepada stasiun pandu (*pilot station*).

Stasiun pandu selanjutnya memberikan informasi yang diperlukan kapal, kemudian memberikan juga panduan bagi kapal untuk menerima kedatangan personel pandu. Sementara itu, Otoritas pelabuhan menjalankan aktivitas memproses PPKB-PPKBD. dan kegiatan inspeksi sewaktu kapal masih berada di *anchorage area*, di ikuti dengan pemberian *multi clearances* syahbandar, bea cukai, imigrasi, dan karantina kesehatan. *Clearance In* dari instansi pemerintah

tersebut dilanjutkan dengan aktivitas pemanduan kapal.

Layanan jasa pemanduan, penundaan, dan pengepilan berlangsung pada saat ketika kapal mulai olah gerak meninggalkan area labuh jangkar, personel pandu yang bertugas meluncur dengan kapal pandu, merapat dan naik ke atas kapal, pandu memberikan asistensi dan informasi prosedur yang berlaku dipelabuhan kepada nahkoda kapal. Jikalau ditugaskan oleh nahkoda untuk memegang komando dikapal, maka pandu yang bersangkutan mejalankannya dengan ketentuan segala perintah yang diberikan pandu tetap tanggung jawab nahkoda.

Di saat posisi kapal sudah mendekat ketempat tambatan atau kade yang telah ditetapkan, kapal kepil membantu mengikat tali.

1. Penatalaksanaan yang penting untuk kapal masuk, antara lain:
  - a. Pandu membawa surat perintah tugas dan dokumen bukti pelayanan yang akan ditandatangani nahkoda.
  - b. Koordinasi antara pandu dan petugas kade meter di terminal untuk presisi posisi penyandaran kapal.
  - c. Petugas pandu dan kade masing-masing mencatat waktu ikat tali pertama kapal didermaga (*bollard*) sebagai titik awal penetapan waktu tambat (*berthing time*) kapal.
  - d. Sebelum pandu meninggalkan kapal, bukti pelayanan pandu atau sertifikat pandu ditandatangani oleh nahkoda/perwira yang mewakili.
  - e. Nahkoda kapal tunda membuat laporan pelayanan tunda yang mencatat waktu awal dan akhir pelayanan dan rute pelayanan. Pelayanan pandu, tunda, dan kepil kapal keluar berlangsung setelah Syahbandar memberikan persetujuan/ijin keluar (*Clearance Out*) dan otoritas pelabuhan memerintahkan pemanduan, penundaan, serta pengepilan.
2. Penatalaksanaan yang penting untuk kapal keluar, antara lain:
  - a. Pandu melaksanakan *visual inspection* atas kondisi kapal dan membuat dokumentasi yang perlu bagi keselamatan pelayaran.

- b. Pandu berkoordinasi dengan petugas kade untuk mencatat data yang sama perihal waktu lepas tali terakhir.
- c. Sertifikat pandu dibuat dan ditandatangani nahkoda/perwira menjelang pandu merampungkan tugas dan turun dari kapal.
- d. Nahkoda kapal tunda membuat laporan pelayanan tunda yang mencatat waktu awal dan akhir pelayanan dan rute pelayanan.

Aktivitas yang mengikuti pemanduan, penundaan, dan pengepilan kapal masuk, yakni kapal berada terikat secara *firm* di kade pada posisi kapal yang telah berada dan terikat dengan sempurna ditempat yang sesuai menurut rencana, siap melaksanakan kegiatan bongkar muat. Penempatan kapal di dermaga dilaksanakan melalui koordinasi pandu dengan petugas kade meter diterminal, ukuran *Lenght Over All* (LOA) kapal dijadikan patokan penetapan kade meter dan untuk mencegah terjadinya benturan sesama kapal ditambatan, disediakan *clearance* atau *safety space* masing-masing meter dihaluan dan diburitan.

- e. Pengisian air bersih untuk kapal dan atau bahan bakar bakar (*bunker*) jika dimungkinkan dari aspek keamanan, dan pemindahan limbah dari kapal ke fasilitas limbah dan dapat dilaksanakan bersamaan waktu dengan bongkar muat. Setelah bongkar muat dinyatakan selesai, dua aktivitas mengikuti yakni masing-masing *clearance out* instansi syahbandar dan *CIQ* dan pengurusan/penerbitan berbagai kelengkapan dokumen muatan dan surat-surat kapal. Pelabuhan memberikan fasilitas dan pelayanan untuk kapal yang berkunjung. Pelayanan tersebut bisa dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang.

## **2.6 Clearance in dan Clearance out**

Pada dasarnya kegiatan perusahaan pelayaran adalah pengurus segala sesuatu yang di butuhkan kapal dan mengurus proses *clearance in* dan *clearance out* kapal dari pelabuhan yang disinggahi baik oleh kapal dari perusahaan itu sendiri maupun kapal dari perusahaan asing. (A. Muh. Padang Saputra. Ap dkk, 2020) kegiatan *Clearance in* dan *Clearance out* sebagai berikut:

1. *Clearance in* kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan yang terkait dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, kemudian daerah dalam pelabuhan sampai kapal sandar di dermaga untuk mengadakan kegiatan bongkar muat dan kegiatan-kegiatan lainnya.
2. *Clearance out* kapal adalah proses perizinan keberangkatan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya yang selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan berikutnya.

## **2.7 Pihak-Pihak Yang Terkait Dalam Pengurusan Dokumen Kapal**

### **1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan**

Menurut Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting.

### **2. Kantor Distrik Navigasi VTS Kelas III Pontianak**

Menurut Pasal 1 Angka 43 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.

### 3. Kesehatan Pelabuhan (*Port Health*)

Derpertemen Kesehatan yang berperan sangat penting dan strategis dalam melaksanakan fungsi cegah dan tangkal penyakit menular dan wabah. (Lasse, 2014) Adapaun tugas Kesehatan Pelabuhan adalah:

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *derating certificate*, daftar awal kapal dan penumpang
- c. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*.
- d. Mengawasi tumbuh – tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.

## 2.8 Sistem *Inapornet*

*Indonesian Port Integration (Inaportnet)* adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, dan mudah yang terintegrasikan dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industry logistic untuk meningkatkan daya saing komunitas logistic Indonesia (Wulyo, 2019).

*Inapornet* merupakan sitem layanan tunggal secara elektronik berbasis *Internet/Web* untuk mengintegrasikan system informasi kepelabuhanan yang standart dalam melayani kapal dan barang secara fisik dan seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait pelabuhan. *Inaportnet* memungkinkan pengurusan adminstrasi online terintegrasikan untuk surat izin kelayakan berlayar,

surat izin kesehatan kapal, surat sehat karantina, *entry/exit permit* bagi pekerja kapal, serta bagi izin lain yang di perlukan sebuah kapal untuk standart atau berlayar. Emili atau kapten kapal akan mengetahui dokumen apa saja dan berapa biaya yang di perlukan, serta izin mana yang telah diperoleh dan mana yang tidak. Ini akan mempercepat waktu yang di butuhkan suatu kapal untuk mendapatkan izin merapat atau pergi dari dermaga (Wulyo, 2019).

Penerapan *Inaportnet* di pelabuhan bertujuan meningkatkan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan agar dapat berjalan cepat, valid, transparan, dan terstandart serta biaya yang minimal sehingga dapat meningkatkan daya saing pelabuhan di Indonesia. Dalam pelaksanaannya, penerapan *Inaportnet* di pelabuhan harus di dukung oleh beberapa system lainya seperti System Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Laut (SIMLALA), Sistem Kapal ( Aplikasi Pendaftaran Kapal Online, Aplikasi Sertifikasi Pelaut), dan System Informasi Kepelabuhanan, serta system yang ada pada Badan Usaha Pelabuhan (BUP). *Inaportnet* akan dapat berjalan dengan baik, sehingga seluruh system harus di bangun dan di kembangkan secara bersinergi dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan. (M. Hasani 2017).

Pengguna *Inaportnet* adalah instansi pemerintah & badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti: shipping lines / agents, freight forwarder, CFS (Container Freight Station), Custom brokerage/PPJK, importer & exportir, depo container, warehouse, dan inland transportation (truk, kereta api dan tongkang). (Lupita Cahyani Sulam dkk, 2020) Manfaat *Inaportnet*, antara lain sebagai berikut :

1. Kecepatan layanan dari sisi waktu layanan akan tereduksi menjadi lebih kecil bila dibandingkan dengan sebelum adanya *Inaportnet*.
2. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.

3. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya.
4. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal), SPOG (Surat Penetapan Olah Geak), SPB (Surat Persetujuan Berlayar).
5. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di Pelabuhan.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Tidak semua kapal dapat dilayani dengan sistem *online Inaportnet* atau dengan kata lain pelayanan yang digunakan dengan cara manual, Ada pun kapal – kapal yang tidak dilayani menggunakan sistem *Inaportnet* adalah sebagai berikut :

- a. Kapal pelayaran rakyat.
- b. Kapal yang berukuran 35 GT kebawah.
- c. Kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam, dan
- d. Kapal Perikanan.