

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelayanan

Pelayanan adalah usaha melayani kebutuhan orang lain dengan memperoleh imbalan atau jasa. Menurut AS. Moenir (2016), Pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain yang langsung. Kebutuhan-kebutuhan tersebut meliputi kebutuhan fisik, kebutuhan sosial, dan kebutuhan psikologis. Endar Sugiarto menyatakan pelayanan adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan orang lain (konsumen, pelanggan, tamu, klien, pasien, penumpang dan lain-lain) yang tingkat pemuasannya hanya dapat dirasakan oleh orang yang melayani maupun yang dilayani. Perilaku pelayanan karyawan adalah tindakan individu (karyawan) untuk memenuhi kebutuhan orang lain (tamu atau konsumen). Pelayanan optimal akan memberikan kepuasan kepada orang lain tersebut. Tolok ukur pelayanan yang baik melalui pemenuhan kebutuhankebutuhan dan keinginan-keinginan tamu. Penilaian kualitas pelayanan ditentukan oleh tamu sebagai pemakai jasa pelayanan tersebut.

Menurut Kotler (2008:83), pengertian pelayanan yaitu setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Pelayanan (*service*) bisa dipandang sebagai sebuah sistem yang terdiri atas dua komponen utama, yakni *service operations* yang kerap kali tidak tampak atau tidak diketahui keberadaannya dan *service delivery* yang biasanya tampak (*visible*) atau diketahui pelanggan (sering disebut pula *front office* atau *frontstage*). Dari definisi di atas dapat diketahui bahwa di dalam pelayanan selalu ada aspek interaksi antara pihak konsumen dan pihak produsen, meskipun pihak-pihak yang terlibat tidak selalu menyadari. Pelayanan bukan suatu barang, melainkan suatu proses atau aktivitas yang tidak berwujud.

2.2 Kedatangan dan Keberangkatan kapal

Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan kapal merupakan kegiatan yang di tanda tangani oleh bagian operasional perusahaan pelayaran yang mengageni kapal yaitu *Boarding Agent* selaku Petugas lapangan, mulai sebelum kapal tiba di pelabuhan sampai dengan kapal akan meninggalkan pelabuan. Menurut Saputra Ap, Syamsiah, & Limbong, 2020, Kedatangan dan Keberangkatan adalah sebagai berikut:

1. Kedatangan Kapal

Kedatangan kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap pihak-pihak 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. Keberangkatan Kapal

Keberangkatan 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.

2.3 Kapal

1. Pengertian Kapal

Secara umum Kapal adalah seluruh kendaraan pengangkut yang mengapung di atas air dan berfungsi sebagai sarana transportasi orang dan barang dari lokasi ke lokasi lainnya. Sedangkan menurut Undang-Undang No 17 tahun 2008 kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun

yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau tenaga manusia, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun jenis-jenis kapal sebagai berikut:

a. *Kapal Tanker*

Kapal tanker ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Diantara berbagai jenis kapal tanker, super tanker dirancang untuk mengangkut minyak sekitar teluk Afrika dan Timur Tengah. Super tanker terbesar adalah pengangkut terbesar di dunia. Disamping mengangkut pipa saluran, kapal tanker juga kendaraan untuk mengangkut minyak mentah, yang kadang-kadang menimbulkan malapetaka lingkungan akibat tumpahan minyaknya ke laut. Kapal yang menetapkan standar keselamatan yang sangat tinggi mengingat muatan yang dibawanya sangat berbahaya.

b. *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 kran muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

c. *Full Container Vessel* (Kapal Petikemas)

Kapal ini khusus dibuat untuk mengangkut petikemas (*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. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus. Oleh karena terminal khusus untuk

petikemas harus di buat, 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 *break bulk vessel* untuk menyatakan bahwa kapal tersebut membuka diri untuk membongkar muat.

d. *Bulk Carrier* (Pengangkutan Muatan Curah)

Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan hanya satu *deck* 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 yang diangkat kekapal dengan bantuan derek kapal diletakan diatas palka dahulu. Karung-karung tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Di tempat pembongkaran, isi dari palka disiap atau dibongkar dengan pertolongan *conpeyor*. Palka dari kapal *bulk carrier* berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah tengah-palka. Kendala ekonomi yang ada apa kapal *tanker* dan kapal *dry-bulk* adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilakukan terpaksa dalam keadaan kosong atau karena tidak ada muatan saat balik (*return cargo*) dan oleh karena itu tidak menghasilkan uang tambahan. 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 akan menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi dalam keadaan kosong.

e. *Passenger ship* (Kapal penumpang)

Di perairan Indonesia. Dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutn di Indonesia didonimasi oleh PT Peln

(Pelayaran Nasional Indonesia), sebuah perusahaan negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud untuk mengganti perusahaan colonial Belanda KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) dengan nama mula-mula pepuska (yayasan penguasaan kapal) yang salah seorang pendiriannya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952. Pepuska berubah nama menjadi Pelni.

f. *Lighter Carrier* (pengangkutan tongkang)

Kapal pengangkutan tongkang adalah variasi dari kapal pengangkutan petikemas, di mana sebagai pengganti petikemas kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Kapal ini tidak memerlukan terminal khusus seperti petikemas dan, secara teori, juga tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ketempat berlabuh, Membongkar tongkangnya yang ditarik oleh kapal gandeng sambil memuat tongkang- tongkang yang sudah diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatnya.

g. *Fishing vessel* (Kapal Penangkapan Ikan)

Kapal yang disebut untuk menangkap ikan dengan berbagai cara, seperti *purse-seining*, *long-lining*, *beam trawling* dan *stern- trawling*. Kapal ini seringkali dilengkapi peralatan pendingin dan peralatan untuk memperoses lebih jauh.

h. *General Cargo Breakbulk Vessel*

Menurut sejarahnya, kapal jenis yang mula-mula beroperasi sebagai kapal angkutan serba guna, sebelumnya ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat. kapal ini juga adalah kapal sebagai penelitian yaitu kapal MV. PHUC THUAN. Demi efisiensi Kapal *general cargo* tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar/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. Pengangkutan kargo curah kering adalah segmen yang di layani oleh paling banyak jenis kapal pengangkutan kargo kering.

i. Freedom Vessel

Kapal *freedom vessel* adalah kapal *general cargo* yang dibuat setelah Perang Dunia II untuk pengangkutan serba guna. Amerika telah membuat kapal jenis “*Liberty*” dalam Perang Dunia dan diproduksi massal. Oleh karena kapal *Liberty* mudah digunakan oleh negara- negara lain, seperti Inggris dan Jepang maka, setelah Perang Dunia II usia, dibuat *Leberti replacement ships* yang dinamakan *freedom vessel*-(Lia, Amalia, & Haryanto, 2020).

2.4 Keagenan

1. Pengertian Keagenan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM Tahun 2019 Tentang penyelenggaraan dan pengusahaan Keagenan Kapal pasal 1 Usaha Keagenan Kapal adalah usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan asing dan / atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

Menurut Ririn, 2021 Keagenan adalah Perusahaan pelayaran yang di tunjuk perusahaan lain di Indonesia atau asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapal tetapi dapat juga di tunjuk sebagai agen yang di butuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain. Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktivitas kapal atau perusahaan pelayaran, Adapun 3 jenis keagenan menurut (Sri dkk, 2019) yaitu sebagai berikut :

a. General Agent (Agen Umum)

Perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang di

tunjuk 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. Sub Agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.

2. Tugas Agen

Tugas agen di mulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik atau 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 menunjuk cabang-cabang sebagai port agent pelaksanaan untuk pelayanan kapal (*husbanding*) dan muatan dari kapal principal (*can-vassing*). Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai:

1. Pelayanan Operasional Kapal – kapal principal.

- a. Port information (*port facility, port formality, custom of the port*).
- b. Keperluan kapal, seperti *bunker air, profision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
- c. Penyelesaian dokumen, *Bill of Lading, manifest, hatch list, stowage plan, crew list*, dokumen unuk bongkar/muat, *Ship Husbanding*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, *Port Administration*, Dokumen Kapal lainnya.
- c. Permintaan advance payment untuk *part expenses, cargo expenses*, keperluan kapal, dan lain-lain
- e. Memberikan informasi 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, peralatan bongkar muat, cargo prospect/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 dibongkar/dimuat, sisa ruangan kapal, perkiraan freight, perkiraan biaya – biaya *disbursement*. Selanjutnya *port agent* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet, outturn report, damage 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 memberi pelayanan informasi kepada consignee.
- b. Menandatangani B/L atas nama Principal.
- c. Bila consignee belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin principal (tertulis).

3. Pelayanan Kapal

Melakukan pelayanan terhadap kapal dan muatannya secara rinci hampir sama dengan tugas cabang. Seperti Penyelesaian Masalah Claim. Penyelesaian masalah claim sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada principal

sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar claim tersebut setelah mendapat persetujuan dari principal (Astuti & Suryana, 2017).

2.5 *Inaportnet*

1. Pengertian

Menurut Wulyo 2019, *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 terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industry logistic untuk meningkatkan daya saing komunitas logistic Indonesia. *Inaportnet* 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 terintegasi 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 .

Pengguna *Inaportnet* merupakan pihak-pihak 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). Dengan ciri

tersebut maka *Inaportnet* akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut :

- a. Kecepatan layanan dari sisi waktu akan tereduksi menjadi lebih kecil bila dibandingkan dengan sebelum adanya *Inaportnet*.
- b. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.
- c. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya.
- d. 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), SIB (Surat Ijin Berlayar atau yang sekarang berubah menjadi SPB atau Surat Persetujuan Berlayar).
- e. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di Pelabuhan. (Sulam, Kosman, & Bachri, 2020)

2. Karakteristik *Inaportnet*

Dengan begitu karakteristik *Inaportnet* menurut Sulam dkk, 2020 adalah sebagai berikut :

- a. Aman dalam pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya.
- b. Cerdas sehingga sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi.
- c. Netral dan tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna.
- d. Sistem hanya mengotomasi/*streamline* bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan yang berlaku).
- e. Layanan terintegrasi.

3. Manfaat *Inaportnet*

Inaportnet memberikan manfaat dan kemudahan bagi komunitas logistik, menurut (Sulam dkk,2020) antara lain sebagai berikut :

- a. *Single submission*
- b. Layanan *onliner*, hemat waktu dan biaya.
- c. Percepat proses secara keseluruhan.
- d. Kemampuan *tracing* dan *tracking*.
- e. Meninimalisir kesalahan pemasukan data dan dokumen.
- f. Menerima integrasi data secara elektronik.
- g. Dapat melakukan proses *monitoring* secara cepat
- h. Meningkatkan daya saing pelaku *industry*

2.6 Pelabuhan

1. Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Menteri Nomor 57 Tahun 2015 tentang Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Secara umum pengertian Pelabuhan adalah tempat yang sengaja dibangun untuk menjadi tempat berlabuhnya kapal. Kawasan inilah yang dijadikan singgahnya bagi kapal-kapal sebelum akhirnya berlabuh atau meneruskan perjalanan. Sebagai negara kepulauan, sekaligus juga menjadi jalur utama dalam proses perdagangan (bongkar-muat) antar pulau di wilayah Indonesia. Fasilitas yang ada di pelabuhan umumnya meliputi alur pelayaran, kolam Pelabuhan, tambatan/dermaga, Gudang, lapangan penumpukan, Gedung terminal penumpang dan fasilitas penunjang seperti gedung kantor, jalan, lapangan parkir. Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan

dan lautan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan tempat kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuhnya. Sedangkan pengertian pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, serta keselamatan berlayar (Suyono, 2011).

2. Fungsi Pelabuhan

Menurut (Hasoloan,2017) ada 4 fungsi Pelabuhan yaitu sebagai berikut :

a. *Gateway* (Pintu gerbang)

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang di lalui orang dan barang ke dalam maupun keluar Pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena Pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas perdagangan masuk dan keluar barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata dipelabuhan dan jika lewat di luar jalan resmi itu tidak dibenarkan.

b. *Link* (Mata rantai)

Keberadaan Pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*Inland Transport*) dan moda transportasi laut atau (*Maritime Transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

c. *Interface* (Tatap muka)

Dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area Pelabuhan dua kali, yakni satu kali di Pelabuhan muat dan satu kali di Pelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pasti membutuhkan peralatan mekanis maupun non-mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi Pelabuhan adalah antarmuka / *Interface*.

d. Industry Entity

Dalam *Industry Entity* ini jika Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area Pelabuhan menjadi *zona industry* terkait dengan kepelabuhan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang, keagenan, pergudangan, PBM (Perusahaan Bongkar Muat), *Tracking*, Dan lain sebagainya.

3. Jasa Pelabuhan

Jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang dapat di tawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Berdasarkan definisi ini maka jasa pelabuhan di kategorikan pada kegiatan jasa dikarenakan alam jasa kepelabuhan terdapat berbagai kegiatan dan fungsi pelabuhan yaitu menunjang kelancaran,, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas pada kapal, barang serta penumpang dan menjaga keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra atau antarmoda dimana kegiatan-kegiatan tersebut tidak menghasilkan wujud secara fisik (Sari dkk, 2016).

4. Fasilitas-Fasilitas Pelabuhan

Menurut (Hardjanto dkk,2011) fasilitas pokok dan penunjang pelabuhan adalah sebagai berikut :

a. Penahan Gelombang

Penahan gelombang adalah kontruksi dari batuan yang kuat dan di buat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan. Gunanya adalah untuk menahan gelombang, karena di dalam pelabuhan terdapt dermaga-dermaga tempat kapal bersandar. Di penahan gelombang di buat beberapa pinti masuk untuk kapal-kapal yang ingin masuk ke pelabuhan itu.

b. Jembatan atau *Jetty*

Jembatan atau *Jetty* adalah bangunan yang berbentuk jembatan yang di buat menjorok kearah laut dari pantai atau daratan, biasanya di buat dari

beton atau baja atau kayu yang di buat untuk ,menampung sementara barang yang akan di muat/bongkar dari/ke kapal yang bersandar di jembatan itu.

c. Pelabuhan Pengikat (*Mooring Buoys*)

Pelampung yang di tambatkan di kapal untuk melakukan suatu kegiatan. Biasanya kapal di ikatkan dengan tali di bagian muka dan belakang di antara dua buah pelampung pengikat kemudian kapal melakuakan kegiatan bongkar muat maupun muat dengan bantuan tongkang. Keuntungannya adalah kapal dapat melakukan bongkar muat pada kedua sisinya.

d. *Dolphin*

Dolphin adalah kumpulan dari tonggak-tonggak yang terbuat dari besi, kayu, atau beton agar kapal dalm berstandar disitu untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat ke tongkang. Biasanya terdiri dari konstruksi dua tonggak yang menahan kapal di bagian muka dan belakang.

e. *Single Buoys Mooring (SBM)*

Single buosy mooring adalah pelampung pengikat di mana kapal tanker dapat muatan nya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

f. Tongkang (*Ligher*)

Tongkang adalah perahu-perahu kecil yang di pergunakan untuk mengangkat muatan atau barang-barang dari atau ke kapal yang di muat/di bongkar, yang biasanya di tarik oleh kapal tunda.

g. Alur Pelayaran

Alur pelayaran adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan dan sandar di dermaga. Alur kapal harus di keruk secara agar kapal dengan surat tertentu bisa masuk. Syarat kapal adalah kedalaman bagian kapal yang terendam di air.

h. Rambu Kapal

Rambu Kapal adalah tanda-tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh. Bila letak rambu-rambu kurang jelas maka dapat mengakibatkan kapal kandas, juga bila kapal berlabuh, jangkarnya dapat menggaruk kabel komunikasi atau kabel listrik di bawah air, atau terjadi kapal berlabuh di daerah yang terlarang.

i. Gudang

Gudang adalah tempat penampungan tertutup agar terlindung dari cuaca. Gudang merupakan bagian yang penting dari suatu pelabuhan karena di dalam gudang ini lah barang yang akan di muat atau setelah di bongkar dari kapal untuk sementara waktu di simpan, kecuali bila muatan di muat dalam peti kemas.

j. Tempat Labuh

Tempat Labuh adalah tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melaksanakan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan.

2.7 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 tanda Kebangsaan (*Certificate Of Registry*).
2. Sertifikat yang menyebutkan kebangsaan suatu kapal atau identitas kapal yang diberikan oleh pemerintah dimana kapal terdaftar.
3. Surat Ukur (*Meat Brief*).
4. Sertifikat yang menyebutkan ukuran-ukuran kapal baik ukuran panjang atau lebar dalam surat.
5. Sertifikat Layak Laut (*Seaworthy Certificate*).
6. Sertifikat yang menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi alat perlengkapan berlayar dan sebagainya.
7. Sertifikat lambung Timbul (*Load Line Certificate*).
8. Sertifikat yang menyatakan bahwa lambung kapal yang boleh timbul di permukaan air laut dalam batas maksimum dan minimum.
9. Daftar ABK (*Crew List*).
10. Surat yang menyatakan tentang ABK (Anak Buah Kapal) lengkap dengan pangkat dan jabatannya.
11. Sertifikat Keselamatan Radio (*Radio Safety Certificate*).
12. Surat yang menyebut kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.
13. Serifikat Keamanan (*Safety Certificate*).

14. Sertifikat yang diutamakan untuk kapal barang yang menyatakan bahwa keamanan barang selama diatas kapal cukup aman.
15. Sertifikat Kesehatan (*Bill Of Health*).
16. Surat yang menyatakan ABK (anak buah kapal) dan orang yang berada di atas kapal bebas dari wabah penyakit.
17. Surat Tikus (*Deratting Certificate*).
18. Surat yang menyatakan kapal bebas dari hama tikus.