

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini penulis memaparkan tentang teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari referensi baik dari buku dan juga sumber-sumber lainnya yang dapat menambah informasi dan wawasan.

2.1 Pelayaran

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (16) tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Sedangkan pada Pasal 4 disebutkan tentang tujuan pelayaran menurut fungsi pokoknya ada 7 (tujuh) yaitu:

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
2. Membina jiwa kebaharian.
3. Menjunjung kedaulatan Negara Republik Indonesia.
4. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional.
5. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

2.2 Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (16) tentang Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau

perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, atau bongkar muat 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.

1. Fungsi Pelabuhan

a. Pelabuhan Utama

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (17) menyatakan bahwa pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan antar provinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (18) menyatakan bahwa pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan barang serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayaran antar provinsi.

c. Pelabuhan Pengumpang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (19) adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas.

2. Fasilitas Pelabuhan

Menurut B. A. Suwarno (2011), Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran untuk menunjang kelancaran aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas ini juga

biasa menjadi ukuran baik buruknya suatu pelabuhan. Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang ada dalam pelabuhan.

a. *Penahan Gelombang*

Penahan gelombang adalah konstruksi dari batu-batuan yang dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu.

b. *Jembatan (Jetty)*

Jembatan atau *Jetty* adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut dari pantai atau daratan.

c. *Dolphin*

Dolphin adalah kumpulan dari tonggak-tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar disitu untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkakang (*lighter*)

d. *Moorings Buoys* (Pelampung Pengikat)

Pelampung di mana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan.

e. Tempat Labuh

Tempat labuh adalah tempat perairan di mana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan.

f. Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan

Alur kapal adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal biasa masuk/keluar kolam pelabuhan atau sandar di dermaga.

g. 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.

h. Kolam Pelabuhan

Pengertian umum dari kolam pelabuhan adalah bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan yang berbentuk perairan yang mempunyai kedalaman yang diisyaratkan kolam pelabuhan adalah perairan yang berada di depan dermaga yang digunakan untuk bersandarnya kapal. Fungsi kolam pelabuhan adalah untuk menampung kapal dalam melakukan waktu sandar selama dalam pelabuhan, agar kapal dapat dengan mudah melakukan bongkar muat tanpa terganggu oleh gelombang. Oleh sebab itu kolam pelabuhan seharusnya berada di dalam wilayah yang terlindung.

2.3 Instansi-instansi yang terkait dalam proses operasional kapal

Dikutip dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2011 tentang organisasi dan tata kerja kantor unit penyelenggaraan peraturan. Mengenai kegiatan *clearance* seorang agen berhadapan dengan beberapa instansi, diantaranya:

1. Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Instansi pemerintahan yang mengatur kegiatan pelabuhan di lingkungan departemen perhubungan. Bertugas melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah lain untuk kelancaran di pelabuhan yang diusahakan oleh badan usaha pelabuhan.

2. Bea dan Cukai

Merupakan instansi pemerintah yang melayani di bidang kepabeanan dan cukai di dalam kegiatan ekspor impor barang yang masuk dan keluar wilayah pabean.

3. Imigrasi

Merupakan instansi pemerintah yang mengawasi *crew* asing yang masuk dan keluar di wilayah kerjanya baik melalui darat, laut, dan udara.

Maupun *crew* asing yang datang dengan alat pengangkutan atau kapal yang mengangkut *crew* asing yang kemudian singgah di Indonesia.

4. Karantina Pelabuhan

Instansi yang berada di bawah kementerian kesehatan yang mengurus tentang karantina kapal dan kesehatan *crew* kapal. Yang bertujuan menindaklanjuti apabila ada indikasi bahwa kapal membawa penyakit dan wabah yang dapat menular dan membahayakan kesehatan *crew* kapal dan orang-orang di sekitar lingkungan kerja pelabuhan. Serta mempunyai wewenang di dalam kelayakan kesehatan kapal serta surat persetujuan berlayar karantina (*Port Health Clearance Certificate*)

2.4 Pihak-Pihak yang Terkait dalam Kegiatan Pelayaran Niaga

Menurut B. A. Suwarno (2011), Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran, bahwa dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat 3 (tiga) pihak yaitu :

1. Pengirim barang (*Shipper*)

Yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu pelabuhan pemuat untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.

2. Pengangkut barang (*Carrier*)

Yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/ disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.

3. Penerima barang (*Consignee*)

Yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.

2.5 Kegiatan Pengusahaan Pelayaran Niaga

Usaha pokok pelayaran mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk disampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, men-*charter*,

atau kerja sama dengan pihak-pihak ketiga perusahaan pelayaran akan menerima pendapatan *charter* (*charter party*) (B.A. Suwarno, 2011 Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran). Beberapa perjanjian *charter* yang berlaku adalah sebagai berikut:

1. *Bareboat Charter*

Yaitu men-*charter* kapal untuk jangka waktu tertentu. Perusahaan pelayaran menyerahkan kapalnya kepada pencharter tanpa anak buah kapal, pendapatan yang di peroleh adalah hanya pendapatan *charter* dan hampir semua biaya menjadi tanggung jawab pen-*charter*.

2. *Time Charter*

Yaitu kegiatan pen-*chateran* kapal untuk jangka waktu tertentu. Kapal diserahkan lengkap dengan anak buah kapal dan perlengkapannya, pendapatan yang diperoleh adalah pendapatan *charter* dan menanggung biaya yang terkait dengan kapal dan anak buah kapal (antara lain: *maintenance* kapal, biaya anak buah kapal, asuransi, penyusutan dan beban *overhead*).

3. *Voyage Charter*

Yaitu kegiatan pen-*charter* kapal untuk 1(satu) *voyage* atau lebih dari satu pelabuhan ke satu atau beberapa pelabuhan tujuan. Harga sewa/*charters* sering disebut *freight*, di mana seluruh biaya operasi menjadi beban pemilik kapal.

2.6 Dokumentasi

Menurut T.P. Mangaku (2017), *Internasional Safety Management*, Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur-prosedur untuk mengawasi semua dokumen-dokumen dan data yang ada hubungannya dengan *Internasional Safety Manajement Code (ISM Code)*. Perusahaan harus menjamin bahwa:

1. Dokumen-dokumen yang masih berlaku tersedia pada semua lokasi dan relevan.

2. Perubahan pada dokumen-dokumen ditinjau ulang dan disyahkan oleh personil yang berwenang.
3. Dokumen-dokumen yang tidak terpakai lagi harus ditiadakan pada waktunya.

Dokumen-dokumen yang dipakai untuk menjelaskan dan melaksanakan *Short Message Service (SMS)* dapat dipacu sebagai “*Safety Management Manual*”. Dokumentasi harus tetap terpelihara dalam suatu bentuk di mana perusahaan mempertimbangkannya. Setiap kapal harus membawa semua dokumentasi yang relevan dengan kapalnya. Adapun dokumen yang harus dilengkapi saat kapal masuk dan keluar pelabuhan antara lain:

1. Dokumen kapal untuk masuk pelabuhan:
 - a. Surat persetujuan berlayar
 - b. Surat persetujuan olah gerak
 - c. *Crew list*
 - d. *Ship particular*
 - e. Sertifikat *crew* kapal
 - f. Laporan kedatangan kapal
2. Dokumen untuk kapal keluar pelabuhan:
 - a. Data manifes kapal muat
 - b. Data awak kapal
 - c. Dokumen kapal
 - d. Pandu keluar
 - e. Dokumen-dokumen untuk masuk pelabuhan selanjutnya seperti surat persetujuan berlayar dll.

2.7 Operasional Pelabuhan

Menurut buku Referensi Kepelabuhanan Seri 06 Edisi II, pelayanan operasional pelabuhan dimulai dari sisi laut (*marine service*) kemudian dilanjutkan sisi darat (*handling service/terminal operator*) dan dilengkapi dengan pelayanan pendukung lainnya.

1. *Marine Service*

a. Pemanduan

Untuk menjaga keselamatan kapal dan muatannya, pada saat kapal memasuki alur pelayaran menuju ke kolam pelabuhan untuk berlabuh ataupun untuk sandar di dermaga, nahkoda memerlukan *advisor*, yaitu seorang pandu (*pilot*). Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan. Sedangkan pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, dalam olah gerak kapal, sehingga dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat. Menurut Ordonansi Dinas Kepanduan Tahun 1927 (*Loodsdients ordonasi* Nomor 62 Tahun 1927), disebutkan bahwa pandu hanya sebagai *advisor*, sedangkan tanggung jawab keselamatan kapal tetap pada nahkoda.

1) Perairan Wajib Pandu

Perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang membutuhkan pemanduan karena kondisi perairannya terutama bagi kapal berukuran tonnage kotor tertentu. Telah ditetapkan untuk ukuran kapal 500 GRT atau lebih yang akan keluar masuk ataupun mengadakan gerakan tersendiri di perairan wajib pandu. Jika masih dalam perairan pandu maka harus menggunakan jasa pandu.

2) Perairan Pandu Luar Biasa

Perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun bila nahkoda atau pemimpin kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan. Biasanya perairan tersebut untuk selanjutnya karena pertimbangan faktor di luar kapal maupun faktor kapal itu sendiri

yang diperkirakan mempengaruhi keselamatan berlayarakan menjadi pertimbangan peningkatan status dari perairan pandu luar menjadi perairan wajib pandu. Dalam pelaksanaan pelayanan pemanduan di pelabuhan yang memiliki alur pelayaran pada umumnya dibagi 2 (dua):

- a) Pandu Bandar, yang memandu kapal-kapal di kolam pelabuhan.
- b) Pandu Laut, yang memandu kapal-kapal dari kolam pelabuhan batas perairan wajib pandu atau sebaliknya.

Tarif pemanduan didasarkan pada 3 (tiga) faktor, yaitu sebagai berikut:

- a) Besarnya kapal yang dipandu (Gross Register Ton).
- b) Jauh dekatnya jarak pemanduan.
- c) Faktor sulit tidaknya alur pelayaran.

Untuk dapat melaksanakan tugas pemanduan dengan baik diperlukan sarana penunjang yaitu:

- a) Motor pandu yaitu kapal untuk menjemput atau mengantar pandu di tengah laut.
- b) Kapal tunda yaitu untuk membantu menyandarkan kapal maupun untuk mengawal pada alur pelayaran yang sempit.
- c) Regu kepil (regu kepil darat dan regu kepil laut), untuk membantu mengikat/ melepas tali kapal.

Untuk mengukur keberhasilan pelayanan pandu atau kinerja operasional pandu ada 3 (tiga) macam:

- a) Keselamatan, tidak terjadinya kecelakaan pada saat dilaksanakan pemanduan (*zero accident*).
- b) *Waiting Time* atau waktu tunggu pelayanan pandu, dihitung sejak permintaan pandu oleh perusahaan pelayaran sampai pandu naik ke kapal.

- c) *Approach Time* adalah jumlah jam yang digunakan pelayanan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

b. Penundaan

Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat keatau untuk melepas dari tambatan, pelampung, *breasthing dolphin*, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda. Departemen Perhubungan memberikan pedoman tentang jumlah dan ukuran (*paardenkracht*) PK kapal tunda untuk melaksanakan penundaan sebagai berikut:

- 1) Panjang kapal 70 m s.d 100 m minimal ditunda dengan 1 unit kapal tunda dengan daya minimal 800 PK.
- 2) Panjang kapal 101 m s.d 150 m minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 1.600 PK.
- 3) Panjang kapal 151 m s.d 200 m minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 3.400 PK sd 5000 PK.
- 4) Panjang kapal 201 m s.d 300 m minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 5.000 PK sd 10.000 PK.
- 5) Panjang kapal 301 m keatas minimal ditunda dengan 4 unit kapal tunda dengan daya minimal 10.000 PK.

Dengan mempertimbangkan kekuatan arus, angin, cuaca, kedalaman kolam, serta kondisi kapal yang ditunda, pandu dapat mempertimbangkan jumlah serta daya kapal tunda yang digunakan.

2. *Handling Servive*

a. Agen

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi (B.A. Suwarno. 2011. Manajemen Pemasaran

Jasa Perusahaan Pelayaran). Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar dikenal 3 (tiga) jenis agen kapal, yaitu *general agent*, *sub-agent* atau agen, dan cabang agen. yaitu :

1) *General Agent*

Adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.

2) *Sub-agent*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.

3) Cabang Agen

Adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu.

b. Pelayanan Pelabuhan

1) Pelayanan saat kapal beroperasi harus membayar jasa pelabuhan (*Port Terminal Operation III: Dwi Anggono*) jasa tersebut antara lain:

a) Jasa Labuh

Setiap kapal yang menggunakan perairan pelabuhan untuk berlabuhan dikenakan ketentuan jasa labuh.

b) Jasa Tambat

Setiap kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia akan dikenakan jasa tambat.

c) Jasa Pemanduan

Setiap kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambatan wajib mempergunakan pandu.

d) Jasa Tunda

Melihat terbatasnya kemampuan mesin kapal, kepadatan lalu lintas, arus, cuaca, kedalaman serta luas alur/kolam, dan kemampuan gerak kapal, apabila kapal hendak masuk dan sandar di kolam pelabuhan harus mempergunakan kapal tunda dan kapal kecil.

2) Pelayanan untuk penumpang kapal

a) Pelayanan keselamatan

Pelayanan keselamatan terminal meliputi: (1) Informasi dan fasilitas keamanan dan (2) Informasi dan fasilitas kesehatan.

b) Pelayanan keamanan dan ketertiban

Pelayanan keamanan dan ketertiban di terminal meliputi: (1) Fasilitas keamanan berupa ruang tunggu penumpang dan pengantar/penjemput; (2) Naik turun penumpang dari dan ke kapal; (3) Pos dan petugas keamanan; (4) Informasi gangguan keamanan dan (5) Peralatan dan pendukung keamanan.

c) Pelayanan kehandalan/keteraturan

Pelayanan kehandalan dan keteraturan meliputi: (1) Kemudahan untuk mendapatkan tiket dan (2) Informasi mengenai jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.

d) Pelayanan kenyamanan

Pelayanan kenyamanan di terminal meliputi: (1) Ruang tunggu; (2) *Gate*/koridor *boarding*; (3) Toilet; (4) Tempat ibadah; (5) Lampu penerangan; (6) Fasilitas kebersihan; (7) Fasilitas pengatur suhu; (8) Ruang pelayanan kesehatan dan (9) Area merokok.

e) Pelayanan kemudahan

Pelayanan kemudahan di terminal meliputi: (1) Informasi pelayanan; (2) Informasi waktu kedatangan dan keberangkatan; (3) Informasi gangguan perjalanan kapal; (4) Fasilitas layanan penumpang; (5) Fasilitas kemudahan naik turun penumpang; (6) Tempat parkir dan (7) Pelayanan bagasi penumpang.

f) Pelayanan kesetaraan

Pelayanan kesetaraan di terminal meliputi: (1) Fasilitas penyandang *difable* dan (2) Ruang ibu menyusui.

2.8 Port Clearance

Adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis administrasi telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2010). Ada 2 (dua) jenis *clearance* yaitu:

1. *Clearance in*

Proses meminta surat ijin menyandarkan kapal di pelabuhan tertentu untuk melakukan pembongkaran muatan dengan melengkapi administrasi yang berlaku.

2. *Clearance out*

Proses meminta surat ijin untuk kapal diperbolehkan berlayar kembali dari suatu pelabuhan setelah melakukan pemuatan dan kapal tersebut telah melakukan administrasi untuk keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.