

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi dan Pengertian Pelabuhan

Menurut peraturan pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 (Suyono, 2005) Tentang Kepelabuhan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Adapun berbagai jenis pelabuhan dapat dibagi menurut

1. Alamnya
 - a. Pelabuhan terbuka, pelabuhan yang terbuka hanya untuk pedagang dalam dan luar negeri.
 - b. Pelabuhan tertutup, pelabuhan tertutup yaitu dimana kapal-kapal yang masuk harus melalui beberapa pintu air.
2. Pelayanannya
 - a. Pelabuhan umum, pelabuhan umum adalah pelabuhan diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat.
 - b. Pelabuhan khusus, pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang penggunaanya hanya untuk sektor perindustrian.
3. Lingkup Pelayaran yang Dilayani
 - a. Pelabuhan internasional hub, pelabuhan internasional hub adalah pelabuhan utama premier yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar.
 - b. Pelabuhan internasional, pelabuhan internasional adalah pelabuhan utama sekunder yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.

- c. Pelabuhan nasional, pelabuhan nasional yaitu pelabuhan utama tersier yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah menengah dalam jaringan transportasi tingkat provinsi.
 - d. Pelabuhan regional, pelabuhan regional yaitu pelabuhan penumpang sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut nasional dalam jumlah kecil serta merupakan pengumpan dari pelabuhan utama.
 - e. Pelabuhan lokal, pelabuhan lokal merupakan pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut regional dalam jumlah kecil serta merupakan pengumpan dari pelabuhan utama dan pelabuhan regional.
4. Kegiatan Perdagangan Luar Negeri
- a. Pelabuhan impor, pelabuhan yang melayani masuknya barang-barang dari luar negeri.
 - b. Pelabuhan ekspor, pelabuhan yang melayani pengiriman barang-barang ke luar negeri.

2.2. Sistem Manajemen Pelabuhan

Sistem manajemen pelabuhan di dunia ini dikenali menjadi beberapa sistem berdasarkan pola kepemilikan dan pengelolaan usaha layanannya.

Manajemen penyelenggaraan pelabuhan dapat dikategorikan :

- a. *Land lord port* : penyelenggara pelabuhan hanya menyediakan prasarana pokok pelabuhan (*breakwater*, Alur pelayanan, Dermaga, Lapangan penumpukan, dan Gudang), sedangkan peralatan dan kegiatan operasional dilakukan pihak lain.
- b. *Tool port* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok pelabuhan dan peralatan bongkar muat, namun kegiatan operasional dilaksanakan oleh pihak lain.
- c. *Operasi port* : (*service port*) : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok, peralatan bongkar muat serta peralatan lainnya dan juga melaksanakan kegiatan operasional.
- d. Pelabuhan Swasta (*full privated port*) : penyelenggara pelabuhan yang dilaksanakan oleh swasta. (Edy Hidayat, 2009)

2.3. Dokumen/Sertifikat Kapal

Menurut (Amir, 2003) semua jenis dokumen yang terdapat dalam perdagangan baik yang dikeluarkan pengusaha, perbankan, pelayaran, dan instansi lain mempunyai arti penting dan peranan yang sama penting. Karena itu semua dokumen yang harus dibuat dan diteliti dengan seksama.

Menurut (Suyono, 2005) adapun dokumen-dokumen yang diharuskan dilengkapi oleh tiap kapal sebelum pemberangkatan dibedakan menjadi dua, yaitu sertifikat-sertifikat persyaratan kapal. Sertifikat persyaratan kapal, terdiri dari :

1. *Certificate of registry*

Diberikan kepada tiap kapal yang didaftarkan di negara bendera (*flagstate*) dan menjalankan peraturan atau hukum dari negara tersebut.

2. *Tonnage certificate*

Diberikan kepada tiap kapal-kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau besar lebih dari 150 GT, di mana GT dan NT ditentukan sesuai persyaratan konvensi.

3. *International load line certificate*

Diberikan kepada tiap kapal-kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau besar lebih dari 150 GT yang telah disurvei dan diberi tanda sesuai konvensi.

4. *Intact stability booklet*

Diberikan kepada tiap kapal penumpang dengan tidak memandang besarnya dan pada tiap kapal barang yang panjangnya diatas 24 meter.

5. *Cargo securing manual*

Semua muatan (selain yang berat atau cair) harus dimuat, dipadat, dan diikat sesuai petunjuk di manual ini dan harus membawa manual ini bila hendak memuat muatan.

6. *International oil pollution prevention (IOPP)*

Sertifikat ini diberikan kepada semua kapal tanker minyak berukuran lebih dari 150 GT dan kapal lainnya berukuran 400 GT lebih yang berlayar kepelabuhan-pelabuhan dibawah kewenangan pihak yang mengakui.

7. *Oil record book*

Oil record book part I (manchinery space operations) untuk tiap kapal tanker minyak lebih dari 150 GT dan kapal lainnya lebih dari 400 GT. *Oil record book*

part II (cargo/ballast operations) untuk tiap kapal tanker minyak lebih dari 150 GT.

8. *Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP)*

Diharuskan berada di tiap kapal barang lebih dari 400 GT dan disahkan oleh negara dari bendera kapal tersebut.

9. *Garbage management plan*

Peraturan pencegahan pengotoran/polusi oleh sampah dari kapal yang diharuskan untuk tiap kapal berukuran lebih besar dari 400 GT. Setiap kapal dengan papan maklumat ini harus mempunyai "*Garbage record book*"

10. *International sawage pollution prevention certificate (ISPP)*

Peraturan pencegahan polusi karena kotoran pembuangan kapal, yang berlaku untuk semua kapal mulai dari 200 GT, dan kapal yang mengangkut lebih dari 10 orang.

11. *Minimum safe manning certificate*

Diharuskan untuk semua kapal. Berlaku sampai adanya perubahan

12. *Certificate for master, officer, or ratings*

a. *Certificate of competency*, para pelaut harus mempunyai ijazah asli nasional sesuai dengan kemahirannya yang dikeluarkan oleh negara dan sesuai dengan standart bagi *STCW (Standart of traning. Certificate and wacthkeeping for seafafer)*

b. *Flag state recognition endorsment*, Bagi para pelaut yang berlayar di *flag* yang bukan negaranya dan yang mengeluarkan *Certificate*.

13. *Certificate of register*

Surat tanda kebangsaan kapal (*certificate of register*) sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh Pemerintah Negara dimana kapal didaftarkan. Atas pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari Negara bersangkutan.

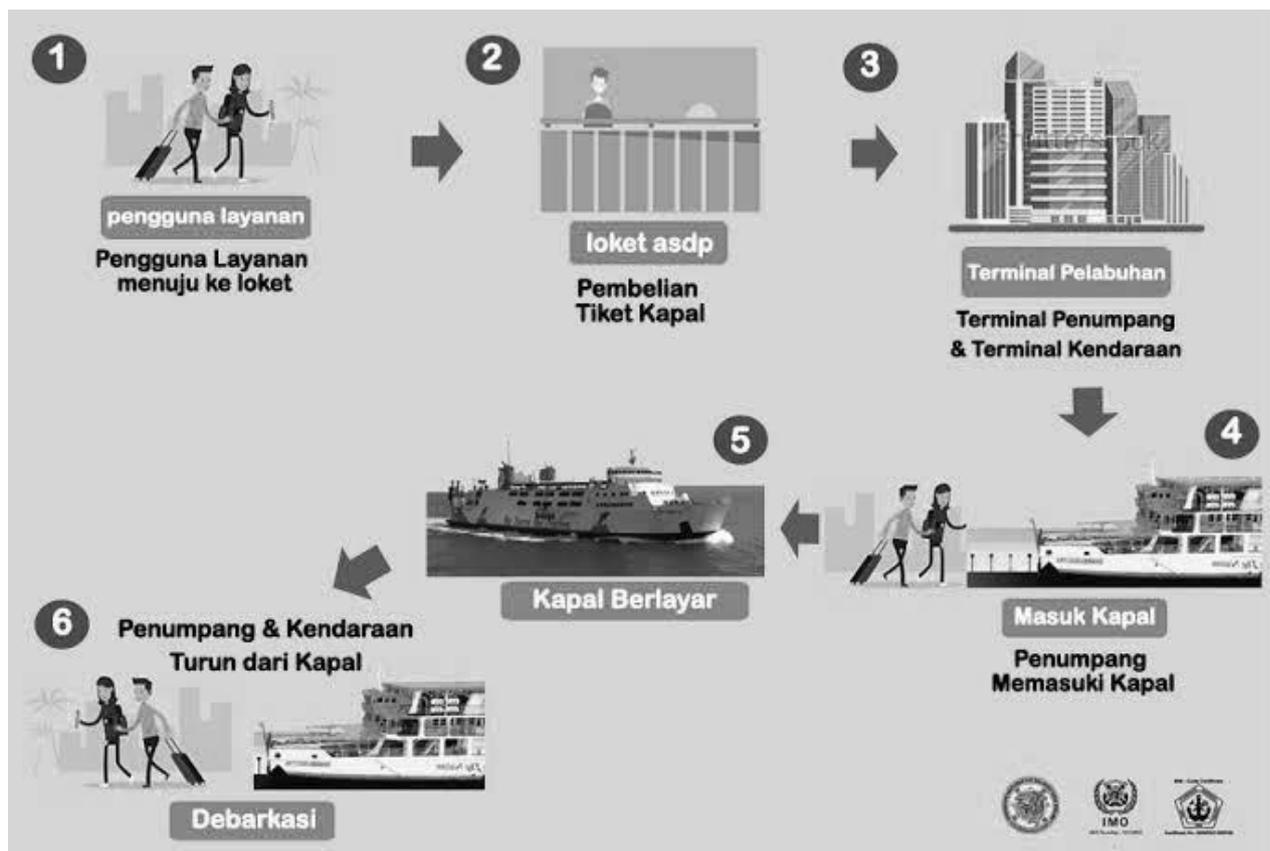
14. *Sea worty Certificate*

(*Sea worty Certificate*) Sertifikat layak laut yaitu sertifikat yang menyatakan kesentosaan kapal dalam berbagai fungsi alat-alat perlengkapan berlayar dan lain-lain.

15. *Safety certificate*

Sertifikat yang diperuntukkan kapal penumpang, dalam sertifikat ini antara lain diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada diatas kapal cukup terjamin.

2.4. Proses Pelayanan dalam Pelaksanaan Kegiatan ASDP (Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan)



Gambar 1. Alur Pelayanan Angkutan Sungai Danau dan Penyebrangan

Sumber : PT. Dharma Lautan Utama

Keterangan :

1. Penggunaan layanan, dalam hal ini pengguna layanan menuju ke loket untuk melakukan transaksi pembelian tiket.
2. Loket ASDP, dalam hal ini pembelian tiket kapal digunakan untuk bisa masuk dan naik di atas kapal.

3. Terminal pelabuhan, dalam hal ini terminal pelabuhan digunakan sebagai tempat untuk menunggu kedatangan dan keberangkatan kapal.
4. Masuk kapal, dalam hal ini penumpang memasuki kapal untuk mencari tempat duduknya sesuai dengan nomor yang tertera pada tiket.
5. Kapal berlayar, dalam hal ini kapal berlayar menuju tempat/ pelabuhan tujuan yang sudah ditentukan.
6. Penumpang dan kendaraan turun dari kapal, dalam hal ini berarti kapal sudah sampai pelabuhan tujuan.

2.5. Dokumen Angkutan

Dalam pengiriman barang dibutuhkan beberapa dokumen dalam pengangkutan yang disebut *transportation documents*.

Di bawah ini diberikan beberapa contoh dokumen dalam transportasi.

1. Dokumen pengiriman barang.

Suatu ekspedisi yang melaksanakan pengiriman barang, menggunakan shipment documents sebagai barang bukti bagi si penerima barang nantinya, bahwa barang-barang tersebut telah diangkut oleh perusahaan ekspedisi. Perusahaan pengangkutan harus bertanggung jawab untuk mengangkut barang-barang tersebut, sampai ke tempat tujuan.

2. Surat Muatan (*bill of loading*)

Di dalam *bill of loading* diadakan kontrak barang-barang yang diangkut, hal yang di mana si pengirim barang akan menyerahkan kepada si penerima atas dasar perjanjian yang telah dibuat adapun tujuan bill of loading ialah :

- a. Si penerima akan menerima barang dalam kondisi baik.
- b. Pengangkutan berdasarkan isi kontrak yang telah dibuat.
- c. Semua transaksi dalam pengangkutan dijelaskan dalam perjanjian.

Jenis *bill of loading* dapat dibedakan yaitu :

- a. *Bill of loading* yang langsung.
- b. *Bill of loading* berdasarkan order.
- c. Surat-surat muatan (*Cargo*).

Selain itu, transportasi menggunakan pula “dokumen pendukung” (*supporting documents*) yang didalamnya memuat : Kapan barang tersebut tiba tempat (tanggal

dan waktu), si penerima barang dan masalah claim, bila terjadi kerugian atau kerusakan atas pengiriman barang.

3. Dokumen bagi manajemen

Dalam pengangkutan barang-barang, kita mengenal pula management document.

Ada beberapa jenis dokumen yaitu :

- a. Kontrak dalam kontrak dijelaskan jangka waktu, dan asal/tujuan pengiriman barang.
- b. Tarif untuk angkutan harus jelas tariff yang dihitung untuk pengangkutan tersebut.
- c. Polis Asuransi selama dalam perjalanan barang-barang yang diangkat diasuransikan terdiri dari :
 - 1) Asuransi biaya pengangkutan
 - 2) Asuransi atas kerugian barang
 - 3) Asuransi atas kerusakan barang-barang
- d. biaya-biaya/ Cost & Freight dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya dan uang tambang.
- e. Cif (*Cost Insurance and Freight*) selama dalam pengangkutan yang diperhitungkan adalah biaya, asuransi dan uang tambang
- f. Franco gudang artinya si pengirim/si penjual barang hanya bertanggung jawab atas barang sampai masuk ke dalam gudang.
- g. manifest yaitu surat muatan yang dibawa oleh nahkoda kapal memuat seluruh barang-barang dan penumpang yang diangkut.

(H.A. Abbas Salim, 2013)

2.6. Instansi terkait di Pelabuhan

Adapun instansi-instansi yang terkait menurut R. P. Suyono. (2009), diantaranya :

a. Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai berada di bawah Departemen Keuangan. Yang secara umum tugas instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea.

b. Syahbandar (*Harbour Master*)

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran.

c. Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada dibawah Departemen Kehakiman.

d. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan

Sesuai dengan KM 26/ 1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Dinas Kesehatan Pelabuhan merupakan instansi yang berada dibawah Departemen Kesehatan.

Pengawasan merupakan salah satu fungsi dalam manajemen suatu organisasi. Dimana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan. Suatu Pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasinya itu sendiri maupun bagi para pekerjanya. Tahap-tahap pengawasan tersebut terdiri dari beberapa macam, yaitu Tahap Penetapan Standar, Tahap Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Tahap Perbandingan Pelaksanaan dengan Standar dan Analisa Penyimpangan dan Tahap Pengambilan Tindakan Koreksi. (Mela Oktalisah, 2014)

2.7. Kendala Pada Pelayanan Kapal

Indonesia merupakan benua maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut. Namun demikian dari aspek tehnik dan ekonomi, perlu di kaji lebih dalam karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat ditimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal, kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan serta dinyatakan layak laut, akan lebih aman menyeberangan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran.

Jika kapal mengalami kerusakan saat perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya *delay*. (Danny Faturachman, dkk, 2015)

Di tempat pelabuhan menunjukkan banyak faktor yang menyebabkan ketidakefisienan dan ketidakefektifan pelabuhan-pelabuhan indonesia yaitu dari segi teknis operasional penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan tidak didukung oleh fasilitas-fasilitas alat sebagai sarana dan prasarana untuk melakukan pelayanan kapal. Alat-alat yang dimiliki kebanyakan tidak mengikuti perkembangan kapal-kapal yang datang. Pembangunan sarana dan prasarana kapal tidak efektif dilakukan, padahal pemasukan yang ada dapat digunakan untuk memperbaiki, seperti menggali kedalaman laut di pelabuhan-pelabuhan indonesia agar kapal-kapal besar dapat merapat dan menggunakan pelabuhan indonesia, dan lainnya. (Elfrida Gultom, 2017)