

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sebagai negara kepulauan yang telah diakui dunia secara internasional (UNCLOS 1982), Indonesia memiliki laut yang luas sebagai komponen wilayah utama dikarenakan sebagian besar wilayah di Indonesia terdiri dari perairan atau lautan daripada daratan. Hal ini kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut). Melihat hal ini, tentunya Indonesia pun mempunyai sarana transportasi angkutan laut berupa kapal yang berfungsi untuk memindahkan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Sarana transportasi laut memiliki peranan yang penting dalam berbagai aspek, baik itu dalam aspek sosial maupun ekonomi. Dengan menggunakan transportasi laut, pendistribusian penumpang atau barang pun dinilai akan lebih efisien, bahkan dapat menjadi salah satu sarana mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia yang tidak dapat ditempuh melalui jalur darat. Kapal laut yang dinilai sebagai sarana transportasi yang penting di dalam berbagai aktifitas hubungan antara masyarakat dari pulau yang satu dengan pulau yang lainnya menyebabkan teknologi kapal di Indonesia berkembang sangat pesat. Hal ini pun akhirnya membuat sarana transportasi laut yang berupa kapal menjadi salah satu sarana transportasi favorit bagi sebagian besar masyarakat Indonesia.

Sebagai sarana transportasi, kapal memerlukan terminal yang berfungsi sebagai tempat bersandar, tempat naik dan turunnya penumpang atau tempat bongkar dan muat barang berupa pelabuhan. Pelabuhan adalah daerah perairan dengan batas-batas tertentu yang terlindungi dari gelombang, dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga, dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, *crane* untuk bongkar muat

barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal bongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan (Bambang T, 2013). Pelabuhan Cirebon merupakan salah satu cabang pelabuhan yang dikelola oleh manajemen PT Pelindo Cabang Cirebon(Persero) adalah salah satu perusahaan yang bergerak di bidang keagenan kapal, khususnya di bidang penundaan kapal. Sebagai salah satu perusahaan yang bergerak di bidang penundaan kapal, PT Pelindo Cabang Cirebon tentunya mempunyai prosedur penundaan kapal.

Menurut keputusan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor. 93 Tahun 2014 Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal, penundaan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk tertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan. Adapun kapal tunda itu sendiri adalah kapal dengan karakteristik tertentu yang digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*) dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk tertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya. Kapal tunda ini juga berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan. Demi meminimalisir berbagai risiko dan melindungi kegiatan penundaan kapal, sebuah perusahaan tentunya harus mempunyai prosedur yang sesuai. Oleh karena itu penulis akan mengangkat dan membahas tentang bagaimana prosedur penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon. Hal ini dilakukan sesuai kurikulum pendidikan yang berlaku selain Muallim atau taruna Praktik Laut (Prala) harus menjalani terlebih dahulu praktik lapangan sebelum

menjadi seorang Perwira yang cakap, terampil, bertanggung jawab dan bededikasi tinggi, sehingga kelak ia siap berkompetitif dalam dunia kerja.

Maka dari itu penulis sangat tertarik mengambil judul untuk karya tulis ini adalah “PROSEDUR PENUNDAAN KAPAL DI PT PELINDO CABANG CIREBON”, guna memberikaan pengetahuan lebih tentang bidang tersebut. Dengan harapan karya tulis yang penulis tuliskan ini dapat bermanfaat khususnya untuk penulis sebagai seorang calon pelaut, serta secara umum untuk pembaca.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Permasalahan-permasalahan yang timbul disini terjadi selama kegiatan praktik kerja lapangan di PT Pelindo Cabang Cirebon adalah:

1. Bagaimana proses penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon ?
2. Bahaya dan risiko apa saja yang dapat terjadi pada proses penundaan kapal?
3. Upaya apa saja yang dilakukan untuk meminimalisir risiko dan bahaya penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon?

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penulisan**

### **1. Tujuan Penulisan**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam karya tulis ini adalah:

- a. Untuk mengetahui bagaimana proses penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon.
- b. Untuk mengetahui bahaya dan risiko apa saja yang dapat terjadi saat melakukan proseses penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon.
- c. Untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan untuk meminimalisir bahaya saat penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon.

## **2. Kegunaan Penulisan**

Pada penulisan karya tulis ini, penulis berharap dapat bermanfaat:

a. Bagi penulis

Melatih penulis untuk bersikap kritis dalam mencermati permasalahan yang ditemui khususnya prosedur penundaan kapal.

b. Bagi Pembaca

Dapat menambah wawasan, pengetahuan pembaca mengenai prosedur penundaan kapal.

c. Bagi PT Pelindo Cabang Cirebon

Dapat menjadi motivasi agar PT Pelindo Cabang Cirebon juga bisa lebih meningkatkan tentang prosedur penundaan kapal.

d. Bagi Sivitas Universitas Maritim AMNI

Memberikan motivasi sivitas Universitas Maritim AMNI khususnya Taruna Program Diploma Tiga Program Studi Nautika, agar lebih memperhatikan sistem pembelajaran di kampus, agar siap melakukan praktik di atas kapal dengan baik.

### **1.4. Sistematika Penulisan**

Agar susunan pembahasan terarah pada pokok masalah dan memudahkan dalam pemahaman, maka penulis memberikan gambaran secara garis besar tentang sistematika penulisan karya tulis yang dibagi ke dalam 5 (lima) bab sebagai berikut:

1. BAB 1 : Pendahuluan

Dalam hal ini menjelaskan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tinjauan pustaka, kegunaan penulisan, dan sistematika penulisan.

2. BAB 2 : Tinjauan Pustaka

Bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang terkait dengan Prosedur Penundaan kapal di PT Pelindo Cabang Cirebon.

3. BAB 3 : Metodologi Pengamatan

Bab ini berisi tentang jenis sumber data dan metode pengumpulan data, yang didalamnya berisi tentang teknik - teknik pengumpulan data yang membahas suatu topic yang mencakup ruang lingkup suatu permasalahan berdasarkan hasil kajian dan teori atau kajian lapangan.

#### 4. BAB 4 : Pembahasan dan Hasil

Dalam bab ini menjelaskan tentang gambaran umum objek pengamatan yang berisi tentang informasi. Dalam bab ini juga penulis membahas tentang pembahasan serta hasil dari pengamatan menggunakan metode pengumpulan data yang membahas suatu topik yang mencakup ruang lingkup suatu permasalahan berdasarkan hasil kajian teori atau kajian lapangan.

#### 5. BAB 5 : Penutup

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dan saran yang dianalisa dari pembahasan masalah yang terjadi pada hasil dan pembahasan.

Selain 5 (lima) bab di atas, karya tulis ini juga dilengkapi dengan 2 (dua) pendukung, yaitu:

##### 1. Daftar Pustaka

Daftar Pustaka merupakan daftar yang digunakan untuk membantu pembaca dalam mengenal ruang lingkup penulis, serta memberikan informasi kepada pembaca agar memperoleh pengetahuan lebih lengkap serta mendalam.

##### 2. Lampiran

Pada bagian ini lampiran merupakan keterangan tambahan yang berhubungan dengan isi karya ilmiah agar para pembaca mendapat gambaran yang lebih menyeluruh dari proses penyusunan sebuah karya ilmiah.

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Pengertian Prosedur**

Menurut Mulyadi (2016), prosedur adalah “Suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang”. menurut Ida Nuraida (2014), “prosedur merupakan metode-metode yang dibutuhkan untuk menangani aktivitas yang akan datang dan urutan aktivitas untuk mencapai tujuan tertentu.

Jadi penulis menyimpulkan bahwa prosedur adalah urutan kegiatan kerja untuk menyelesaikan pekerjaan yang dilakukan secara terencana atau tersusun dan biasanya melibatkan beberapa orang.

#### **2.2. Pengertian Keagenan**

Agen (*agency*) adalah hubungan antara 2 (dua) pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lainnya, yang mana salah satu pihak (disebut agen) diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan atas nama orang lain (dalam hal ini disebut *principal*) dan tindakan agen tersebut akan mengikat prinsipal, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan, (Budi Santoso, 2015). Agen umum adalah 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, (Undang-Undang Pelayaran Nomor.17, Tahun 2008). Adapun keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan lain di Indonesia atau perusahaan asing di luar negeri (*principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya, perusahaan dapat menunjuk agen dalam hal pelayanan terhadap kapalnya, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal pelayanan terhadap kapalnya milik perusahaan lain (Engkos Kosasih, 2012).

Jadi dapat disimpulkan bahwa keagenan adalah Memonitor pelaksanaan penanganan atau pelayanan keagenan yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal kedatangan dan keberangkatan serta semua kebutuhan pihak kapal.

### **2.3. Pengertian Penundaan Kapal**

Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat keatau untuk melepas dari tambatan, pelampung, breasting dolphin, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda, (Edy Hidayat, 2014). Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 2015 Penundaan Kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong menarik, menggandeng, mengawal (*escort*), dan membantu (*assist*) kapal yang berolah-gerak di alur-pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat atau untuk melepas dari dermaga.

Jadi penulis menyimpulkan bahwa penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat atau untuk melepas dari tambatan, jembatan, pelampung, dolphin, kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

### **2.4. Pengertian Kapal Tunda**

Menurut Undang-Undang Nomor. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa Kapal Tunda (*Tug Boat*) adalah kapal untuk *maneuver* kapal dengan cara mendorong atau menarik kapal di pelabuhan yang tidak bisa bergerak dengan sendirinya. Kapal tunda ini mempunyai fungsi utama memindahkan kapal atau mengarahkan kapal, apabila kapal berada di pelabuhan yang ramai atau berada di kanal yang sempit. Adapun kapal yang bisa dipindahkan dengan kapal tunda ini dikenal sebagai kapal penyelamat. Selaras dengan Undang-Undang Nomor. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan *maneuver* atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya

Jadi Kapal Tunda adalah sarana transportasi laut yang berfungsi untuk mendorong atau menarik kapal di pelabuhan dan memindahkan kapal atau mengarahkan kapal, apabila kapal berada dipelabuhan yang ramai atau berada di area yang sempit.

## **2.5. Pengertian Navigasi**

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), navigasi adalah ilmu tentang cara menjalankan kapal laut atau kapal terbang, tindakan menempatkan haluan kapal. Navigasi berasal dari kata *Navigation* yang diambil dari bahasa Yunani atau Itali yang berarti menjalankan (kapal laut) atau terbang (kapal udara) dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan aman dan selamat. Pengertian lain menurut Hadi Supriyono & Achmad Sulistyono (2014), navigasi adalah cara atau seni membawa kapal dari satu tempat ke tempat lain secara selamat, aman dan hemat (*safe, secure and efficient*).

Jadi dapat disimpulkan bahwa navigasi pelayaran berarti keselamatan pelayaran juga. Prinsip tersebut sangat penting bagi nahkoda dan perwira, karena kunci kelancaran proses pendistribusian barang tergantung pada pengetahuan mereka dalam membawa kapal. Agar kapal tetap aman, efisien saat berlayar dari pelabuhan tolak ke pelabuhan tiba juga membutuhkan pengalaman yang cukup dalam olah gerak atau mengemudikan kapal.

## 2.6. Pengertian Olah Gerak

Menurut Capt. Djoko Subandrijo (2012) dalam bukunya yang berjudul “Olah Gerak Dan Pengendalian Kapal” bahwa teori olah gerak dan pengendalian kapal adalah merupakan suatu hal yang penting untuk memahami beberapa gaya yang memengaruhi kapal dalam gerakannya. Jadi untuk dapat mengolah gerakan kapal dengan baik, maka terlebih dahulu harus mengetahui sifat sebuah kapal, dan bagaimana gerakannya pada waktu mengolah gerak yang tertentu dan mempelajari. Kemampuan sebuah kapal dalam berolah gerak dipengaruhi oleh beberapa faktor, baik yang ada pada kapal itu sendiri (internal) maupun yang dari luar (eksternal).

### 1. Faktor-faktor dari dalam (internal)

#### a. Faktor tetap

##### 1) Bentuk kapal

Perbandingan antara panjang dan lebar kapal, sangat berpengaruh terhadap gerakan membelok sebuah kapal. Sebuah kapal yang pendek pada umumnya lebih mudah untuk membelok. Sebaliknya kapal yang panjang akan sukar untuk membelok.

##### 2) Jenis dan kekuatan gaya pendorongnya

Kapal yang digerakkan dengan mesin torak, kemampuan untuk maju dan mundurnya lebih baik dari kapal bermesin uap turbin, karena mesin uap turbin hanya bergerak ke satu arah, sehingga untuk mundur diperlukan mesin khusus. Sudah tentu mesin ini lebih kecil dari mesin yang digunakan untuk maju.

##### 3) Jumlah macam dan penempatan baling-baling

Sebuah kapal dengan baling-baling ganda, olah geraknya akan lebih mudah daripada kapal berbaling-baling tunggal. Sedangkan apakah kapal itu berbaling-baling kanan atau kiri harus selalu diperhatikan.

##### 4) Macam, ukuran, penempatan, dan jumlah

Kemudi yang besar mempunyai pengaruh yang baik terhadap kecepatan berbelok dari sebuah kapal.

#### b. Faktor tidak tetap

## 1) Sarat kapal

Sarat yang mempunyai pengaruh besar terhadap kemampuan olah gerak.

## 2) Trim kapal

Kapal yang tonggak (*trim by the stern*)-nya besar, maka waktu ada angin dari samping, masih dapat dikemudikan. Jika tungging (*trim by the head*), akan sukar dikemudikan, dan waktu ada angin yang melintang, lebih sukar dikemudikan. Tiap kapal mempunyai tersendiri atau tertentu untuk memperoleh kemampuan olah geraknya yang baik. Apabila tidak, maka akan mengurangi kecepatan dan kemampuan pengemudiannya.

## 3) Keadaan pemuatan

Sebuah kapal yang bermuatan penuh, akan lebih baik kemampuan olah geraknya dibandingkan dengan kapal yang kosong.

## 4) Karang (teritip)

Karang adalah kulit kapal yang tebal teritipnya, akan memperbesar tahanan, akibatnya akan mengurangi kecepatan kapal, sehingga mengurangi kemampuan olah geraknya.

## 2. Faktor-faktor dari luar (eksternal) yaitu:

## a) Keadaan arus

Arus di laut terbuka biasanya merupakan gejala yang massal (tidak lokal), dimana kapal seluruhnya berada didalamnya. Dalam hal ini sifat kapal akan sangat dipengaruhi olehnya. Demikian juga bila arus merupakan keadaan setempat, jadi terjadi pada salah satu bagian kapal saja.

## b) Kedalaman dan lebar perairan

Kedua faktor ini akan menimbulkan gejala penyerapan atau penghisapan air yang akan mempengaruhi kapal yang sedang melaju. Pada perairan yang dangkal, jika lunas kapal berada terlalu dekat dengan dasar perairan maka akan terjadi ombak haluan/buritan serta penurunan permukaan air diantara haluan dan buritan di sisi kiri/kanan kapal. Hal ini disebabkan karena pada waktu baling-baling bawah bergerak ke atas terjadi penyerapan atau penghisapan air yang membuat lunas kapal mendekati dasar perairan dan menyebabkan kemungkinan menyentuh dasar

perairan. Dapat terjadi kemungkinan bahwa kapal akan tidak dapat atau sukar dikemudikan.

c) Jarak terhadap kapal-kapal lain

Bila jaraknya terhadap kapal-kapal lain itu terlalu dekat, juga dapat menimbulkan gejala penyerapan. Pada saat berpapasan dengan kapal lain, maka akan menimbulkan sesuatu yanakan saling berpengaruh karena kapal mempunyai kecepatan yang akan menimbulkan gelombang. Maka permukaan air pada pada sisi kanan kapal akan lebih rendah dari sisi kirinya. Sehingga apabila terjadi faktor seperti ini, hal yang paling untuk dilakukan adalah dengan cara mengurangi kecepatan kapal. Menurut *International Maritime Organisation (IMO)*, *Standard Marine Communication Phrases (SMCP)* tentang komunikasi di atas kapal seperti komunikasi standar kemudi, menjelaskan bahwa semua perintah kemudi yang diberikan harus diulangi oleh jurumudi dan perwira jaga harus memastikan bahwa perintah tersebut dilaksanakan dengan benar dan cepat. Semua perintah kemudi harus diulang kembali sebagai isyarat bahwa perintah telah dilaksanakan termasuk mengulangi perintah yang dibatalkan. Jurumudi harus segera melapor jika kapal tidak bereaksi.

## 2.7. Pengertian Pelabuhan

Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan 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 antarmoda transportasi. Secara konseptual, pelabuhan memiliki 3 (tiga) fungsi strategis, yaitu (1) Sebagai *link* atau mata rantai. Maksudnya, pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan; (2) Sebagai *interface* (titik temu), yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat; dan (3) Sebagai *gateway* (pintu gerbang), yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu daerah/negara (Wijoyo, 2012).

Jadi disimpulkan bahwa pelabuhan adalah tempat yang menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk kapal seperti pelayanan jasa pemanduan kapal (*pilotage*), yaitu kegiatan pandu dan membantu Nahkoda kapal, agar navigasi dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan keselamatan untuk kapal, penumpang dan muatan lainnya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga. Pelayanan pemanduan kapal ternyata termasuk pekerjaan yang dituntut tanggung jawab prestasi kerja, kerja sama, prakarsa, kejujuran dan perilaku kondisi fisik yang prima dalam pelaksanaannya. Masalah keamanan, keselamatan dan kelancaran dari kapal yang dipandu adalah hal yang utama dalam pelaksanaan oprasional pemanduan kapal, karena akibat yang ditimbulkan dari suatu kelalaian atas pemandu kapal yang berpengaruh pada kelancaran lalu lintas kapal dalam pelabuhan. Adapun dalam kaitan dengan fungsinya sebagai *gateway*, tidak terlalu mengherankan jika setiap kapal yang berkunjung ke suatu daerah/negara maka kapal itu wajib mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah/negara tempat pelabuhan tersebut berada.