

ADMINISTRASI PELAYARAN NIAGA

Meyti Hanna Ester Kalangi, MM, M.Mar



BUKU AJAR ADMINISTRASI PELAYARAN NIAGA

Author:

Meyti Hanna Ester Kalangi, MM., M.Mar

Layouter:

Dewi

Penyunting:

Meyti Hanna Ester Kalangi, MM., M.Mar

Design Cover:

Azizur Rachman

copyright © 2020

Penerbit



Scopindo Media Pustaka

Jl. Kebonsari Tengah No. 03, Surabaya

Telp. (031) 82519566

scopindomedia@gmail.com

Cetakan Pertama : Februari 2021

Ukuran : 15,5 cm x 23 cm

Jumlah Halaman : vi + 93 halaman

ISBN:

Hak cipta dilindungi oleh Undang-undang Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku tanpa izin tertulis dari Penerbit

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

Undang-undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta

Setiap orang yang dengan atau tanpa hak melakukan pelanggaran terhadap hak ekonomi yang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 100.000.000 (seratus juta rupiah)

Setiap orang yang dengan atau tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf e, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).

Setiap orang dengan atau tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau Pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000 (satu miliar rupiah).

PRAKATA

Puji dan rasa syukur tak putus-putusnya penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, Maha Kuasa, penulisan buku dengan judul “Buku Ajar Administrasi Pelayaran Niaga”, dapat penulis selesaikan dengan baik.

Selama dalam proses penyelesaian buku ini, berbagai kendala telah penulis hadapi termasuk kendala dalam penyusunan sejak awal hingga akhir penulisan buku ini, tetapi berkat dukungan moral serta bantuan dari berbagai pihak, maka penulisan dan penyusunannya dapat penulis selesaikan. Atas bantuan dan dukungan ini penulis menghaturkan banyak terimakasih. Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa memberikan balasan yang berlipat ganda pada semua pihak yang telah membantu dan kita semua senantiasa berada dalam lindungan-Nya.

Sebagai makhluk ciptaan Tuhan, penulis menyadari bahwa diri ini tidaklah sempurna dan memiliki banyak keterbatasan. Demikian pula dengan penulisan buku ini yang masih jauh dari kesempurnaan, bahkan sangat banyak kekurangannya. Oleh karenanya sangat diharapkan kepada berbagai pihak untuk memberikan masukan atau sarannya yang berguna untuk penyempurnaan lebih lanjut. Semoga buku ini dapat digunakan sebagai bahan referensi bagi mahasiswa, pelajar, praktisi, *stakeholder* dan masyarakat. Sekali lagi, semoga buku ini dapat memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Surabaya, Februari 2021

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PRAKATA	iii
DAFTAR ISI	v
BAB I PELAYARAN NIAGA	1
1.1 Sejarah dan Perkembangan Pelayaran Niaga di Indonesia	2
1.2 Pengertian Pelayaran Niaga.....	11
1.3 Dasar Hukum Usaha Pelayaran Niaga.....	14
1.4 Usaha Pelayaran Niaga.....	21
BAB II SARANA DAN PRASARANA PENUNJANG PELAYARAN NIAGA	27
2.1 Kapal sebagai Sarana Angkutan Pelayaran Niaga	28
2.1.1 Definisi Kapal.....	28
2.1.2 Awak Kapal.....	30
2.1.3 Jenis-Jenis Kapal	33
2.1.4 Dimensi Kapal.....	34
2.1.5 Derek Kapal.....	36
2.2 Pelabuhan.....	36
2.2.1 Definisi Pelabuhan.....	36
2.2.2 Macam-Macam Pelabuhan.....	37
2.2.3 Fasilitas-Fasilitas Pelabuhan	39
2.2.4 Kegiatan di Pelabuhan.....	39
2.3 Muatan.....	40
2.3.1 Pengertian Muatan	40
2.3.2 Jenis-Jenis Muatan.....	40
2.4 Gudang.....	42
2.4.1 Jenis-Jenis Gudang dan Tata Letak Gudang.....	42
2.4.2 Fungsi Gudang	44
2.4.3 Lingkup Kegiatan Pergudangan.....	45

BAB III PERUSAHAAN PELAYARAN (<i>SHIPPING COMPANY</i>)	49
3.1 Gambaran Umum tentang Perusahaan Pelayaran	50
3.2 Manajemen dan Organisasi	52
3.3 Administrasi Perusahaan Pelayaran.....	59
3.3.1 Tugas dan Kewajiban Perusahaan Pelayaran	61
3.3.2 Keagenan sebagai Perwakilan Perusahaan Pelayaran.....	68
3.3.2 Keagenan sebagai Perwakilan Perusahaan Pelayaran.....	68
3.3.2.1 Pengertian Keagenan	68
3.3.2.2 Tugas Pokok Agen.....	69
BAB IV PIHAK-PIHAK TERKAIT	73
4.1 Expedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)	74
4.2 PBM (Perusahaan Bongkar Muat) atau <i>Stevedore</i>	76
4.3 Perbankan	79
4.4 <i>Claim Surveyor</i>	80
4.5 Bea Cukai	81
4.6 Perusahaan Asuransi	82
4.7 Perusahaan Persewaan Peralatan.....	84
4.8 Syahbandar/Otoritas Pelabuhan	85
BAB V ISILAH-ISTILAH PELAYARAN NIAGA	87
DAFTAR PUSTAKA	93



BAB 1

PELAYARAN NIAGA

Tujuan Instruksional Umum

➤ Sasaran dan Manfaat Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini khususnya materi Bab 1, diharapkan para mahasiswa dapat memahami beberapa hal berikut ini :

1. Mahasiswa mampu memahami tentang sejarah dan perkembangan pelayaran niaga di Indonesia.
 2. Mahasiswa mampu memahami tentang pengertian dan jenis-jenis Pelayaran Niaga.
 3. Mahasiswa mampu memahami tentang dasar-dasar hukum usaha pelayaran niaga.
 4. Mahasiswa mampu menguasai berbagai potensial dan manfaat dari pelayaran niaga.
-

1.1 Sejarah dan Perkembangan Pelayaran Niaga di Indonesia.

Indonesia sebagai Negara kepulauan mempunyai lebih dari 17.000 pulau dan wilayah pantai sepanjang 90.000 km atau dua kali keliling dunia melalui katulistiwa, dengan luas perairan laut mencapai 5,8 juta km². Kegiatan pelayaran sangat diperlukan untuk menghubungkan antar pulau, pemberdayaan sumber daya kelautan, ekspedisi barang dan atau muatan dan lain sebagainya. Pelayaran Niaga merupakan suatu kegiatan yang mempunyai nilai kegunaan tinggi untuk perekonomian, sebab hampir semua ekspor dan import barang dilakukan dengan menggunakan jasa angkutan pelayaran niaga. Pelayaran niaga umumnya digunakan untuk pengangkutan barang melalui air, yang didasarkan pada kata dasar “layar” yang dahulu merupakan alat penggerak utama untuk menggerakkan kapal atau perahu.

Berikut beberapa alasan tepat mengapa Indonesia cukup berperan dalam pelayaran dan perdagangan sejak dahulu kala, yaitu;

- (1) Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia serta antara Samudra Hindia dan Samudera Pasifik. Kenyataan ini menunjukkan bahwa kepulauan Indonesia berada ditempat yang sangat ramai untuk lalu lintas dunia.



- (2) Indonesia terletak di daerah yang beriklim tropis dengan curah hujan yang rata-rata tinggi.
- (3) Indonesia memiliki banyak gunung berapi dan sungai sehingga menyuburkan tanah di sekitarnya. Hal itu menjadi modal dasar yang utama bagi pengembangan usaha pertanian.
- (4) Indonesia memiliki kekayaan alam yang melimpah baik dari hasil pertanian, hutan. Tambang maupun hasil laut sehingga Indonesia sering dikunjungi oleh banyak pedagang besar dari berbagai negara.
- (5) Indonesia terdiri atas ribuan pulau dengan laut luas yang dalam dan dangkal sehingga merangsang timbulnya usaha perikanan laut dan perdagangan antar pulau.

Oleh sebab itu, sejak abad ke-7 sampai abad ke-15 Indonesia telah memiliki peranan dalam pelayaran antar negara, yaitu sebagai berikut:

1. Dengan letak yang strategis, Indonesia menjadi pintu gerbang lalu lintas perdagangan dan pelayaran di Asia.
2. Pusat-pusat perdagangan di Indonesia muncul sebagai pemasok barang komoditi ekspor bagi bangsa-bangsa di Asia.
3. Negara-negara di nusantara dapat mengamankan wilayah perairannya, sehingga memberi jaminan keamanan kepada setiap bangsa yang ingin berhubungan dagang dengan Indonesia.
4. Pusat-pusat perdagangan di Indonesia banyak disinggahi kapal-kapal asing, karena memiliki sejumlah sarana yang dibutuhkan oleh para pedagang.
5. Dengan kepandaian dan keberanian mengarungi samudera yang luas, bangsa Indonesia ikut berperan dalam meramaikan hubungan perdagangan internasional.

Wilayah Indonesia yang mempunyai letak strategi berada di titik silang lalu lintas dan perdagangan dunia, mendorong untuk selalu terlibat dan turut serta dalam gerak perdagangan dunia teristimewa dengan Negeri Cina dan India. Semula para pedagang Cina hanya



melintasi di Selat Malaka untuk menuju India, demikian pula sebaliknya. Akan tetapi, pedagang Cina itu akhirnya singgah juga di Indonesia untuk menambah perbekalan dan juga barang dagangan. Dengan demikian, berkembanglah hubungan dagang dengan India dan Cina. Barang perdagangan dari Cina berupa sutra dan porselin, dari India berupa gading dan ukir-ukiran, sedangkan dari Indonesia berupa emas, beras dan rempah-rempah. Bersamaan dengan semakin berkembangnya hubungan dagang tersebut, muncul beberapa pelabuhan dan pasar di sepanjang pantai timur Sumatera, Semenanjung Malaya, pantai utara Jawa, Kalimantan, semakin cepat setelah di Indonesia berdiri kerajaan kuno sejak abad ke-5 Masehi. Hubungan antara Indonesia dan India semakin meningkat setelah berdiri kerajaan Sriwijaya pada abad ke-8 Masehi. Letak Sriwijaya yang strategis dekat Selat Malaka sebagai jalur lalu lintas pelayaran menyebabkan banyaknya para pedagang dari India akan Cina yang datang ke Sriwijaya. Pada saat itu para pedagang telah menggunakan kapal dagang yang mampu mengarungi Samudra. Hal itu digambarkan dengan jelas pada relief Candi Borobudur di Jawa Tengah (850 M). Pada akhir abad ke-13 M, di Jawa Timur berdiri Kerajaan Majapahit. Kerajaan itu mencapai puncak kejayaan pada pertengahan abad ke-14 Masehi. Kota Gresik dan Tuban merupakan kota pelabuhan terbesar pada saat itu. Kedua Bandar tersebut menjadi gudang rempah-rempah dari Maluku. Selain pelabuhan Gresik dan Tuban, Pelabuhan Jepara juga mulai muncul dan berkembang. Barang rempah-rempah dari Maluku yang berada di Bandar Pulau Jawa itu selanjutnya dibawa ke berbagai Negara, yaitu ke arah barat menuju India, Persia, dan selanjutnya ke Eropa, sedangkan ke arah utara sampai ke Cina. Dengan semakin berkembangnya hubungan dagang antara Eropa dan Asia (termasuk Indonesia), perdagangan rempah-rempah Indonesia semakin ramai. Hasil rempah-rempah Indonesia mulai banyak dikenal di Eropa. Hal ini mendorong bangsa Eropa untuk datang sendiri ke Indonesia untuk membeli rempah-rempah.

Peran Pelayaran juga dalam perdagangan antarpulau, sumber dan barang dagangannya, serta cara memperdagangkan dan alat angkutnya,



seperti berikut :

- (1) Sistem Angin dan manfaatnya bagi pelayaran antar pulau di wilayah Indonesia. Sejak jaman dahulu, nenek moyang bangsa Indonesia terkenal sebagai pelaut ulung. Mereka mampu mengarungi lautan yang sangat luas sampai di pantai utara Australia dan ke Pulau Madagaskar di Pantai Timur benua Afrika. Untuk bisa mengarungi samudera yang luas, nenek moyang bangsa Indonesia telah mengetahui seluk beluk pelayaran di antaranya adalah pengetahuan tentang angin. Setidaknya nelayan telah mengenal angin darat dan angin laut sekadar untuk kepentingan berlayar ke laut mencari ikan. Mereka berlayar ke laut menggunakan bantuan angin darat dan ketika pulang menggunakan angin laut. Para pelaut Indonesia yang berlayar dengan kapal antarpulau dan antarnegara bahkan mengenal angin musim. Wilayah Indonesia dilalui dua angin pasat. Di sebelah utara garis khatulistiwa berhembus angin pasat tenggara. Keadaan demikian berlangsung sepanjang tahun akibat berputarnya bumi pada porosnya. Akan tetapi karena peredaran bumi mengitari matahari, di wilayah Indonesia angin pasat itu berubah arah. Angin pasat timur laut terjadi sewaktu melintasi garis khatulistiwa berupah arah menjadi angin barat laut. Sedangkan angin pasat tenggara sewaktu melintasi garis khatulistiwa berubah menjadi angin barat daya. Wilayah Indonesia yang terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia mempunyai pengaruh besar pada berhembusnya angin. Iklim panas yang terjadi di salah satu benua akan membawa perubahan pada angin. Apabila di Benua Asia terjadi musim panas, tekanan udara di utara menjadi minimum (rendah) maka angin akan berhembus dari Australia ke Benua Asia yang arahnya ke timur. Oleh karena itu, di wilayah Indonesia dilalui dua angin musim yang setiap setengah tahun berubah arah. Pada bulan Oktober-April berhembus angin musim barat sedangkan bulan April-Oktober berhembus angin musim timur. Para pelaut Indonesia sudah mengenal dua angin musim tersebut dan memanfaatkannya untuk pelayaran. Para pelaut yang berangkat



dari Maluku telah menggunakan angin musim timur untuk berlayar menuju pusat perdagangan di bagian barat, misalnya menuju Makasar, Gresik, Demak, Banten sampai ke Malaka. Sebaliknya, kapal dari barat yang berlayar menuju ke wilayah timur menggunakan angin musim barat. Pada bulan Juni-Agustus kapal berlayar ke Ayuthia dan Cina sedangkan pada bulan September-Desember angin balik berhembus ke selatan. Rupanya pelaut Indonesia lebih banyak dan lebih dahulu mengenal jalan laut ke barat daripada ke utara (Cina). Akan tetapi dalam perkembangannya, kapal nenek moyang bangsa Indonesia juga biasa berlayar ke Negeri Cina. Di Malaka kapal berdatangan dan menunggu angin yang baik untuk meneruskan pelayaran atau kembali ke negaranya.

(2) Teknik Pelayaran.

Teknik pelayaran nenek moyang bangsa Indonesia pada zaman dahulu sebelum berkembang seperti teknik pelayaran yang dilakukan oleh orang barat pada saat itu. Orang barat banyak menggunakan kapal besar dan perlengkapan yang lebih maju. Sementara itu, nenek moyang bangsa Indonesia menggunakan teknik pelayaran yang sederhana. Ada yang sama sekali masih menggunakan cara alami. Mereka berlayar dengan berpegang pada pengetahuan yang diperoleh secara turun-temurun. Ada lagi yang sekadar menggunakan perasaan atau naluri. Dengan melihat bentuk awan, pantulan sinar matahari, serta warna dan jenis air laut, seorang nakhoda yang berpengalaman dapat menentukan lokasi dan membawa kapalnya ke tujuan dengan selamat. Nenek moyang bangsa Indonesia juga sudah mengenal mata angin yaitu utara, Timur, selatan, barat, timur laut, tenggara, barat laut, dan barat daya. Ada suku bangsa hanya mengenal dua mata angin, yaitu ke darat (gunung) dan ke laut. Para pelaut Sangir bahkan mengenal jenis mata angin yang lebih terperinci lagi sebanyak 17 (tujuh belas) macam. Untuk menentukan lokasi dan arah pelayarannya mereka menggunakan tanda alam, seperti pulau, gunung, tanjung dan teluk. Mereka juga berpegang pada bintang di langit pada malam



hari. Mereka mengenal gugusan bintang seperti bintang Mayang, Biduk dan Waluku. Pada suku bangsa Biak dikenal dua musim yang dipengaruhi bintang Sawakoi (Orion) dan Romangwandi (Scorpio). Bila bintang Romangwandi masih di bawah cakrawala, itu berarti angin barat masih bertiup dengan ombak yang besar dan membahayakan para pelaut. Nenek moyang bangsa Indonesia banyak juga yang sudah mengembangkan teknik pelayarannya seperti bangsa barat. Mereka juga mengenal kompas. Kompas tersebut digunakan untuk menentukan arah bagi kapal yang sedang berlayar. Namun demikian, hanya kapal yang berukuran besar yang menggunakan kompas. Selain alat kompas, alat lainnya yang penting dalam pelayaran adalah peta. Pelaut Indonesia juga mengenal peta. Bahkan dahulu pelaut Jawa dan Bugis sudah membuat peta yang meliputi daerah pelayaran yang luas. Namun demikian, peta tersebut jarang digunakan oleh para pelaut Indonesia. Mereka menyimpan peta pelayaran tersebut di dalam tabung bamboo. Walaupun peralatan pelaut Indonesia tidak selengkap bangsa Barat, namun prestasinya mengagumkan. Para pelaut Indonesia berlayar ke Samudera Hindia sampai jauh melintasi daerah sub tropik di selatan maupun sampai ke Pulau Madagaskar.

- (3) Kontak Hubungan Dagang Antar pulau di wilayah Indonesia. Indonesia terdiri atas banyak pulau besar dan kecil yang dipisahkan oleh selat dan laut pada umumnya tidak seberapa dalam kecuali di perairan Maluku. Orang Indonesia yang mendiami Nusantara dari dahulu telah melakukan pelayaran. Hal itu dibuktikan sejak zaman prasejarah, yaitu pada zaman perpindahan nenek moyang orang rumpun bangsa Melayu dari daerah Asia Tenggara sekitar Teluk Tonkin tersebar luas ke daerah Kepulauan Laut Selatan pada sekitar tahun 2000-300 SM. Dengan perahu bercadik mereka telah mampu mengarungi perairan laut yang sangat luas itu. Di berbagai wilayah Indonesia terdapat perbedaan iklim, di bagian barat lebih banyak turun hujan, sedangkan di bagian timur Indonesia jarang



turun hujan sehingga wilayahnya agak kering. Perbedaan iklim itu mengakibatkan perbedaan hasil bumi dan kekayaan alam lainnya. Akibat perbedaan iklim itu, sejak jaman dahulu telah terdapat perdagangan antarpulau di Indonesia. Hal itu dapat diketahui dari tumbuhnya pelabuhan penting di Nusantara. Berdasarkan sumber sejarah, pada jaman Mataram Kuno sudah ada pelabuhan penting di Nusantara, seperti Ujung Galuh yang terletak di muara Sungai Brantas, Jawa Timur. Menurut Prasasti Kamalagyan, Pelabuhan Ujung Galuh selalu ramai dikunjungi perahu dagang dari pulau lain. Dalam perkembangan selanjutnya, pelabuhan Ujung Galuh banyak disinggahi perahu dari kerajaan lain di luar Nusantara. Pada masa kejayaan Sriwijaya pada abad ke-8 sampai abad ke-9 M, hubungan perdagangan antarpulau di wilayah Nusantara juga berkembang pesat. Jalur perdagangan strategis, seperti Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Karimata dikuasainya. Dengan armada laut yang kuat, Sriwijaya mampu mengamankan jalur perdagangan antarpulau di wilayah Indonesia. Pada masa kejayaan Majapahit pertengahan abad ke-14 M, kontak hubungan perdagangan antar pulau di wilayah Indonesia semakin berkembang pesat. Semakin ramai hubungan dagang antar pulau di wilayah Indonesia, semakin berkembang pula kota Bandar di sepanjang pantai. Pada masa itu kota Bandar terpenting, seperti Gresik, Tuban dan Jepara. Kota Bandar tersebut merupakan gudang penyimpanan rempah-rempah yang berasal dari Maluku. Dalam hubungan dagang antar pulau tersebut, para pedagang dari wilayah timur banyak membawa barang dagangan yang berupa rempah-rempah menuju ke wilayah barat terutama badar di Jawa dan sebaliknya. Selanjutnya, barang rempah-rempah tersebut mereka tukar dengan beras, bahan pakaian, perhiasan dan barang kebutuhan lain. Dalam hubungan perdagangan antar pulau itu, orang-orang dari Bugis dan Makasar adalah pelaut yang ulung dan gagah berani dalam mengarungi gelombang laut. Kampung permukiman orang Bugis dapat ditemukan hampir di seluruh kota



pelabuhan dan pusat perdagangan di Indonesia. Bahkan di Malaysia terdapat Negara bagian yang berasal dari kampung pemukiman para pelaut Bugis, Makassar, Jawa dan Madura. Para saudagar dan pelaut itu berlayar mengarungi perairan Nusantara. Dengan demikian, mereka mengadakan hubungan dagang antar pulau dan antar daerah di Indonesia. Daerah yang ramai perdagangannya akan lebih banyak dikunjungi oleh para saudagar baik pedagang Indonesia maupun asing. Dengan demikian, tempat perdagangan serupa ini lebih bersifat internasional karena di pusat-pusat perdagangan itulah saudagar Indonesia berjumpa orang asing yang berdagang di Indonesia.

(4) Sistem Perdagangan dan Alat Transportasinya.

Perdagangan antarpulau pada masa lampau dilakukan secara bertahap. Barang dagangan yang berasal dari daerah pedalaman dikumpulkan dan diangkut ke pusat perdagangan di daerah pelabuhan. Barang dagang tersebut diangkut menggunakan pedati atau gerobak. Selain itu, ada juga yang diangkut melalui sungai dengan perahu. Setelah berkumpul dalam jumlah besar di pusat perdagangan barulah terjadi jual beli dengan para pedagang besar dari berbagai pulau. Jual beli dilakukan dengan cara tukar menukar barang yang dinamakan barter. Misalnya, rempah-rempah ditukar dengan kain, rempah-rempah ditukar dengan beras, atau beras ditukar dengan barang lain. Cara barter sering menimbulkan kesulitan karena kurang praktis dan sulitnya menentukan nilai tukar barang. Untuk mengatasi kesulitan itu, pada masa berdirinya kerajaan-kerajaan di Indonesia dibuat mata uang. Mata uang tersebut dikeluarkan oleh kerajaan. Bahan mata uang itu pun bermacam-macam, ada yang dari timah, perunggu, perak, dan emas. Pada zaman dahulu, orang tidak begitu terikat pada jenis mata uang dari negaranya sendiri. Di pasar dan di pelabuhan, para pedagang secara leluasa membayar dengan uang dari Negara asalnya. Alat transportasi dalam perdagangan antarpulau pada zaman dahulu masih sederhana. Ukuran kapal pada zaman dahulu



tidak sebesar seperti zaman sekarang sehingga daya angkutnya sangat terbatas. Selain itu, kapal mereka hanya digerakkan oleh manusia dan menggunakan layar. Dengan demikian, pelayaran mereka sangat bergantung pada arah angin. Karena terbatasnya sarana transportasi maka pelayaran mereka membutuhkan waktu yang lama untuk sampai ke tempat tujuan. Keterbatasan sarana transportasi ini juga menimbulkan perdagangan berantai, artinya barang dagangan dari suatu daerah berpindah tangan dari pedagang yang satu ke pedagang yang lain, dari bandar satu ke bandar yang lain. Selain melakukan perdagangan berantai banyak juga pedagang yang melakukan perdagangan langsung dari daerah asal barang dagangan ke daerah yang membutuhkan, misalnya para pedagang Maluku berdagang rempah-rempah ke Jawa atau sebaliknya. Perdagangan langsung antar pulau tersebut biasanya dilakukan oleh para pedagang besar atau saudagar kaya. Dengan ramainya kegiatan perdagangan antar pulau, berkembang pula pusat perdagangan atau pasar. Pasar tersebut biasanya berada di kota pelabuhan dan di dekat keraton, sedangkan bila di pedesaan berada di tepi aliran sungai. Pasar di kota pelabuhan banyak dikunjungi para pedagang asing sehingga dinamakan pasar internasional. Pasar itu mengisi kas keuangan kerajaan. Raja memungut cukai dan pajak terhadap barang yang dijual. Sebaliknya, para pedagang dan pembeli mendapat perlindungan dan keamanan dari raja. Jadi, raja mengadakan pengawasan terhadap keamanan pasar dengan sebutan syahbandar.

Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dalam rangka mencapai tujuan cita-citanya seperti yang ditetapkan dalam konsep wawasan nusantara memerlukan sarana transportasi yang mantap. Salah satu sarana transportasi yang memegang peranan penting adalah angkutan laut.



1.2 Pengertian Pelayaran Niaga

Berdasarkan bidang kegiatannya, pelayaran terbagi atas 2 (dua) jenis, yaitu Pelayaran Niaga (*shipping business, commercial shipping, merchant marine*) dan pelayaran non niaga. Pelayaran niaga yaitu usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang, melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara. Sedangkan Pelayaran Non Niaga adalah kegiatan pelayaran yang bertujuan bukan untuk kegiatan perdagangan, yang meliputi pelayaran angkatan perang, dinas pos, dinas perambuan, penjaga pantai, hidrografi dan sebagainya. Berdasarkan trayek yang dilayari terbagi atas kegiatan pelayaran nasional dan kegiatan pelayaran internasional. Dalam kegiatan pelayaran nasional, kegiatan pelayaran berlangsung dalam batas-batas wilayah teritorial suatu negara atau sering disebut pelayaran interinsular. Sementara itu, dalam pelayaran internasional kegiatan pelayaran itu berlangsung dalam perairan internasional yang menghubungkan dua negara atau lebih, pelayaran internasional dalam dunia shipping dikenal dengan sebutan Pelayaran samudera atau *Ocean Going shipping* atau *Intern Ocean Shipping*. Pada pelayaran internasional timbul masalah hubungan hukum internasional dan timbullah berbagai konvensi internasional yang mengatur aspek-aspek pelayaran, baik yang berkaitan dengan masalah teknis, hukum positif, maupun yang berkenaan dengan penyelenggaraan atau perusahaan pelayaran. Bagi Indonesia perusahaan pelayaran nasional mempunyai prospek yang sangat cerah mengingat volume ekspor dan impor meningkat terus setiap tahun.

Pelayaran Niaga, terdiri dari 2 (dua) kata yaitu pelayaran dan niaga. Selanjutnya bentuk-bentuk usaha Pelayaran Niaga terdiri dari 3 (tiga) macam yaitu Pelayaran lokal, Pelayaran Nasional dan Pelayaran Internasional.

- a. Pelayaran Lokal adalah Pelayaran yang bergerak dalam propinsi atau beberapa propinsi yang berbatasan.
- b. Pelayaran Nasional/ nusantara adalah kegiatan yang berlangsung dalam batas teritorial negara, atau pelayaran antar pulau atau



interinsular, yang wilayah operasinya meliputi seluruh wilayah perairan Republik Indonesia.

- c. Pelayaran Internasional atau dalam istilah pelayaran disebut sebagai ocean going shipping/ inter ocean shipping, yaitu kegiatan yang berlangsung antar 2 (dua) negara atau lebih.

Dengan kata lain Pelayaran Niaga memiliki pengertian yaitu usaha pengangkutan barang, terutama barang dagangan, melalui laut antar pulau atau pelabuhan yang dibedakan menjadi pelayaran lokal, pelayaran pantai/ nusantara dan pelayaran samudera. Semuanya itu merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan dengan menggunakan kapal.

Secara teknis dan fisik pelayaran sebenarnya tidak ada bedanya antara pelayaran domestik dengan pelayaran internasional, dengan mengecualikan pelayaran internasional dalam jarak bidang pelayaran itu dapat digunakan kapal yang sama jenisnya, cara penyelenggaraan pelayaran (scheduling dan lain-lain) pun tidak berbeda.

Perbedaan antara kedua jenis usaha (significant) sebab dalam pelayaran yang menyeberangi batas laut teritorial timbul masalah hubungan hukum internasional; jelasnya bahwa tidak terdapat kesamaan peraturan hukum yang berlaku pada beberapa negara dimana pelayaran berlangsung.

Jenis-jenis Pelayaran niaga menurut sifat usaha pelayaran, dibedakan menjadi 2 (dua) bagian yaitu :

1. Pelayaran Tetap (linier Service), yaitu pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan di pelabuhan, trayek dan dijalani, tarif angkutan dan syarat-syarat perjanjian pengangkutan. Syarat-syarat perjanjian pengangkutan :
 - trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tetap dan teratur yaitu kapal-kapal dalam berlayar tidak berpindah-pindah wilayah perairannya, melainkan harus tetap bergerak dalam wilayah operasi yang ditentukan.



- Bila terjadi hal yang dapat menyebabkan perusahaan tidak memenuhi jadwal yang ditetapkan karena kerusakan kapal, maka perusahaan tersebut wajib menyediakan kapal pengganti.
 - Tarif yang berlaku, tetap dan umum. Yaitu tarif angkutan yang tercantum dalam daftar tarif angkutan untuk masing-masing jenis barang, berlaku untuk jangka waktu tertentu sehingga memudahkan perhitungan biaya.
 - Ketentuan dan perjanjian pengangkutan bersifat tetap dan berlaku umum. Artinya perusahaan pelayaran harus mempunyai peraturan atau syarat pengangkutan yang baku dan berlaku bagi pengguna jasa angkutan laut.
2. Pelayaran tidak tetap (tramper), yaitu pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal apapun yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku, maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian pengangkutan, sepanjang tidak dilarang oleh kesatuan negara.

Sementara menurut Peraturan Pemerintah nomor 2 tahun 1969 pasal 5 menyebutkan bahwa Pelayaran terdiri atas :

1. Pelayaran dalam negeri yang meliputi :
 - a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku,
 - b. Pelayaran lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m³ isi kotor kebawah atau sama dengan 175 BRT kebawah,
 - c. Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar,



- d. Pelayaran Pedalaman, terusan dan sungai, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan di perairan pedalaman, terusan dan sungai,
 - e. Pelayaran Penundaan Laut, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda.
2. Pelayaran Luar Negeri, yang meliputi :
- a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan
 - b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
3. Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal pengangkut khusus untuk mengangkut hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus, seperti minyak bumi, batu bara, bijih besi, bijih nikel, timah bauxiet, logs dan barang-barang bulk lainnya.

1.3 Dasar Hukum Usaha Pelayaran Niaga

Bermunculnya perusahaan-perusahaan pelayaran terutama di kota-kota besar di Indonesia, ini merupakan bukti bahwa perekonomian Negara kita semakin meningkat. Disisi lain bahwa masyarakat atau pemilik barang/ muatan tentunya menghendaki jika barang/ muatan yang akan di kirim bisa sampai ke tujuan dengan selamat, sebaliknya barang/ muatan yang kita beli bisa sampai ke tangan kita dengan selamat. Dalam hal ini perusahaan pelayaran memiliki andil di dalamnya.

Pelayaran didalamnya terdiri dari angkutan di perairan, kepela- buhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, perlindungan ling- kungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya



pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Dan menurut pasal 2 (dua) bahwa Asas dan Tujuan disebutkan bahwa Pelayaran diselenggarakan berdasarkan :

- a. Asas manfaat
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan
- c. Asas persaingan bebas
- d. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi
- e. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan
- f. Asas kepentingan umum
- g. Asas keterpaduan
- h. Asas tegaknya hukum
- i. Asas kemandirian
- j. Asas berwawasan lingkungan hidup
- k. Asas kedaulatan negara, dan
- l. Asas kebangsaan.

Sementara untuk tujuan, dalam pasal 3 disebutkan bahwa, Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional
- b. Membina jiwa kebaharian
- c. Menjunjung kedaulatan negara
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional
- f. Memperkokoh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara, dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Pelayaran dan usaha pelayaran niaga memiliki dasar-dasar hukum seperti berikut :



- a. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008, tentang Pelayaran yang disahkan pada tanggal 7 Mei 2008, oleh Presiden Dr, H. Susilo Bambang Yudhoyono di Jakarta. Mengatakan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim, undang-undang ini adalah sebagai pengganti Undang-undang nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, dengan pertimbangan bahwa Undang-undang nomor 21 ini sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan Undang-undang yang baru.

Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang memuat 4 (empat) unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim, dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim yang kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan
2. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam undang-undang ini diatur pula mengenai hipotik kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya.
3. Pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proporsional didalam penyelenggaraan kepelabuhanan.
4. Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi Internasional yang



cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, disamping mengakomodasikan ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat didalam “*International Ship and Port Facility Security Code*” (*ISPS-Code*).

5. Pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait yaitu “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.*”

Dengan diundangkannya Undang-undang tentang Pelayaran ini, berbagai ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan pelayaran, antara lain :

- Kitab undang Hukum Dagang (*Wet Borepublikeek Van Koophandel*)
- Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim tahun 1939
- Undang-undang nomor 1 tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia
- Undang-undang nomor 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
- Undang-undang nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut 1982
- Undang-undang nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Undang-undang nomor 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup
- Undang-undang nomor 31 tahun 2004 tentang perikanan.

- b. Peraturan Pemerintah nomor 2 tahun 1969 tanggal 18 Januari 1969, yang sudah disempurnakan lagi dalam Peraturan Pemerintah nomor 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, memiliki garis besar sebagai berikut :
1. Dalam pasal 6 ayat 1 disebutkan bahwa: “ Penyelenggaraan Pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus oleh perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia dilakukan dengan kapal-kapal berbendera Indonesia.”
 2. Dalam pasal 13 ayat 1 dan 2, disebutkan bahwa; (1) Pengusahaan Pelayaran dalam negeri, luar negeri, per-veeman, dan ekspedisi muatan kapal laut hanya dapat dilakukan setelah mendapat ijin usaha sesuai ketentuan dalam peraturan ini “. (2) Perijinan termaksud ayat (1) pasal ini diselenggarakan berdasarkan azas-azas pertimbangan :
 - a. Adanya pola trayek angkutan yang ditetapkan dan tersedianya barang-barang untuk diangkut,
 - b. Kelancaran arus barang secara tetap dalam rangka trayek angkutan ke seluruh wilayah,
 - c. Adanya pengawasan terhadap arus barang yang berencana dan pengawasan gerak kapal yang kontinyu,
 - d. Tersedianya fasilitas-fasilitas dermaga, tambatan, pergudangan dan penimbunan di suatu pelabuhan,
 - e. Memajukan perkembangan perdagangan dan sosial ekonomi nasional,
 - f. Meningkatkan keahlian perusahaan,
 - g. Adanya penggunaan dan pengerahan modal,
 - h. Ketentraman serta kegairahan kerja dalam perusahaan,
 - i. Digunakannya keuntungan sejauh mungkin untuk investasi, memajukan dan memperkembangkan daya kemampuan usaha dan kesejahteraan pada buruh/ pegawai.
 - c. Pola pembinaan yang dilaksanakan Pemerintah di bidang perkapalan dan pelayaran.



Berdasarkan Undang-Undang Nomor: 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kegiatan pembinaan Pemerintah di bidang perkapalan dan pelayaran, memuat 4 (empat) unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas cabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan; Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan bangunan berdasarkan peraturan perundangundangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya.
2. Pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan.
3. Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.



4. Pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”. Selain hal tersebut di atas, yang juga diatur oleh Pemerintah adalah pembentukan institusi di bidang penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) yang Kebijakan Pemerintah di Bidang Perkapalan dan dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Penjaga laut dan pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran. Penjagaan laut dan pantai tersebut merupakan pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai. Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa. Terhadap Badan Usaha Milik Negara yang selama ini telah menyelenggarakan kegiatan perusahaan pelabuhan tetap dapat menyelenggarakan kegiatan yang sama dengan mendapatkan pelimpahan kewenangan Pemerintah, dalam upaya meningkatkan peran Badan Usaha Milik Negara guna mendukung pertumbuhan ekonomi.

Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut/pelayaran niaga yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaan kegiatan pelayaran ini dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Kegiatan pembinaan yang



dimaksud adalah meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan pelayaran, yang pelaksanaannya dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat.

1.4 Usaha Pelayaran Niaga

Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara, perlu disusun sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memanfaatkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, turut mendukung pertahanan dan keamanan serta peningkatan hubungan internasional.

Mengutip dari buku *Standart Trade and Industry Directory of Indonesia* 2014, bahwa perusahaan yang dominan dalam sector Logistik adalah usaha dalam bidang *Shipping* dan *Freight Forwarding* yang totalnya mencapai 80% dari keseluruhan jumlah industry logistic di Indonesia. Ke dua usaha logistik ini mendominasi usaha logistik lainnya.

Seperti yang sudah dibahas diatas, bahwa Pelayaran Niaga merupakan suatu kegiatan yang mempunyai nilai kegunaan tinggi untuk perekonomian, sebab hampir semua ekspor dan import barang dilakukan dengan menggunakan jasa angkutan pelayaran niaga. Pelayaran niaga umumnya digunakan untuk pengangkutan barang melalui air, yang didasarkan pada kata dasar “layar” yang dahulu merupakan alat penggerak utama untuk menggerakkan kapal atau perahu.

Terdapat beberapa jenis kegiatan pengusahaan pelayaran niaga, diantaranya usaha pokok pelayaran, usaha keagenan, dan usaha lainnya. Usaha pokok pelayaran merupakan usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan dari pelabuhan pemuatan untuk disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal dimana pengusaha mungkin akan mengoperasikan kapalnya sendiri atau mencharter kapal

atau kerja sama dengan pihak ketiga, bahkan mungkin mencarterkan kapalnya untuk dioperasikan pihak ketiga. Usaha keagenan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran adalah mengageni perusahaan pelayaran asing atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, container dan freight dari principal. Sementara usaha lainnya adalah kegiatan di luar usaha tersebut diatas, tetapi menunjang usaha pelayaran baik dalam bentuk fisik maupun dalam bentuk keuntungan yang diperoleh.

Kegiatan perusahaan pelayaran niaga atau disebut juga Industri jasa pelayaran (Shipping Industri), merupakan usaha industri jasa transportasi laut yang memberikan manfaat yang sangat besar bagi perpindahan suatu barang, baik memberikan manfaat secara place utility yaitu barang yang di satu tempat kurang bermanfaat dipindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih besar, maupun memberikan manfaat time utility yaitu barang dari satu tempat yang saat tertentu sudah diproduksi dan berlebihan dipindahkan ketempat yang pada waktu yang sama belum diproduksi.

1) Potensi dan manfaat Pelayaran Niaga

Bagi dunia perdagangan pada umumnya, khususnya perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting dan hampir semua barang ekspor dan impor diangkut dengan kapal laut. Demikian juga pengangkutan barang dalam volume besar dari satu daerah ke daerah yang lain dalam satu Negara, lebih banyak menggunakan jasa fasilitas angkutan laut. Hal ini disebabkan oleh beberapa alasan sebagai berikut :

- a. Unit capacity kapal jauh lebih besar untuk pengangkutan dalam jumlah besar sekaligus.
- b. Biaya bongkar muatnya lebih efisien dibandingkan melalui darat.
- c. Biaya angkut per unit lebih murah karena pengangkutannya dalam jumlah banyak.



- 2) Pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan Pelayaran niaga
- Kegiatan pelayaran niaga timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di suatu tempat dan akan dijual di tempat lain sehingga timbullah semboyan *The Flag Follow The Trade* (bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Sehingga kegiatan pelayaran niaga berkembang karena adanya kebutuhan angkutan barang atau hasil industri yang dikirim ke daerah atau negara lain yang membutuhkannya sehingga muncul istilah “ships follow the trade”. dari istilah tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa perdagangan mendorong perkembangan akan industri jasa angkutan laut.

Oleh karena itu dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat 3 (tiga) pihak yang saling berhubungan hukum satu sama lain ;

1. Pengirim Barang (*Shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) 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. Hak dan kewajiban ketiga pihak dalam pengapalan diatur oleh perundang-undangan nasional/peraturan pemerintah dan beberapa konvensi internasional yang telah dibentuk guna mengatur masalah pelayaran, baik segi teknis-nautis pelayaran maupun segi niaganya.

Disamping ketiga pihak tersebut, masih terdapat pihak-pihak yang tidak saling berhubungan hukum/tidak diatur oleh undang-undang namun memiliki peranan yang sangat penting dalam dunia pelayaran, yaitu :



1. Ekspediter (perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, forwarder, dan lain-lain), adalah perusahaan yang menyelenggarakan usaha mengurus dokumen-dokumen dan formalitas yang diperlukan untuk mengirim/ mengeluarkan barang ke/dari kapal atau ke/dari gudang/lapangan penumpukan container di pelabuhan. Ekspediter menjadi wakil dari pengirim/penerima barang muatan kapal laut. Untuk muatan ekspor, tugas dan kewajiban ekspediter dianggap selesai bila barang-barang sudah dimuat ke atas kapal dan Bill of Lading (B/L) sudah diambil untuk diserahkan kepada orang yang memberi kuasa untuk mengurus pemuatan kepada Bank Devisa. Untuk muatan impor, dimulai dengan pembuatan dokumen-dokumen impor (invoerpass, dan lain-lain) sampai pembayaran dan biaya-biaya yang berkaitan dengan pengeluaran barang dari gudang pabean untuk selanjutnya diserahkan kepada prinsipal di daerah bebas (di luar daerah pengawasan bea dan cukai).
2. Perusahaan Pergudangan (*warehousing*) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang. Perusahaan Bongkar Muat (*Stevedoring*) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan stevedoring bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.
3. Lembaga Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarder*) adalah perusahaan yang mengkoordinir angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door shipper sampai dengan *door consignee*.



Latihan soal.

1. Jelaskan pengertian dan jenis-jenis pelayaran niaga!
2. Apa saja yang menjadi dasar hukum usaha dari pelayaran niaga!
3. Berbagai potensi dan manfaat dari pelayaran niaga, jelaskan !
4. Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat 3 (tiga) pihak yang saling berhubungan hukum satu sama lain. Jelaskan !







BAB 2

SARANA DAN PRASARANA PENUNJANG PELAYARAN NIAGA

Tujuan Instruksional Umum

➤ Sasaran dan Manfaat Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini khususnya materi Bab II, diharapkan para mahasiswa dapat memahami beberapa hal berikut ini:

1. Diharapkan mahasiswa mengetahui sarana-sarana apa saja yang dipakai, dalam keterkaitannya dengan proses kegiatan pelayaran niaga.
2. Diharapkan mahasiswa mengetahui beberapa prasarana yang dipakai sebagai penunjang utama terlaksananya kegiatan pelayaran niaga.
3. Diharapkan mahasiswa mengetahui dan memahami mengenai fungsi-fungsi dari sarana dan prasarana dan fasilitas-fasilitas lainnya terkait kegiatan pelayaran niaga.

2.1 Kapal sebagai Sarana Angkutan Pelayaran Niaga

Untuk menunjang kelancaran dari sebuah kegiatan pelayaran niaga, maka sarana dan prasarana serta fasilitas-fasilitas pendukung lainnya adalah sangat dibutuhkan karena mereka seperti sebuah mata rantai yang tidak boleh terpisahkan satu sama lain. Sehingga Prinsip-prinsip utama dari sebuah sistem pengangkutan dalam pelayaran niaga dapat terwujud yaitu bahwa barang-barang dapat diangkut dari Produsen sampai Konsumen secara cepat, tepat waktu, aman, ekonomis, dan nyaman. Beberapa sarana dan prasarana penunjang kegiatan pelayaran niaga dapat kita lihat seperti dibawah ini.

2.1.1 Definisi Kapal

Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara, perlu disusun sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan



perkembangan kehidupan bermasyarakat , berbangsa dan bernegara, turut mendukung pertahanan dan keamanan serta peningkatan hubungan internasional. Dan menyadari akan pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut merupakan salah satu moda transportasi yang harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya fasilitas dengan aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien.

Dalam hal ini kapal laut sebagai angkutan laut, merupakan sarana transportasi untuk mengangkut barang atau muatan dari satu tempat ketempat yang lain. Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antar wilayah baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Kapal juga didefinisikan dalam beberapa yaitu :

- a. Menurut pasal 309 ayat 1 KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya, termasuk didalamnya kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.
- b. UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, atau energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis ,

kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

- c. Sementara menurut Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, terdapat beberapa pengertian tentang kapal, yaitu : “Kapal Perikanan” ialah kapal, perahu, atau alat apung lainnya yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/ eksplorasi perikanan.
- d. Istilah Kapal laut diartikan sebagai semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu. Yang termasuk golongan Kapal laut adalah Kapal Niaga, kapal nelayan, kapal pesiar, kapal penumpang, kapal penolong, dan lain-lain.
- e. Menurut Peraturan Pemerintah nomor 17 tahun 1988 pasal 1 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, disebutkan bahwa : (a) Angkutan Laut adalah setiap kegiatan pelayaran dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang, dan/ atau hewan untuk satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau antar beberapa pelabuhan ; (b) Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun ; (c) Kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar dilaut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu;

Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaiklautan, sehingga menjamin keselamatan kapal dan seluruh awak kapal serta muatannya selama pelayarannya di laut.

2.1.2 Awak Kapal

Awak kapal atau disebut juga pelaut adalah seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut. Atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal. Hal ini mencakup seluruh orang yang bekerja diatas kapal. Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008



tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 sebagai berikut:

- a. Ayat 40: “Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal, atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”.
- b. Ayat 41: “Nakhoda adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu”

- c. Ayat 42: “Anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda”

Jabatan awak kapal Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut pada Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 dan 35 menjelaskan:

- a. Nakhoda (*Master*) adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang 15 dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Perwira (*Officer*) adalah awak kapal selain nakhoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira.
- d. Perwira Dek (*Deck Officer*) adalah perwira kapal bagian dek.
- e. Mualim I (*Chief Mate*) adalah perwira kapal bagian dek yang jabatannya setingkat lebih rendah dari nakhoda dan yang dapat menggantikan tugas bilamana nakhoda tidak dapat melaksanakan tugasnya.
- f. Perwira yang Melaksanakan Tugas Jaga di Anjungan (*Watchkeeping Officer*) adalah perwira kapal bagian dek dengan jabatan sebagai Mualim II atau Mualim III atau Mualim IV.
- g. Kadet adalah peserta didik yang melaksanakan praktek laut.
- h. Masinis (*Engineer Office*) adalah perwira kapal bagian mesin.
- i. Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*) adalah perwira senior kapal bagian mesin yang bertanggung jawab atas penggerak mekanis kapal serta operasi dan perawatan instalasi mekanis dan listrik kapal.



- j. Masinis II (*Second Engineer Officer*) adalah perwira kapal bagian mesin yang jabatannya setingkat lebih rendah dari Kepala Kamar Mesin dan yang dapat menggantikan tugas 16 bilamana Kepala Kamar Mesin tidak dapat melaksanakan tugasnya.
- k. Masinis yang Melaksanakan Tugas Jaga di Kamar Mesin adalah Masinis dengan jabatan sebagai Masinis III atau Masinis IV atau Masinis V.
- l. Operator Radio (*Radio Operator*) adalah seseorang yang memiliki sertifikat tertentu yang diterbitkan oleh administrator dan diakui sesuai ketentuan peraturan radio.
- m. Operator Radio GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System* atau Sistem Keselamatan Dalam Marabahaya Maritim) adalah seseorang yang bertanggung jawab dalam dinas jaga radio untuk mengoperasikan peralatan GMDSS serta memiliki kompetensi sebagaimana yang distandarkan dan memiliki sertifikat sesuai Chapter IV Konvensi Internasional STCW 1978 dan Amandemennya. Tugas Jaga Radio (*Radio Duties*) meliputi tugas jaga, perawatan, dan perbaikan teknis yang dilaksanakan berdasarkan peraturan radio (*radio regulation*) dan Konvensi SOLAS 1974 dan amandemennya.
- n. *Electro-Technical Officer* adalah perwira yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/6.
- o. Rating adalah awak kapal selain nakhoda dan perwira. 17
- p. Rating yang Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi dan Kemudi (Jurumudi) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan II/4.
- q. Pelaut Terampil Bagian Dek (*Able Seafarer Deck*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan II/5.
- r. Rating yang Melaksanakan Tugas Jaga Mesin (Juru Minyak) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi



STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/4.

- s. Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer Engine*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/5.
- t. Rating Teknik Elektro (*Electro-Technical Rating*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/7

2.1.3 Jenis-jenis Kapal

Sesuai dengan fungsinya, kapal dapat dibedakan menjadi beberapa tipe sebagai berikut :

a. Kapal Penumpang

Di Indonesia yang merupakan Negara kepulauan dan taraf hidup sebagian penduduknya relatif masih rendah, kapal penumpang masih mempunyai peranan yang cukup besar. Selain itu semakin mudahnya hubungan antar pulau, semakin banyak beroperasi ferri-ferri yang memungkinkan mengangkut mobil, bus dan truk bersama-sama dengan penumpangnya. Ukuran kapal penumpang relatif lebih kecil.

b. Kapal Barang.

Kapal barang khusus dibuat untuk mengangkut barang. Pada umumnya memiliki ukuran yang lebih besar dari pada kapal penumpang. Bongkar-muat barang bisa dilakukan dengan dua cara yaitu secara vertical atau horizontal. Bongkar muat secara *vertical* yang biasa di sebut *lift on/ lift off (lo/lo)* dilakukan dengan keran kapal, keran mobil dan/ atau keran tetap yang ada di dermaga. Pada bongkar muat secara *horizontal* yang juga disebut *Roll on/ Roll off (Ro/Ro)* barang-barang diangkut dengan menggunakan truk. Sehingga kapal barang dapat dibedakan menjadi :

1. Kapal barang umum (*General cargo Ship*); Muatannya bisa terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti, karung dan sebagainya yang dikapalkan oleh banyak pengirim untuk banyak penerima di beberapa pelabuhan



tujuan. Kapal jenis ini biasanya dilengkapi dengan kran kapal untuk membongkar muat barang.

2. Kapal peti kemas, dibedakan menjadi beberapa jenis seperti : *Full container ship*, *Partial container ship*, *convertible container ship*, *ship with limited container carrying ability* dan *ship without special container stowing ar handling device*.
 3. Kapal barang Curah (*bulk cargo ship*), untuk mengangkut muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus. Contoh muatan beras, gandum, batubara, bijih besi, dan sebagainya.
- c. Kapal tanker
Kapal ini digunakan untuk mengangkut minyak, yang umumnya mempunyai ukuran sangat besar.
- d. Kapal khusus (*special designed ship*)
Kapal yang dibuat khusus untuk mengangkut barang tertentu seperti daging yang harus diangkut dalam keadaan beku, kapal pengangkut gas alam cair (*liquid natural gas*) dan sebagainya.
- e. Kapal ikan
Kapal ikan digunakan untuk menangkap ikan di laut. Ukuran kapalnya tergantung pada jenis ikan yang tersedia, potensi ikan di daerah tangkapan, karakteristik alat tangkap, jarak daerah tangkapan dan sebagainya.

2.1.4 Dimensi Kapal

Dalam sebuah kegiatan perniagaan, atau apapun kegiatan yang ada hubungannya dengan Pelayaran, apapun baiknya pekerjaan yang dilakukan, resiko itu tetap ada. Untuk itu kita harus bertindak (berusaha) atas dasar “*calculated risks*” yang berarti bila mana resiko itu terjadi minimal kita tahu bagaimana cara menanggulangnya. Oleh karena kita perlu mengetahui sedikit mengenai ukuran-ukuran/ dimensi sebuah kapal khususnya dimensi Ruang muat kapal, agar terhindar dari resiko kerugian, kekurangan muat ataupun kelebihan muat dan bahaya lainnya yang mengancam akibat stabilitas kapal yang salah.



a. *Dead Weight Ton*

Dead weight ton sebuah kapal adalah daya angkut kapal dalam ton atau dikatakan sebagai jumlah berat muatan yang dapat dimuat ke kapal sampai kapal terbenam pada garis draft maksimum yang diijinkan oleh aturan, dan dihitung dengan satuan Ton.

Bilamana kapal pada kondisi air dimana dia mengapung dimuati sampai melampaui garis batas yang diijinkan akan terjadi apa yang disebut dengan “*Overdraft*” (kelebihan muatan yang dimuati ke kapal tersebut), dan ini sangat membahayakan keselamatan pelayaran karena berkurangnya *free board* kapal.

b. *Cargo Deadweight*

Untuk keperluan beroperasi, kapal memerlukan berbagai kebutuhan yang akan dimuat ke atas kapal. Kebutuhan-kebutuhan seperti bahan bakar, air tawar, makanan dan lain-lain ini umumnya disebut sebagai “*Store kapal*” yang akan mengurangi daya angkut muatan kapal.

Dengan demikian maka daya angkut muatan kapal (tonase ruang yang dipergunakan untuk mengisi muatan) akan berkurang sebesar beratnya “*Store*” yang dibawa kapal. Daya angkut kapal yang dipergunakan untuk mengangkat muatan diluar kebutuhan (*store*) kapal sendiri ini disebut sebagai “*Cargo Dead weight*”.

Jadi, kapasitas / daya angkut muatan yang dapat diisi diatas kapal adalah seperti dijabarkan dalam rumus ini :

$$CARGO DEADWEIGHT (TON) = DEAD WEIGHT - STORE$$

c. *Ton Per Cm/ Inch Immersion (TPC/TPI)*

Karena dalam pengoperasiannya sering terjadi keterbatasan kedalaman air yang tidak mungkin dilampaui oleh *draft* kapal, maka kita perlu tahu berapa ton yang harus dimuat/ dibongkar ke/dari kapal agar draft kapal dapat mencapai draft tertentu. Banyaknya ton yang diperlukan untuk membenamkan atau menaikkan kapal per satu sentimeter atau per satu inchi ini disebut sebagai *ton per inch/cm (TPI/TPC)*. Angka ini dapat dilihat didalam *deadweight scale* kapal.



d. *Bale Space*

Bilamana *Dead Weight Tonnage/ DWT* kapal merupakan ukuran kapasitas angkut kapal dalam ton, maka *bale space* merupakan ukuran kapasitas muatan kapal dalam satuan Isi (m³). Oleh karena bentuk muatan tidak selalu dapat mengisi seluruh ruang muat kapal, maka isi ruangan kapal yang tidak dapat ditempati muatan disebut sebagai “broken stowage” muatan yang dimuat ke kapal. Umumnya tidak semua ruangan dapat mengisi 100% terisi kecuali bilamana ruang muat diisi/dimuati muatan cair/ curah. Karena itu harus diusahakan agar *broken stowage* ruang muat bisa ditekan sekecil mungkin dengan salah satu cara yaitu mengisi kekosongan tadi dengan muatan tertentu (kecil) yang umumnya disebut sebagai “*cargo filler*”.

2.1.5 Derek Kapal

Bagian yang penting lain dari sebuah kapal terkait proses bongkar dan muat dari kapal ke dermaga atau sebaliknya adalah jumlah dan kemampuan *Crane/ Derek kapal/ Cargo Gear* yang ada disetiap palka kapal. Jumlah dan kemampuan mengangkat dari tiap tiap Derek dikapal berbeda-beda, ini dapat kita lihat dalam buku *cargo handling Gear book* yang disertai dengan sertifikat uji beban/ *load test* dari tiap-tiap crane/Derek tersebut.

Muatan cargo yang diangkat oleh Derek ini tidak boleh melebihi Beban Kerja Aman (*Safety Work Load/SWL*) yang tertera dibatang pemuat/ *boom* dan pada sertifikat uji beban. Jika melebihi batas maximum tentunya akan mengakibatkan kerja Derek lambat bahkan mengakibatkan kerusakan pada alat Derek ini.

2.2 Pelabuhan

2.2.1 Definisi Pelabuhan

Menurut *Bambang Triatmodjo* dalam bukunya *Perencanaan Pelabuhan*, (2015:3) Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut



meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*), gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman kedaerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api/ atau jalan raya. Masih menurutnya bahwa, Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk kesuatu wilayah atau negara dan juga sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa.

2.2.2 Macam-macam Pelabuhan

a. Ditinjau dari segi penyelenggaraannya, terdiri dari :

1. Pelabuhan Umum,

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan untuk maksud tersebut. Badan usaha tersebut untuk wilayah Indonesia adalah PT (Persero) Pelindo I berkedudukan di Medan, Pelabuhan Indonesia II di Jakarta, Pelabuhan Indonesia III di Surabaya dan Pelabuhan Indonesia IV berkedudukan di Makassar.

2. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan khusus di bangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi sebagai prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut. Sebagai contoh adalah Pelabuhan *Liquid Natural Gas* (LNG) Arun di Aceh yang digunakan untuk mengirimkan hasil produksi gas alam cair ke daerah atau



Negara lain.

- b. Ditinjau dari segi pengusahaannya, terdiri dari :
 1. Pelabuhan yang diusahakan,
Pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang, dan kegiatan lainnya. Pemakaian pelabuhan ini dikenakan biaya-biaya, seperti biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa penundaan, jasa penumpukan bongkar muat dan lain sebagainya.
 2. Pelabuhan yang tidak diusahakan.
Pelabuhan ini hanya merupakan tempat singgahan kapal tanpa fasilitas bongkar-muat, bea cukai, dan sebagainya. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan kecil yang disubsidi oleh pemerintah dan dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan laut.
- c. Ditinjau dari fungsi perdagangan nasional dan internasional, terdiri dari:
 1. Pelabuhan Laut
Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan utama di suatu daerah yang dilabuhi kapal-kapal yang membawa barang untuk ekspor/ impor secara langsung ke dan dari luar negeri. Di Indonesia terdapat lebih dari seratus pelabuhan seperti ini. Contohnya Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Tarakan, Pelabuhan Tanjung Mas Semarang, dan masih banyak lagi.
 2. Pelabuhan Pantai
Pelabuhan Pantai adalah pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena itu tidak bebas disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing bisa masuk dengan ijin terlebih dahulu.



2.2.3 Fasilitas-fasilitas Pelabuhan

Untuk menunjang kegiatan bongkar- muat, suatu pelabuhan harus dilengkapi dengan fasilitas berikut :

1. Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu melakukan bongkar muat barang.
2. Harus mempunyai halaman dermaga yang cukup lebar dan luas untuk keperluan bongkar muat barang dan selama menunggu pengapalan atau angkutan kedarat.
3. Harus mempunyai gudang transito (gudang lini 1) dan lapangan penumpukan terbuka serta gudang penyimpanan.
4. Tersedia jalan raya dan/ atau jalan kereta api untuk pengangkutan barang dari pelabuhan ketempat tujuan dan sebaliknya.
5. Peralatan bongkar muat/ kran untuk membongkar muatan dari kapal ke dermaga dan sebaliknya. Serta untuk mengangkat barang ke gudang dan lapangan penumpukan.

2.2.4 Kegiatan di Pelabuhan

Beberapa aktifitas atau kegiatan yang terjadi di area pelabuhan, seperti dibawah ini :

1. Kegiatan *stevedoring*, yaitu kegiatan bongkar muat dari dan ke dalam kapal.
2. Kegiatan *Cargodoring*, yaitu kegiatan mengangsur barang dari gudang/lapangan sampai ke sisi kapal atau sebaliknya.
3. Kegiatan Penumpukan, yaitu kegiatan yang dilakukan didalam gudang/ lapangan dengan lingkup kegiatan seperti perencanaan, penyusunan dan pengawasan terhadap barang-barang yang ditimbun di daerah penumpukan.
4. Kegiatan *receiving* dan *delivery*, yaitu kegiatan penerimaan dan penyerahan barang yang berlangsung disisi lambung kapal/ dermaga atau di lapangan penumpukan.



2.3 Muatan

2.3.1 Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut. Dengan mengangkut **muatan** sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan di pelabuhan. Beberapa pakar dan sumber mengatakan, bahwa muatan memiliki pengertian :

1. Menurut Sudjatmiko (1995:64), “*Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/ barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan*”
2. Menurut PT. Pelindo III (1998:9), “*Muatan kapal dapat disebut sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.*”

2.3.2 Jenis-jenis Muatan

Untuk Jenis-jenis muatan kapal laut dapat dikelompokkan menjadi:

1. Muatan kering (*dry cargo*), contoh : benang tenun, beras dalam karung, tekstil, biji-bijian.
2. Muatan basah (*wet cargo*), contoh : minyak goreng, *Crud Palm Oil/ CPO*
3. Muatan bersih (*clean cargo*), contoh : alat-alat rumah tangga
4. Muatan kotor (*dirty/ dusty cargo*), contoh : hewan hidup
5. Muatan berbau (*odorous cargo*), contoh : hewan hidup (sapi, ayam, dll)
6. Muatan peka atau bagus (*delicate cargo*)
7. Muatan berbahaya (*dangerous good*), contoh : *liquid cargo* (bensin, bensol, solar, oli, karet/ atex, dll)
8. Muatan yang didinginkan atau dibekukan (*frozen/ refrigerator cargo*), contoh : daging, ikan, telur, sayuran, buah-buahan.



Akan tetapi, bagi perusahaan yang akan melakukan kegiatan ekspor-impor barang, harus mengetahui pengelompokan barang/komoditi yang tata niaganya diatur dan diawasi oleh instansi yang ditunjuk, antara lain seperti berikut ini :

- a. Barang yang diatur tata niaganya, meliputi :
 - 1) Tekstil dan produk tekstil (TPT),
 - 2) Lampit rotan,
 - 3) Kayu dan produk kayu,
 - 4) Barang hasil industri dan kerajinan dari kayu,
 - 5) Kopi, serta
 - 6) Moniak.
- b. Barang yang diawasi ekspornya, meliputi :
 - 1) Kacang kedelai (pecah ataupun utuh),
 - 2) Padi dan beras,
 - 3) Tepung gandum,
 - 4) Tepung beras,
 - 5) Tepung lainnya, selain tepung beras, tepung jagung, dan tepung gandum hitam,
 - 6) Tepung halus dan tepung kasar dari kacang kedelai,
 - 7) Gula tebu atau bit dan sukrosa murni kimiawi (dalam bentuk padat)
 - 8) Ternak hidup,
 - 9) Binatang liar dan tumbuhan alam yang dilindungi secara terbatas,
 - 10) Jenis hasil perikanan dalam keadaan hidup
 - 11) Inti kelapa sawit,
 - 12) Pupuk urea,
 - 13) Emas bukan tempa atau dalam bentuk setengah jadi,
 - 14) Perak tidak ditempa ataupun dalam bentuk setengah jadi,
 - 15) Minyak dan gas bumi, serta
 - 16) Timah.
- c. Barang yang diatur impornya, meliputi :
 - 1) Beras,

- 2) Minyak dan bumi,
- 3) Otomotif,
- 4) Alat-alat berat,
- 5) Amunisi,
- 6) Senjata, serta
- 7) Obat-obatan.

2.4 Gudang

2.4.1 Jenis-jenis Gudang dan Tata letak Gudang

Gudang adalah tempat menyimpan barang yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal. Gudang terdiri dari berbagai jenis menurut wilayah bea cukai, lamanya penyimpanan dan jenis serta bentuk muatan.

1. Menurut wilayah bea cukai :
 - a. Gudang lini 1 atau gudang transit shed atau *deep sea go down*, barang yang ada didalamnya masih dalam pengawasan bea cukai karena belum menyelesaikan urusan bea cukai atau persyaratan lainnya.
 - b. Gudang lini 2 adalah gudang yang berada di daerah lini 2 yang menampung barang-barang yang hendak bergerak ke daerah lini 1 atau yang berasal dari daerah lini 1.
 1. Gudang verlungstuk, adalah gudang yang berada di daerah lini 2 yang ditunjuk sementara oleh bea cukai sebagai gudang lini 1. Jadi barang-barang yang ada disini belum menyelesaikan kewajiban membayar bea masuk, dll, dan kunci gudang dipegang oleh bea cukai.
 2. Gudang import, adalah gudang yang digunakan untuk menimbun barang milik suatu perusahaan yang baru datang dari luar negeri. Gudang ini bisa milik pengelola pelabuhan atau milik swasta, dan dalam pengawasan bea cukai.
 - c. Depo, adalah tempat konsolidasi muatan yang akan di ekspor keluar negeri, muatan berupa peti kemas. Depo bisa berada



diluar pelabuhan guna menampung muatan yang akan dikirim ke pelabuhan, dibawah pengawasan bea cukai, juga untuk menampung peti kemas yang kosong, karena petikemas termasuk jenis barang yang belum dibayar bea masuknya.

2. Menurut lamanya penyimpanan muatan, dibagi menjadi dua jenis :
 - a. *Short term storage*, digunakan untuk barang-barang yang ditimbun atau di simpan untuk sementara di pelabuhan atau di gudang lini 2,
 - b. *Long term storage*, digunakan untuk menampung barang-barang atau muatan karena pertimbangan harus berada di daerah pelabuhan untuk beberapa lama, biasanya digudang dan pelataran lini 2 atau gudang verlungstuk.
3. Menurut Jenis muatan, gudang dibagi menjadi :
 - a. Gudang Umum, adalah gudang yang digunakan untuk menyimpan muatan umum (*general cargo*)
 - b. Gudang khusus, adalah gudang untuk muatan khusus, di daerah pelabuhan. Gudang khusus ditentukan oleh bagian bea cukai barang yang tidak ada pemiliknya juga dimasukkan dalam gudang khusus.
 - c. Gudang muatan berbahaya atau gudang api, adalah dipakai untuk menampung sementara muatan/ barang yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran. Gudang ini harus terlindung dan terpisah, dapat tertutup maupun terbuka, tergantung dari jenis muatannya.
4. Menurut bentuknya, gudang dapat dibagi menjadi :
 - a. Gudang tertutup (*warehouse*), adalah gudang yang memiliki dinding dan penutup, digunakan untuk menyimpan barang-barang yang harus terlindung dari panas, kelembaban dan hujan.
 - b. Lapangan (*open storage*), adalah juga biasa disebut lapangan penumpukan, merupakan gudang untuk menyimpan/ meletakkan muatan yang tahan terhadap siraman hujan,



sengatan sinar matahari, atau kelembaban. Biasanya yang diletakkan di open storage ini adalah muatan Petikemas.

Untuk menunjang kelancaran arus masuk dan keluar barang-barang serta untuk menjamin keamanan barang dalam masa penyimpanannya, maka tata letak gudang harus diperhatikan, seperti :

- a. Letak gudang harus sedekat mungkin dari tempat kegiatan bongkar muat.
- b. Gudang harus terletak ditempat yang aman dan mudah diawasi.
- c. Tidak mudah terkena bencana alam.
- d. *Inflow dan outflow* (pemasukan dan pengeluaran) dari barang yang disimpan harus seimbang sehingga tidak menimbulkan *idle time*.
- e. *Storage time* dari penyimpanan barang tidak boleh lama.
- f. *Floor level* dari gudang mudah untuk dimasuki barang.
- g. Konstruksi gudang harus kokoh, tidak terlalu banyak pilar yang bisa menghalangi operasi dengan alat mekanik. Dasar lantai juga harus kuat menahan beban barang yang akan dimuat dalam susunan bertumpuk.
- h. Pintu masuk untuk barang dan pintu keluar harus seimbang.
- i. Adanya pelataran yang cukup untuk menampung barang yang tidak perlu masuk dalam gudang dan ruangan yang cukup untuk jalannya kendaraan yang akan mengantar dan mengambil barang dari gudang.
- j. Adanya ruangan untuk para petugas di dalam gudang serta ada ruangan khusus untuk menyimpan barang berharga, dan untuk menyimpan barang yang rusak atau tidak bertuan karena melebihi waktu penyimpanan.

2.4.2 Fungsi Gudang

Gudang atau pergudangan memiliki beberapa fungsi untuk menunjang kegiatannya seperti berikut :

1. Pemandahan (*transfer*), adalah kegiatan menerima dan mengeluarkan barang dengan menggunakan tenaga buruh atau mekanik, dalam hal ini menerima barang dari pihak pertama untuk



- diserahkan ke pihak kedua, gudang bertindak sebagai transfer point.
2. Penerima (*receiving*), adalah kegiatan menerima barang dari gudang biasanya dari truk, kapal atau kapal terbang yang kemudian dimasukkan ke dalam gudang dengan tenaga manusia atau mekanik. Dalam kegiatan ini petugas gudang juga memeriksa apakah barang itu sesuai dengan dokumen pengiriman.
 3. Penyimpanan, adalah barang yang telah diterima akan disusun dan disimpan sesuai permintaan atau sesuai peraturan yang berlaku, untuk itu akan dikeluarkan dokumen penyimpanan.
 4. Pengerjaan (*handling*), adalah pekerjaan operasi yang berhubungan dengan cara mengerjakan barang di dalam gudang, yaitu menumpuk, menyortir, memperbaiki bungkus, mengemas kembali, menimbang, memeriksa dan meneliti dan sebagainya sehubungan dengan barang yang ada tersebut.
 5. Pengiriman (*expediting*), terdiri dari 2 (dua) bagian yaitu :
 - a. Pengiriman langsung, yaitu pengiriman barang dari tempat penyimpanan langsung ke tempat yang diminta atau tempat perdagangan.
 - b. Pengiriman tidak langsung, yaitu pengiriman dokumennya saja sambil menunggu instruksi lebih lanjut.

Dalam hal ini, keduanya akan dikenakan biaya *expediting charges* (biaya pengangkutan dan biaya mengerjakan dokumen).

2.4.3 Lingkup kegiatan Pergudangan

Dalam rangka memberikan pelayanan yang terbaik serta keramah tamahan dalam melayani para pelanggannya apakah itu petugas Ekspedisi Muatan Kapal Laut/ EMKL, Forwarder, ataupun pemilik barang, maka para petugas gudang harus selalu memperhatikan beberapa hal agar fungsi gudang yang baik bisa terwujud, karena gudang merupakan titik permulaan dalam pengiriman barang dan juga merupakan titik akhir dalam pengambilan barang.

1. Perencanaan, terdiri dari :
 - a. Memperkirakan permintaan fasilitas yang ada.
 - b. Menghitung ruangan penumpukan.
 - c. Menentukan ruangan penumpukan menuju efisien.
2. Pengawasan; Dalam mengoptimalkan kerja, petugas pergudangan harus :
 - a. Mengetahui langkah kerja yang akan diambil dalam menerima maupun mengeluarkan barang.
 - b. Memiliki catatan yang lengkap mengenai mutasi muatan.
 - c. Menyiapkan rencana dan pengaturan waktu.
 - d. Memiliki kesiapan untuk menanggulangi hal-hal yang tidak terduga terhadap fasilitas bongkar muat, kendaraan pengangkut dan fasilitas pelabuhan lainnya.
3. Masing-masing personil bekerja sesuai dengan *Job description* yang sudah ditetapkan :
 - a. Kepala gudang, memiliki tugas :
 - 1) Mengkoordinir dan bertanggung jawab atas kegiatan di gudang dan lapangan, membina para karyawan dan mengawasi buruh yang bekerja,
 - 2) Menandatangani surat jalan barang, laporan-laporan, FIAT keluar serta penimbunan barang yang berhubungan dengan kegiatan gudang dan lapangan,
 - 3) Mengatur kerja sama dengan pihak petugas di kapal dan di dermaga bila ada pembongkaran/ pemuatan kapal.
 - b. Wakil kepala gudang, bertugas membantu dan bertanggung jawab kepada kepala gudang dan bertindak sebagai kepala gudang jika kepala gudang berhalangan/ tidak ada ditempat.
 - c. Kerani kepala, bertugas membantu dan bertanggung jawab kepada kepala gudang serta mengatur tugas-tugas kerani dan mengawasi langsung penerima dan penumpukan barang.
 - d. Kerani lain, yang ada di gudang bertugas sesuai dengan jenis jabatannya yaitu : a. kerani staple/ penumpukan, b. kerani



- verifikasi, c. kerani pintu, d. kerani administrasi, e. kerani tally, f. lain-lain
4. Dokumen pergudangan yaitu catatan-catatan atau laporan-laporan perihal keluar masuk barang harus diadministrasikan secara rapih dan benar. Dokumen-dokumen tersebut antara lain :
 - a. Buku gudang, berfungsi untuk mencatat semua muatan yang diterima atau dikeluarkan dari dan ke gudang, termasuk penerimaan dan pengeluaran secara langsung.
 - b. Buku verifikasi, adalah buku tempat mencatat muatan yang di verifikasi oleh bea cukai.
 - c. *Tally sheet*, memuat tentang perhitungan muat didermaga (*wharft tally*), perhitungan muatan di staple barang (*tally in/out*), perhitungan muatan yang di *stripping/ stuffing* dari/ ke petikemas (*tally stripping/ stuffing*).
 - d. ABC List, khusus untuk muatan import di isi oleh kepala kerani dan untuk membuat *short overlanded list (S/O list)*.
 - e. *Delivery Order (D/O) Comform*, setelah menyelesaikan administrasi di gudang, *Delivery Oeder (D/O)* dikirim ke perusahaan pelayaran melalui PBM (Perusahaan Bongkar Muat)
 - f. Laporan-laporan lain seperti laporan kehilangan/ kerusakan barang yang terjadi di gudang dan di lapangan, juga laporan harian dan bulanan stock barang.

Latihan soal

1. Dalam melaksanakan aktifitas pelayaran niaga, tentu memerlukan sarana maupun prasarana untuk menunjang kelancarannya, jelaskan fungsinya masing-masing :
 - a. Pelabuhan
 - b. Kapal
 - c. Gudang
 - d. Muatan



2. Gudang merupakan titik permulaan dalam pengiriman barang dan juga merupakan titik akhir dalam pengambilan barang. Jelaskan pernyataan tersebut terkait dengan fungsi gudang !





BAB 3

PERUSAHAAN PELAYARAN
(*SHIPPING COMPANY*)

Tujuan Instruksional Umum

➤ Sasaran dan Manfaat Pembelajaran

Setelah mempelajari materi ini khususnya materi Bab III, diharapkan para mahasiswa dapat memahami beberapa hal berikut ini :

1. Diharapkan mahasiswa mengetahui mengenai gambaran umum tentang perusahaan pelayaran
 2. Diharapkan mahasiswa mengerti tentang kegiatan-kegiatan dalam perusahaan pelayaran.
 3. Diharapkan mahasiswa mampu memahami tentang alat angkut yang digunakan dalam usaha pelayaran niaga, yaitu kapal.
-

3.1 Gambaran Umum tentang Perusahaan Pelayaran

Perusahaan Pelayaran adalah perusahaan yang mengoperasikan kapal-kapal, baik milik sendiri maupun sewa (*charter*), atau disebut sebagai pihak pengangkut (*carrier*). Pengangkut (*carrier*) adalah pihak yang melaksanakan pengangkutan muatan , dalam hal ini menggunakan moda kapal laut. Pengertian lain menurut Peraturan Pemerintah nomor 17 tahun 1988 pasal 1 (e) menyebutkan bahwa : “Perusahaan Pelayaran adalah badan hukum atau badan usaha yang mengusahakan jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal.”

Perusahaan pelayaran pada prinsipnya secara umum tidak berbeda seperti sebuah perusahaan biasa, yaitu yang bertujuan sebanyak mungkin meraih keuntungan melalui penjualan-penjualan hasil-hasil produksinya yaitu utamanya adalah armada kapal. Mengelola armada kapal memerlukan pengalaman dan pengetahuan yang relatif khusus karena disamping biaya kapal yang secara kuantitatif cukup tinggi, juga banyaknya aturan pemerintah yang harus dipenuhi baik nasional maupun internasional.

Kegiatan perusahaan pelayaran umumnya terbatas hanya mengoperasikan, mengolah/mengusahakan armada kapal miliknya saja, akan tetapi juga melakukan kegiatan penunjang lain untuk mempertahankan



keberhasilan usaha perkapalannya. Kegiatan penunjang itu umumnya dalam bentuk usaha-usaha yang memungkinkan perusahaan dapat menjual jasa angkutan lautnya sesuai dengan keinginan pembeli. Jenis usaha penunjang terkait dengan usaha perkapalan, antara lain: Ekspedisi muatan kapal laut (EMKL), Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Usaha keagenan kapal-kapal milik perusahaan pelayaran lain, penyewaan container, dan lain-lain.

Dengan adanya Perusahaan pelayaran ini, tentunya kegiatan-kegiatan seperti *Freight Forwarding* dan lain sebagainya bisa berjalan dengan baik dan lancar, karena ini bagaikan sebuah mata rantai yang tidak boleh putus, dan sama-sama saling membutuhkan. Dan oleh karena perusahaan pelayaran dapat melayani berbagai jenis permintaan jasa pelayanan angkutan laut yang tidak terbatas hanya pada pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain (*Port to Port*) akan tetapi juga mencakup berbagai bentuk pelayanan seperti angkutan *Port to Door* atau *Door to Port* ataupun *Door to Door*.

Perusahaan Pelayaran dapat memiliki satu atau lebih armada kapalnya yang diusahakan sebagai *tramp* atau *liner*. Dan dapat juga menyewa kapal lain untuk diusahakannya, atau dapat juga menyewakan kapal miliknya sendiri untuk diusahakan pihak lain.

Di Tiap-tiap pelabuhan yang disinggahi kapal harus diurus segala sesuatunya yang bersangkutan dengan pelayaran kapal dan muatan, yang semuanya tidak bisa diserahkan kepada Nakhoda kapal. Karena Nakhoda kapal hanyalah seorang *navigator* yang bertanggung jawab membawa kapalnya sampai ditujuan dengan selamat. Untuk itu pengusaha kapal/ perusahaan pelayaran dapat mendirikan kantor sendiri atau kantor cabang atau dapat menunjuk suatu perusahaan setempat untuk mewakilinya melakukan semua kegiatan itu. Perusahaan yang melakukan pekerjaan seperti ini disebut *Shipping Agency*, yaitu suatu cabang usaha yang menyediakan diri untuk semua pekerjaan yang seharusnya dilakukan oleh perusahaan pelayaran demi dapat melayani dan mengurus kapalnya beserta muatannya. Dengan adanya *shipping agency* di tiap-tiap pelabuhan yang disinggahi, muatan yang akan



diangkut telah dapat disiapkan terlebih dahulu jika kapal tiba. Begitu pula dengan kedatangan kapal, dapat dipersiapkan dipelabuhan segala sesuatunya termasuk surat menyurat atau dokumentasi untuk kedatangan kapal dan dokumen muatan.

Penyelenggaraan perusahaan pelayaran dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia baik berupa Badan Usaha Swasta, Badan Usaha Milik Negara/ Daerah (BUMN/D) maupun koperasi. Dari ketiga bentuk badan hukum tersebut diatas, hanya koperasi dan BUMN yang belum berperan secara signifikan terhadap pengembangan usaha pelayaran dimaksud.

3.2 Manajemen dan Organisasi

Dalam usaha untuk memperlancar kegiatan usaha pelayaran niaga, diperlukan sumber daya manusia yang bisa merencanakan, mengelola dan mengawasi semua proses kegiatan usaha pelayaran niaga, yang masing-masing memiliki tugas dan tanggung jawab dalam suatu organisasi dan manajemen yang terstruktur dengan job description yang jelas dan terkoordinir. Karena perusahaan pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut penumpang, barang dan hewan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku atau persyaratan perjanjian pengangkutan, atau kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran. Bahkan dalam Peraturan Pemerintah nomor 2 tahun 1969 Pasal 14 ayat (1) disebutkan bahwa : “Perusahaan Pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut barang kepada pemilik barang sejak saat menerima barang dari pengirim sampai saat menyerahkan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau syarat-syarat perjanjian pengangkutan atau kelaziman-kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.”

Oleh sebab itu dalam pengolahannya dibutuhkan suatu manajemen yang handal untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai. Manajemen secara umum memiliki definisi yaitu seperangkat prinsip yang berkaitan dengan fungsi perencanaan, pengorganisasian,



pengarahan, dan pengendalian, dan penerapan prinsip; prinsip ini dalam memanfaatkan sumber daya fisik, keuangan, manusia dan informasi secara efisien dan efektif untuk mencapai tujuan organisasi. Beberapa pakar mendefinisikan bahwa Manajemen adalah serangkaian kegiatan yang diarahkan pada pemanfaatan sumber daya secara efisien dan efektif dalam mengejar satu atau lebih tujuan. (van fleet dan Peterson) dan menurut F.Taylor, manajemen adalah seni mengetahui apa yang harus dilakukan, kapan harus dilakukan dan melihat bahwa itu bisa dilakukan dengan cara terbaik dan termurah.

Manajemen mengandung berbagai aspek dan karakteristik :

1. Manajemen sebagai proses, yaitu rangkaian tahapan kegiatan untuk mencapai suatu tujuan tertentu dengan mendayagunakan sumber-sumber yang ada seefektif dan seefisien mungkin.
2. Manajemen sebagai suatu fungsi, yaitu rangkaian suatu kegiatan atas dasar fungsi-fungsi tertentu yang saling berkaitan yang dapat dilaksanakan bersamaan, sendiri-sendiri atau saling mendahului untuk mencapai tujuan organisasi.
3. Manajemen sebagai kolektivitas orang-orang, yaitu pejabat yang bertanggung jawab terlaksananya aktivitas manajemen dalam pencapaian tujuan sesuai dengan bidang/ unit yang dipimpinnya
4. Manajemen sebagai suatu sistem, yaitu merupakan suatu kerangka kerja yang terdiri dari berbagai bidang/ unit/ komponen yang berkaitan satu sama lain, bergantung dan terorganisasikan dalam suatu kesatuan untuk mencapai tujuan.
5. Manajemen sebagai ilmu yaitu sebagai ilmu yang bersifat interdisipliner dalam hal mana konsep-konsep/ teori-teori/ metode-metode dan analisisnya menggunakan bantuan dari berbagai ilmu sosial seperti ilmu ekonomi, matematika, sosiologi, dan sebagainya.
6. Sebagai ilmu manajemen juga merupakan disiplin akademik.
7. Manajemen sebagai seni, yaitu merupakan keterampilan dalam mendayagunakan sarana dan prasarana dan menggerakkan serta mengarahkan orang-orang dalam kegiatan manajerial.



8. Manajemen sebagai suatu profesi, yaitu merupakan bidang pekerjaan yang berdasarkan keahlian tertentu, seperti kedokteran, hukum, dan sebagainya.

Berikut beberapa tugas dan peranan manajemen :

1. Manajer bekerja dengan dan melalui Orang lain, dengan kata lain manajer bertindak sebagai seluruh saluran komunikasi./ komunikator dari organisasi.
2. Manajer bertanggung jawab dan mempertanggungjawabkan atas suksesnya organisasi mencapai tujuan. Dengan demikian bertanggung jawab juga atas tindakan yang dilakukan oleh bawahan.
3. Manajer harus menciptakan keseimbangan antara sasaran yg beraneka macam ragam dan kebutuhan.
4. Manajer Harus berpikir analitik dan konseptual artinya harus melihat permasalahan dalam berbagai bidang dalam memperoleh solusi yg tepat.
5. Manajer adalah perantara/ mediator.
6. Manajer adalah politisi, artinya harus dapat menciptakan hubungan-hubungan, dan menggunakan persuasi dan kompromis dalam mengatur pencapaian tujuan organisasi.
7. Manajer adalah diplomat, artinya bertindak Sebagai wakil resmi dalam pertemuan organisasional.

Sedangkan untuk tingkat-tingkat manajemen adalah seperti berikut:

1. *Top Manajemen* (manajemen puncak) atau administratif manajemen. seperti : *chairman of.* , *president*, *chief executive officer*, *senior vice president*, *etc.* Bertanggung jawab untuk keseluruhan manajemen dan organisasi.
2. *Middle Management* (manajemen menengah). seperti : *divisional manager*, *regional manager*, *product manager*, *marketing manager*, *financial manager*, *etc.* Bertanggung jawab menggerakkan aktivitas dengan mengimplementasikan kebijakan yang digariskan oleh manajemen puncak.



3. *Lower Management* (manajemen bawah) atau *operational management*. seperti *supervisor-supervisor, etc.* Bertanggung jawab menggerakkan para pekerja.



Sehingga manfaat yang didapatkan dalam menerapkan manajemen yang baik adalah :

- a. Perusahaan bisa mendapatkan hasil yang maximal dengan sumber daya yang dimiliki.
- b. Manajemen akan memudahkan setiap individu maupun kelompok dalam perusahaan untuk menyajikan dan menjalankan seluruh kerangka kerja yang efektif.
- c. Mengalokasikan dan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki secara efektif.
- d. Kerangka kerja dalam jangka waktu yang panjang bahkan yang pendek disusun secara detail dan bisa dijalankan dengan mudah.
- e. Menumbuhkan sikap profesional setiap individu, memberikan kepercayaan dalam menjalankan tugas yang diberikan.
- f. Merancang strategi untuk mencapai tujuan secara efektif, rasional, sistematis dan bisa dijalankan dengan mempertimbangkan semua aspek yang terhubung.

Dalam menjalankan suatu manajemen, tentunya ada suatu wadah yang terdapat sekumpulan orang di dalamnya untuk menjalankan

manajemen tersebut, yaitu sebuah organisasi. Sebelum kita masuk pada penjabaran peran atau tugas serta tanggung jawab masing-masing personil dalam organisasi khususnya dalam suatu perusahaan pelayaran, maka kita perlu mengetahui terlebih dahulu tentang pengertian Organisasi.

Organisasi secara umum mengandung pengertian seperti berikut :

1. Sekumpulan orang yang disusun dalam kelompok-kelompok, yang bekerja sama mencapai tujuan bersama.
2. Sistem kerjasama antara 2(dua) orang/ lebih.
3. Setiap bentuk kerjasama untuk pencapaian tujuan bersama.
4. Struktur pembagian kerja dan struktur tata hubungan kerja antara sekelompok orang pemegang posisi yang bekerjasama secara tertentu, utk mencapai tujuan bersama, atau diartikan seperti berikut :
 - Organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antara 2(dua) orang / lebih yang bekerjasama untuk mencapai suatu tujuan bersama dan terikat secara formal dalam suatu ikatan hirarki dimana selalu terdapat hubungan antara seorang/ sekelompok org yg disebut bawahan.
 - Organisasi adalah struktur hubungan-hubungan diantara orang berdasarkan wewenang dan bersifat tetap dlm suatu sistem administrasi.

Atau menurut beberapa ahli terdahulu, organisasi diartikan seperti berikut ini :

“Sutarto” (1983);

- Organisasi sebagai kumpulan orang,
- Organisasi sebagai proses pembagian kerja,
- Organisasi sebagai sistem kerja sama, sistem hubungan atau sistem sosial.



Organisasi menurut Dwight Waldo, 1971;

- Organisasi adalah struktur hubungan-hubungan antara orang berdasarkan wewenang dan bersifat tetap dlm suatu sistem administrasi. atau intinya adalah
- Organisasi adalah suatu kelompok org yg terikat bersama dlm hubungan formal utk mencapai tujuan organisasi.
- Organisasi adalah proses penyusunan/pengaturan bagian2 organisasi.

Organisasi menurut Amitai Etzioni 1985;

1. Adanya pembagian dlm pekerjaan, kekuasaan dan tanggung jawab komunikasi dlm usaha mewujudkan suatu tujuan.
2. Adanya pengendalian usaha-usaha organisasi dan mengarahkan organisasi mencapai tujuan.
3. Penggantian tenaga: pengalihan atau promosi jabatan.

Maka dari beberapa pengertian dari para pakar organisasi diatas, maka organisasi dapat didefinisikan seperti berikut :

1. Organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antara 2 (dua) org / lebih yang bekerjasama utk mencapai suatu tujuan bersama dan terikat secara formal dalam suatu ikatan hirarki dimana selalu terdapat hubungan antara seorang/ sekelompok org yg disebut bawahan.
2. Organisasi adalah struktur hubungan-hubungan diantara orang-orang berdasarkan wewenang dan bersifat tetap dalam suatu sistem administrasi.

Dari definisi diatas muncul beberapa karakteristik dan elemen yang terdapat dalam suatu organisasi yaitu :

1. Kolektivitas sekelompok orang yg bekerja sama, atas dasar
2. Proses interaksi hubungan kerja, berdasarkan
3. Pembagian kerja, yg ditentukan oleh
4. Otoritas yang tersusun secara hierarki dalam
5. Strukturisasi fungsi dan peranan, utk mencapai
6. Tujuan.



Sementara itu untuk elemen-elemen dalam organisasi adalah seperti berikut :

1. *Objectives* (tujuan-tujuan), yaitu sasaran yang hendak di capai. Dengan adanya tujuan maka memudahkan pelaksanaan kegiatan yang akan dilakukan.
2. *Specialization*, yaitu pengelompokan pekerjaan sesuai dengan skill yang dimiliki.
3. *Hierarchy* (tingkatan/jenjang) yaitu berhubungan dengan tingkat-tingkat wewenang yang membedakan antara peranan atasan dan bawahan.
4. *Coordination*, yaitu penyelarasan kegiatan-kegiatan antar bidang/ jenis pekerjaan dan antar orang per orang.
5. *Authority* (wewenang), yaitu hak yg sah dan resmi dimiliki seseorang dalam bertindak untuk memerintah, menggerakkan bahkan memaksa org lain untuk melaksanakan suatu pekerjaan.

Untuk mencapai tujuan organisasi yg efektif dan efisien, maka setiap organisasi perlu disusun berdasarkan asas-asas atau prinsip-prinsip seperti berikut :

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Tujuan yg jelas | 6. Keseimbangan |
| 2. Spesialisasi | 7. Delegasi |
| 3. Koordinasi | 8. Kesatuan komando |
| 4. Wewenang | 9. Jenjang hirarki |
| 5. Tanggung jawab | 10. Kontrol |

Tujuan organisasi pada hakikatnya merupakan integrasi dari berbagai tujuan, baik yang sifatnya komplementer yaitu tujuan individu/anggota organisasi, maupun tujuan yg sifatnya substantif yaitu tujuan organisasi secara keseluruhan.

Tujuan substantif merupakan tujuan pokok alasan dibentuknya suatu organisasi, dengan 2 (dua) dimensi tujuan, yaitu :

1. Tercapainya tujuan organisasi secara efektif dan efisien.
2. Tercapainya kepuasan anggota organisasi.



Untuk bentuk organisasi berdasarkan pada hubungan otoritas :

1. Organisasi lini/ garis ; dimana otoritas mengalir dari puncak organisasi dilimpahkan kepada unit-unit dibawahnya. dan pertanggung jawabannya juga mengalir dari bawah hingga ketinggian yang paling atas secara bertahap berdasarkan hirarki.
2. Organisasi lini dan staf : disamping otoritas berasal dari pimpinan puncak dan dilimpahkan kepada unit dibawah secara hirarki, juga ada satu unit organisasi yg membantu pimpinan dlm bidang tertentu tanpa ia ikut serta dlm otoritas lini
3. Organisasi fungsional adalah organisasi dimana otoritas pimpinan puncak didelegasikan kepada unit-unit organisasi hingga ke paling bawah dlm bidang pekerjaan tertentu dan masing-masing pimpinan unit mempunyai otoritas secara fungsional utk memerintah semua pelaksana dari semua unit sepanjang berhubungan dgn pekerjaannya.
4. Organisasi lini-fungsional; memperlihatkan ciri organisasi lini dan organisasi fungsional.
5. Organisasi lini-staf-fungsional; memperlihatkan ciri2 organisasi lini dan sifat serta organisasi fungsional.

Proses/ tahapan terbentuknya suatu organisasi/ kelompok (gibson):

1. Saling menerima.
2. Berkomunikasi dan mengambil keputusan.
3. Motivasi dan produktivitas.
4. Pengendalian dan organisasi.

3.3. Administrasi Perusahaan Pelayaran

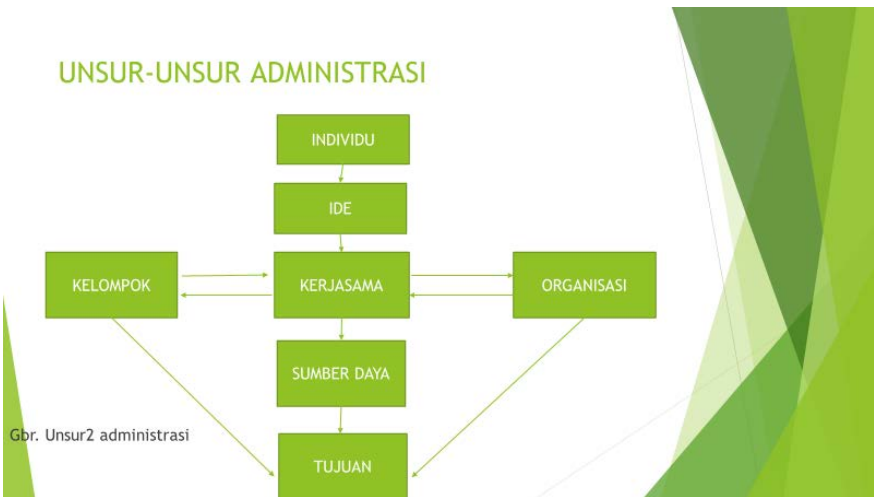
Administrasi adalah kegiatan kerjasama yg dilakukan sekelompok orang berdasarkan pembagian kerja sebagaimana ditentukan dalam struktur dengan mendayagunakan sumberdaya-sumber daya untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.

Dari pengertian tersebut terdapat unsur-unsur dan ciri pokok yang melekat pada “administrasi”, yaitu :



1. Sekelompok orang, artinya kegiatan administrasi hanya mungkin terjadi jika dilakukan oleh lebih dari satu orang.
2. Kerjasama, artinya kegiatan administrasi hanya mungkin terjadi jika 2(dua) orang/lebih bekerjasama.
3. Pembagian tugas, artinya kegiatan administrasi bukan sekedar kegiatan kerjasama, melainkan kerjasama tersebut harus didasarkan pada pembagian kerja yang jelas.
4. Kegiatan yang runtut dalam suatu proses, artinya kegiatan administrasi berlangsung dalam tahapan-tahapan tertentu secara berkesinambungan.
5. Tujuan, artinya sesuatu yang diinginkan untuk dicapai melalui kegiatan kerjasama.

Ilmu administrasi tergolong dalam ilmu praktika (*applied science*) dari ilmu sosial karena kemanfaatannya hanya ada apabila prinsip-prinsip, rumus-rumus, dalil-dalilnya diterapkan untuk meningkatkan kehidupan manusia.



Untuk prinsip-prinsip administrasi menurut farol yaitu :

1. Pembagian kerja.
2. Wewenang dan tanggung jawab.
3. Disiplin.
4. Kesatuan perintah.
5. Kesatuan arah atau tujuan.
6. Mendahulukan / mengutamakan / menempatkan kepentingan umum diatas kepentingan pribadi.
7. Pengupahan atau penggajian.
8. Sentralisasi.
9. Skala hirarki.
10. Tata tertib.
11. Keadilan.
12. Stabilitas jabatan
13. Prakarsa/ inisiatif.
14. Solidaris kelompok kerja.

Sedangkan untuk pengklasifikasian tentang “administrative operations” menurut Hendry farol adalah :

1. *Planning* (perencanaan)
2. *Organizing* (pengorganisasian)
3. *Commanding* (pemberi perintah)
4. *Coordinating* (pengkoordinasian)
5. *Controlling* (pengawasan)

Untuk struktur organisasi perusahaan pelayaran pada umumnya, dapat digambarkan seperti berikut :

3.3.1 Tugas dan Kewajiban Perusahaan Pelayaran

Proses pengurusan kapal dan muatan dilakukan sebagian besar dilakukan oleh perusahaan pelayaran samudera (nasional maupun asing). Saat kapal-kapal itu singgah di pelabuhan untuk memuat ataupun membongkar barang ekspor atau impor, semuanya dibantu pengurusannya oleh pihak yang ditunjuk atau kantor perwakilan atau yang bekerjasama dengan perusahaan pelayaran tersebut yang dalam hal



ini adalah agen dari perusahaan pelayaran. Bagian operasi dalam perusahaan pelayaran merupakan inti dari semua kegiatan operasional di perusahaan. Bagian operasional mempunyai tugas mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, yaitu pengurusan muatan masuk dan pengurusan muatan keluar.

Tugas perusahaan pelayaran atau kantor cabang atau agen yang ditunjuk dan ditugaskan mengurus kedatangan atau keberangkatan kapal serta mengurus muatan adalah :

1. Mencari muatan. Biasanya diurus oleh bagian *trade* atau *canvassing*.
2. Mengurus pengoperasian kapal, dokumen muatan, penyelesaian administrasi muatan dan mengurus kepentingan Anak Buah Kapal (ABK). Biasanya diurus oleh bagian operasi.
3. Mengurus urusan *stevedoring*, *cargodoring* dan *delivery* muatan. Biasanya di urus oleh bagian terminal.
4. Mengurus *disbursement* kapal dan muatan serta penagihan uang tambang, sewa gudang, OPP/OPT, serta *reimbursement* (penagihan kembali) per ongkos kapal. Biasanya di urus bagian keuangan.

Untuk tugas dan tanggung jawab dari poin-poin diatas, dapat dijabarkan seperti berikut :

a. *Canvassing* Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran sebagai sebuah badan usaha yang bergerak dalam bidang layanan dan jasa seharusnya memberikan pelayanan terbaik terhadap pelanggannya. Salah satu tugas pokok bagian *canvassing* adalah mencari muatan sebanyak mungkin. Dalam melaksanakan tugasnya, diperlukan beberapa tindakan, yaitu :

- a. Melakukan pengamatan terhadap situasi barang-barang ekspor di tempat/pelabuhan yang akan disinggahi. Khususnya pengamatan terhadap :
 1. Jenis muatan.
 2. Volume muatan.
 3. Nama dan alamat pemilik barang untuk muatan ekspor atau impor.



4. Menjalin hubungan yang baik dengan pemilik barang, seperti perusahaan-perusahaan perkebunan, kepala proyek pemerintah, eksportir dan importir. Agar lebih mudah menyampaikan mengenai informasi penyediaan ruangan kapal, terutama informasi muatan.
5. Memberikan pelayanan kepada pemakai jasa dalam bentuk kemudahan dalam administrasi, pembukuan muatan, prosedur administrasi bongkar muat dan dalam persyaratan kontrak pengangkutan.
6. Mendengarkan, mencatat dan mempelajari keluhan-keluhan (complaint) serta keinginan dari pemakai jasa.
7. Mempelajari strategi dan taktik serta cara kerja dari *canvasser* perusahaan asing.

b. Pengurusan Muatan Masuk

Dalam pelaksanaan pengurusan muatan masuk, perlu dilakukan tindakan untuk mendukung setiap prosesnya. Tindakan-tindakan itu dibagi ke dalam beberapa bagian, diantaranya :

1. *Manifest, Stowage Plan dan Copy Bill of Lading*

Kantor cabang atau agen perusahaan pelayaran di pelabuhan, sebelumnya sudah menerima dokumen pelayaran dari perusahaan pelayaran di pelabuhan yang disinggahi. Semua itu diberikan sebelum kapal masuk di suatu pelabuhan untuk melakukan bongkar muat barang. Dokumen itu diantaranya :

- a. *Manifest*, yaitu daftar lengkap muatan yang akan dibongkar di pelabuhan itu.
- b. *Stowage Plan*, yaitu skema dan uraian mengenai susunan barang di dalam kapal.
- c. *Copy Bill of Lading*, digunakan untuk setiap muatan yang akan dibongkar di pelabuhan.

Selanjutnya dokumen tersebut diteruskan ke bagian operasi, bagian terminal dan bagian keuangan untuk mempersiapkan kedatangan kapal, pembongkaran muatan, penagihan ongkos pelabuhan



tujuan (OPT) dan biaya muatan lainnya.

2. Surat Pemberitahuan

Bagian operasi menyampaikan surat pemberitahuan kedatangan muatan (*notice of arrival*) kepada masing-masing *consignee* yang dapat diketahui dari *manifest* atau *copy bill of lading*.

3. *Delivery Order*

Setelah kapal bersandar di pelabuhan maka muatan dibongkar serta dimasukkan ke dalam gudang atau di simpan di lapangan terbuka, di dalam tongkang atau gudang api. Sementara itu penerima barang (*consignee*) melalui EMKL menyelesaikan segala sesuatu dengan bea dan cukai, khususnya mengenai bea masuk dan pajak pertambahan nilai impor (PPN impor).

Jika semua kewajiban dengan bea dan cukai diselesaikan, selanjutnya proses penyerahan barang, yaitu dengan :

1. *Bill of Lading* yang asli diserahkan oleh penerima barang kepada bagian operasi (urusan muatan masuk).
2. Sebagai pertukaran, bagian operasi menyerahkan D/O (delivery order) kepada penerima barang. Setelah penerima barang (EMKL) melunasi semua tagihan biaya seperti *stevedoring*, *cargodoring* dan *delivery charges*.
3. Pengisian D/O ; Delivery order disiapkan oleh bagian operasi berdasarkan data yang ada pada manifest dan copy bill of lading. Delivery order dibuat dalam beberapa rangkap sesuai kebutuhan dan biasanya ditujukan kepada :
 - a. D/O *Asli* ditujukan kepada penerima barang untuk mengambil barang di gudang.
 - b. *Copy* D/O dipakai sebagai kwitansi pembayaran OPT, dll.
 - c. *Copy* D/O untuk pengurusan pabean.
 - d. Dan *copy* D/O dikirim kepada penerima barang yang dimaksudkan sebagai *notice of arrival*.
4. Penukaran B/L dengan D/O

Apabila penerima barang menyerahkan *bill of lading* asli kepada



bagian operasi, maka tanda tangan yang ada di belakang *bill of lading* harus diperiksa. Apakah sesuai dengan contoh tanda tangan *consignee* yang ada pada perusahaan atau yang lainnya. Kemudian copy D/O diserahkan kepada penerima barang yang menyebutkan jumlah ongkos yang perlu dilunasi di bagian keuangan (kassa perusahaan). Setelah menerima pembayaran, maka kasir akan memberi paraf dan memberi cap tanda “Lunas” pad copy tersebut.

4. Buku Pembongkaran

Buku pembongkaran pada bagian operasi digunakan untuk mencatat beberapa hal berikut :

- a. Jumlah muatan yang akan dibongkar menurut *manifest* atau *copy bill of lading*.
- b. Rincian muatan yang akan dibongkar.
- c. Jumlah sewa gudang dan OPT yang perlu ditagih dari pemilik barang.
- d. Pengawasan *delivery order* dengan *bill of lading*.

5. Daftar Muatan dan *Tally Sheet*

Manifest merupakan suatu dokumen yang sangat penting sebagai pegangan dalam pelaksanaan pembongkaran. Pada saat pembongkaran dilakukan, setiap barang yang diturunkan dari kapal dicatat pada suatu nota yang disebut *tally sheet* (daftar perhitungan). Ada beberapa kemungkinan jika diantara barang yang ada pada daftar manifest dicocokkan dengan daftar barang dari *tally sheet*, yaitu :

1. Pertama Muatan Utuh.
2. Muatan Nyasar.
3. Muatan Katut.
4. Terakhir Muatan Rusak.

c. **Pengurusan Muatan Keluar**

Dalam pelaksanaan pengurusan muatan keluar, perlu dilakukan tindakan untuk mendukung setiap prosesnya. Tindakan-tindakan itu



dibagi ke dalam beberapa bagian, diantaranya :

1. Surat Pemberitahuan

Untuk setiap kapal niaga yang akan memuat barang maka dibuatkan surat pemberitahuan atau pengumuman yang disampaikan kepada :

- a. Kantor Bea dan Cukai.
- b. Pemakai jasa kapal, EMKL dan pemilik barang (*cargo owners dan shipper*).

Pemberitahuan ini memberi keterangan tentang :

- a. Nama kapal.
- b. Tanggal kedatangan kapal.
- c. Pelabuhan asal keberangkatan dan pelabuhan tujuan.
- d. Tempat sandar kapal.
- e. Tanggal dimana kapal siap untuk menerima muatan.

Pemberitahuan ini dilakukan dalam tiga tahap, yaitu :

1. Surat pemberitahuan itu di titik beratkan pada tanggal perkiraan kedatangan kapal (*estimated/expected time of arrival*) atau ETA.
2. Tanggal ETA dan pemberitahuan tempat bersandar.
3. Tanggal kapal siap muat.

Pemberitahuan mengenai tiga hal di atas sangat diperlukan untuk dapat mengatur persiapan barang tepat waktu.

2. Instruksi Pemuatan

Bagian canvassing mencari muatan, sedangkan bagian operasi mengurus pelaksanaan pemuatan dari muatan kargo. Pemilik barang membukukan muatan pada bagian operasi dari perusahaan pelayaran dengan cara menyerahkan formulir instruksi pemuatan dalam rangkap tiga. Penyerahan instruksi pemuatan ini dilakukan oleh EMKL yang ditunjuk oleh pemilik barang.

3. Resi Gudang / Resi Muallim

Dalam hal penyerahan dari pemilik barang kepada perusahaan pelayaran, caranya dapat dilakukan dengan cara berikut :

- a. Penyerahan melalui gudang.



- b. Penyerahan langsung di lambung kapal.
4. Buku Pemuatan (*Loading Book*)
 Untuk keperluan bagian operasi, proses pelaksanaan pemuatan barang digunakan untuk mengawasi :
 - a. Jumlah muatan yang sudah dibukukan dibandingkan dengan ruang kapal yang tersedia.
 - b. Jumlah sewa gudang dan OPP yang perlu ditagih dari pemilik barang.
 - c. Pengawasan penukaran bill of landing dengan resi gudang atau resi muatim.
 - d. Perincian muatan yang akan dimuat dilakukan dengan cara :
 1. Melalui gudang.
 2. Langsung ke lambung kapal.
 3. Langsung dari truk.
 4. Atau bisa langsung dari tongkang.
5. Daftar Muatan (*Cargo/Loading List*)
 Sebelum pemuatan dimulai, bagian terminal dan *stevedore* kapal diberikan daftar muatan oleh bagian operasi untuk memungkinkan bagian terminal mempersiapkan mekanisme yang diperlukan dengan sifat muatan tersebut. Daftar muatan ini biasanya diambil datanya dari buku pemuatan (*loading book*).
6. Pelaksanaan Muat
 Pelaksanaan muat baru dapat dimulai setelah semua formalitas dan semua peralatan mekanis dan buruh sudah siap. Antara lain :
 - a. Formulir PEB yang telah disetujui oleh pabean.
 - b. Cargo List yang sudah diserahkan kepada muatim.
 - c. Pejabat kebakaran sudah berad di tempat khusus untuk muatan berbahaya.
7. Manifest
 Bagian operasi harus sudah memulai mengerjakan manifest sesudah diterimanya instruksi pemuatan yang datanya diambilkan dari buku pemuatan. Manifest serta captain copy sudah harus diserahkan ke kapal sebelum keberangkatan kapal dari pelabuhan.



Dan juga dikirimkan kepada cabang/agen perusahaan pelayaran tersebut di pelabuhan tujuan.

Manifest adalah dokumen yang berisikan keterangan barang yang dimuat di kapal yang terperinci mengenai :

- a. Merk
- b. Jumlah
- c. Isi
- d. Nama shipper
- e. Nama penerima
- f. Dan hal lainnya yang diperlukan oleh pabean ataupun pejabat lainnya.

3.3.2 Keagenan Sebagai Perwakilan Perusahaan Pelayaran

3.3.2.1 Pengertian Keagenan

Keagenan adalah hubungan yang mempunyai kekuatan hukum yang terjadi bilamana kedua pihak bersepakat, membuat perjanjian, dimana salah satu pihak dinamakan agen, setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (principal) dengan syarat pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya (Suyono 2007 ; 223). Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus di penuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agent kapal.

Secara garis besar, dikenal tiga jenis agent kapal yaitu general agent, sub-agent,dan cabang agent. Keagenan umum (general agent) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di indonesia. Macam-Macam Keagenan Menurut Suyono (2007;224) keagenan dibagi menjadi beberapa macam sebagai berikut:

- a. Keagenan umum (general agent).

Agen umum adalah perusahaan pelayaran di Indonesia yang telah



ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk menangani kapalnya selama berada di pelabuhan di Indonesia.

b. Subagent.

Sub Agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk agen umum/general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agent ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil agent dari general agent.

c. Cabang agent
Cabang agent adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu.

3.3.2.2 Tugas Pokok Agent

Suwarno (2011;147) Menyebutkan bahwa Tugas pokok agent, antara lain sebagai berikut:

a. Pelayanan Operasional Kapal Kapal Principal :

1. *Port information (port facility, port formality, custom of the port)*.
2. Keperluan kapal, seperti bunker air, *provision, repair/maintenance, crewing*, surat – surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
3. Penyelesaian dokumen, *Bill of lading, Manifest, Hatch List, Stowange Plan , Crew list* dokumen untuk bongkar/muat, ship Husbanding (*in dan out clearence*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, Port Administrasi, Dokumen Kapal lainnya).

b. Memberikan informasi kepada Principal sebagai berikut :

1. Sebelum kapal tiba : 1) *Port agent* melalui *General Agent* memberi informasi kepada Pricipal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, perlatan bongkar muat, cargo *prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya disburment; dan 2) *Agent* juga memberi tahu 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 kepala General agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi a. Waktu kapal berangkat Part 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 di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan Freight, perkiraan biaya-biaya disbursement. b. Selanjutnya Port Agent segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (Tally sheet, outturn, report, damage cargo list, dan lain-lain seta dokumen (stowage plan, copy B/L, manifest untuk selanjutnya dikirim ke principal pelabuhan tujuan .
4. Document Clearance In dan Clearance Out. Dokument clearance in dan clearance out ada beberapa dokumen yang harus dipersiapkan antara lain:
 - a. Dokumen-dokumen tersebut di bawah ini harus dipersiapkan sebelum tiba di pelabuhan, khusus untuk kapal-kapal asing yang pertama kali di ageni :
 - 1) PPKA (Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing) dari sea Comm.
 - 2) PPKB (Pusat Pelayanan Kapal dan Barang) dari port authority.
 - 3) RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) diajukan oleh agen ke bea cukai.
 - 4) Memorandum pemeriksaan dokumen kapal diajukan ke harbor master
 - 5) Letter of appointment dari owners / kapal
 - 6) Tonnage Certificate (copy) dari owners / kapal
 - 7) Master cabledari master yang menyatakan bahwa kapal akan masuk ke pelabuhan.
 - 8) ISSC (International Ship Security Certificate)dari owners.
 - 9) Ship Particulars dari owners / kapal.



- 10) Crew List sebagai laporan pemberitahuan ke imigrasi.
 - 11) Cargo Manifest / Bill of Lading (copy) dari owners / charters sebagai laporan ke Bea dan Cukai dan port authority.
- b. Dokumen yang disiapkan pada saat tiba di pelabuhan :
- 1) Crew list
 - 2) Crew personal effect list
 - 3) Store list
 - 4) Voyage memo
 - 5) Ammunition list
 - 6) Provision list.
- c. Dokumen yang di perlukan / disiapkan sewaktu keberangkatan kapal
- 1) Sailing Declaration dari karantina
 - 2) Cargo manifest 12
 - 3) Port Clearance Out
 - 4) Immigration Clearance
 - 5) Quarantine Clearance
 - 6) Custom Clearance
 - 7) Light Dues (copy)
 - 8) PPKB out dari port authority.

Latihan soal.

1. Perusahaan pelayaran sebagai sebuah badan usaha yang bergerak dalam bidang layanan dan jasa seharusnya memberikan pelayanan terbaik terhadap pelanggannya. Jelaskan salah satu tugas pokok bagian *canvassing* !
2. Dalam pelaksanaan pengurusan muatan masuk dan muatan keluar, perlu dilakukan tindakan untuk mendukung setiap prosesnya. Jelaskan Tindakan-tindakan yang dimaksud !







BAB 4

PIHAK-PIHAK TERKAIT

Tujuan Instruksional Umum

➤ **Sasaran dan Manfaat Pembelajaran**

Setelah mempelajari materi ini khususnya materi Bab III, diharapkan para mahasiswa dapat memahami beberapa hal berikut ini:

1. Diharapkan mahasiswa mengetahui pihak- pihak mana saja yang terkait dalam kegiatan Pelayaran Niaga ini.
 2. Diharapkan mahasiswa dapat memahami peran dan tanggung jawab masing-masing pihak yang terkait dalam lingkup kegiatan Pelayaran niaga ini.
-

Disamping sarana dan prasana yang memadai dan sumber daya manusia yang handal, tentunya dukungan dan kerjasama dari pihak-pihak lain atau institusi-institusi lainnya terkait dalam rangkaian penerimaan dan atau penyerahan barang sangat diperlukan, guna keberhasilan dan kelancaran proses ekspedisi atau pengiriman/ penerimaan muatan. Selain Perusahaan Pelayaran dalam hal ini sebagai shipper, perusahaan pelayaran juga bisa berperan ganda dalam usaha atau kegiatan didunia perniagaan melalui laut. Namun jika peran ganda ini tidak dikerjakan langsung oleh perusahaan pelayaran, ada pihak lain yang mengerjakannya. Dan peran-peran pihak terkait dapat dijabarkan seperti dibawah ini.

Berikut adalah pihak-pihak terkait serta perannya dalam pelayaran niaga diantaranya Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU), Expedisi Muatan Kereta Api (EMKA), Perusahaan Bongkar Muat (PBM)/ *Stevedore, Packing Company*, Perbankan, *surveyor*, asuransi, bea cukai, dan persewaan alat bongkar muat dan juga pihak pemerintah seperti Kesyahbandaran/ Otoritas Pelabuhan/ Perhubungan.



4.1 Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Khusus mengenai moda transportasi laut, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) merupakan suatu perusahaan pengurusan yang memiliki ijin usaha ekspedisi muatan kapal laut yang dikeluarkan melalui Kantor dinas Perhubungan yang diberikan kepada perusahaan (badan usaha PT) untuk melaksanakan kegiatan usaha EMKL di Indonesia. EMKL bergerak sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 82/AL 305/PHB-85.

Peranan EMKL (ekspedisi Muatan Kapal Laut) menurut Roselyne Hutabarat,1994:149 dalam bukunya :

- a. Mengurus dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan muatan yang akan diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang,
- b. Mengurus dokumen-dokumen dan pekerjaan-pekerjaan yang menyangkut penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan yang diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang.

Jasa ekspedisi Muatan Kapal laut adalah salah satu *alternative solution* terkait jasa pengiriman barang murah keseluruh kota kota di Indonesia yang berbentuk kepulauan ini. Dengan menggunakan jasa pelayaran kapal laut, setiap pengirim diuntungkan karena dapat melakukan pengiriman barang dalam jumlah tonase dan volume yang besar serta dapat melakukan pengiriman barang yang dilarang melalui jalur kargo udara.

Setiap pengirim barang melalui jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), harap untuk selalu memperhatikan ketentuan pengiriman barang seperti tersebut dibawah ini :

- Jasa pengiriman barang melalui Ekspedisi Muatan Kapal Laut harganya jauh lebih murah dibandingkan dengan jasa kargo udara dengan kondisi minimum pengiriman adalah 50 kg atau 100 kg tergantung alamat kota tujuannya.



- Kelebihan menggunakan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah dapat melakukan pengiriman barang yang tidak diperbolehkan melalui jasa kargo udara seperti barang berbentuk cairan, barang elektronik yang memiliki batere, barang *dangerous goods*, dan lain sebagainya.
- Terdapat tiga pilihan transportasi melalui Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), yaitu menggunakan Kapal Reguler seperti kapal milik Pelni, Kapal cepat dan Kapal Peti Kemas (*container*) yang khusus mengangkut kontainer.
- Cara perhitungan pengiriman barang Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), berlaku berdasarkan berat *actual* atau berat volume dalam satuan *centimeter* (cm) dengan perhitungan Panjang x Lebar x Tinggi dibagi 4000.
- Perhitungan biaya kirim Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) bisa juga diperhitungkan berdasarkan per kubik. Perhitungan per kubik ini bisa dilakukandi kota-kota tertentu.

4.2 PBM (Perusahaan Bongkar Muat) atau *stevedore*

Perusahaan Bongkar muat adalah perusahaan yang bergerak dalam kegiatan bongkar dan atau muat barang ke dan dari kapal, dengan bentuk pelayanannya seperti berikut :

1. Memperoleh muatan untuk diangkut dan menyelesaikan surat dan dokumen untuk muatan tersebut sampai akhirnya muatan bisa termuati diatas kapal dan sehingga kapal bisa diberangkatkan. Bagian atau seksi ini dapat kita sebut sebagai Pengurus muatan keluar. Pembagian lebih lanjut dari seksi ini sebagai berikut :
 - a. *Canvas*; adalah seseorang atau lebih yang ditugaskan untuk menghubungi pihak-pihak yang dianggap berkepentingan dalam rangka memperoleh keterangan-keterangan yang diperlukan mengenai ekspor. Selaku penghubung,
 - b. *canvasser* ini juga bertugas mengusahakan memperlancar jalannya muatan yang dikapalkan. Oleh karenanya *canvasser*



harus mengetahui rencana pelayaran kapal, begitu juga syarat-syarat pengangkutan dan lain sebagainya.

- c. *Booking*; bahwa muatan yang ditawarkan oleh *shipper* untuk *sailing* dicatat pada suatu daftar yang disebut *booking list*. Selain bilangan muatan, *booking list* ini menyebutkan jumlah, bobot dan ruang muat yang akan dipakai diatas kapal. Petugas yang mencatat *booking list* ini harus selalu mengawasi jangan sampai batas-batas *allotment* dilampaui. *Booking list* ini harus dilaporkan kepada pemilik kapal sebagai laporan tentang prospek masing-masing *sailing*, dan kepada Nakhoda kapal agar mempersiapkan ruang muat dan pemuatannya, dan kepada pihak *Stevedore* sebagai pelaksana dilapangan untuk mengerjakan pemuatan kekapal.
 - d. Dokumentasi; seksi ini mengurus dokumen-dokumen muatan seperti pengecekan dan penukaran *Mate receipt* copy dan asli pada *shipper* dan *Bill of Lading (B/L)*. *Bill of Lading (B/L)* untuk tujuan yang sama dikumpulkan menjadi satu dan kemudian persiapan *manifest* yang selanjutnya dikirim kepada pihak yang memerlukannya seperti Nakhoda kapal, pelabuhan tujuan, pemilik kapal, dan lain-lain. Untuk mempersiapkan *Bill of Lading (B/L)* dan *Manifest*, seksi dokumentasi ini harus mengetahui *tariff harga/ freight* serta syarat dan aturan pengangkutan untuk masing-masing tujuan.
2. Mengurus penyerahan muatan yang datang dan diangkut oleh kapal dari pelabuhan asal untuk diserahkan kepada masing-masing pemiliknya. Seksi ini disebut sebagai pengurus muatan masuk. Dengan pembagian tugas seperti berikut :
- a. Dokumentasi; beda dengan seksi dokumentasi pada muatan keluar, maka seksi dokumentasi ini tidak mempersiapkan lagi melainkan menerima dokumen-dokumen muatan yang dipersiapkan dipelabuhan-pelabuhan pemuatan yaitu pelabuhan dari mana muatan itu berasal. Karena itu seksi ini harus mengetahui *tariff/ freight* dan syarat peraturan pengangkutan

dari berbagai jurusan pelabuhannya, juga jadwal kedatangan kapal harus diketahui. Karena keterangan-keterangan ini sangat diperlukan oleh *consignee* atau para *importer* pada umumnya, dan *manifest* semua muatan dilaporkan dan dilampirkan kepada pabean.

- b. Penyerahan muatan; Pegawai yang bertugas untuk penyerahan muatan ini berkewajiban meneliti *Bill of Lading (B/L)* yang diserahkan kepadanya. Jika segala sesuatu pada *Bill of Lading (B/L)* sesuai dengan catatan yang ada pada *Manifest/ copy Bill of Lading (B/L)* dan telah ditandatangani oleh yang berhak atas *Bill of Lading (B/L)* itu, maka muatan dapat diserahkan.
 - c. *Claim* dan penyelesaiannya; yang dimaksud disini ialah urusan *claim* mengenai muatan masuk, jika ada kerusakan, kehilangan/ kekurangan jumlah, yang diketahui pada saat penyerahan barang. Maka *consignee* dapat meminta pemeriksaan atau survey bersama dengan pihak *shipper* atau *agent*. Setelah survey diadakan dan diteliti kerusakannya, harus segera ditentukan apakah kerusakan itu tanggungjawab pihak kapal atau tidak.
Wewenang mengenai pembayaran *claim* biasanya langsung dipegang oleh pihak pemilik kapal melalui kantor cabang ditempat dimana pelabuhan tujuan tersebut.
3. Mengurus penerimaan dan pengapalan muatan yang membongkar dipelabuhannya untuk dilanjutkan kepelabuhan lain. Seksi ini disebut sebagai pengurus muatan pindah. Pemindahan muatan dari kapal satu ke kapal lainnya disebut *Transshipment*, artinya muatan diturunkan disuatu pelabuhan tanpa maksud bahwa muatan akan diserahkan kepada *consignee* dipelabuhan itu melainkan masih harus dilanjutkan kepelabuhan yang sebenarnya. Dikarenakan oleh kapal pengangkut semula tidak akan menyinggahi pelabuhan yang tersebut pada *Bill of Lading (B/L)*.
Dalam melakukan *Transshipment* maka perlu diperhatikan hal-hal berikut :



- a. pertama-tama harus diiktiarkan agar muatan itu jangan terlampaui lama menunggu kesempatan pengapalan.
- b. Sedapat mungkin diusahakan pemindahan langsung dari kapal satu ke kapal yang lain.
- c. Selanjutnya harus memperhatikan tentang surat dan dokumen-dokumen muatan yang bersangkutan harus lengkap dan sesuai dengan muatan transshipment.
- d. Kepada pabean harus dipastikan bahwa barang/ muatan yang hendak di muat bukan berasal dari pelabuhan pemuatan itu berada melainkan dari pelabuhan pertama.
- e. Surat-surat angkutan harus disiapkan untuk pengangkutan dari pelabuhan transshipment sampai ke pelabuhan tujuan. Yang memerlukan surat-surat ini adalah pihak yang menerima muatan untuk diangkut itu.
- f. Pengangkutan harus selalu dengan Manifest. *Bill of lading* (B/L) yang lama artinya *Bill of lading* (B/L) yang dikeluarkan pengangkut dari pelabuhan pertama dapat digunakan atau jika perlu membuat *Bill of lading* (B/L) baru yang lain khusus untuk muatan transshipment dengan memberikan catatan-catatan penting didalam *Bill of lading* B/L tersebut.

4.3 Perbankan

Perusahaan yang mengadakan jasa perbankan guna kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan, terutama transaksi impor dan ekspor barang. Atau disebut sebagai bank devisa bertindak sebagai perantara antara pembeli dan penjual. Sekaligus merupakan *authorized money changer* yang memperjual belikan valuta asing.

Peningkatan bisnis baik nasional dan internasional pasti akan meningkatkan intensitas lalu lintas pembayaran baik dalam negeri maupun ekspor impor antar negara. Sistem pembayaran yang paling aman dari sudut kepentingan eksportir dan importir salah satu contohnya adalah apa yang disebut dengan "*Letter of Credit/ LC*", ditawarkan oleh bank-bank devisa, dalam penyelesaian pembayaran



transaksi bisnis internasional. *Letter of credit* (L/C) adalah suatu instrument perbankan yang sangat penting khususnya dalam perdagangan ekspor impor yang digunakan sebagai sarana untuk memudahkan penyelesaian pembayaran. Oleh karena itu dalam perdagangan internasional segala sesuatu yang menyangkut *Letter of Credit* (L/C) seperti isi, peranan, arti, jenis, serta peraturan yang mendasarinya perlu dipelajari secara rinci. Surat ini dikeluarkan oleh bank devisa atas permintaan importer nasabah bank yang bersangkutan dan ditujukan kepada eksportir diluar negeri yang jadi relasi dari importir tersebut. Isi surat itu menyatakan bahwa eksportir penerima Letter of Credit (L/C) diberi hak oleh importir untuk menarik *wessel* (surat perintah untuk melunasi utang) atas importir bersangkutan untuk sejumlah uang yang disebut dalam surat itu. Bank yang bersangkutan menjamin untuk mengeksportir atau untuk menghonorir wesel yang ditarik tersebut asal sesuai dan memenuhi syarat yang tercantum dalam surat itu.

4.4 *Claim Surveyor*

Surveyor adalah pengusaha yang menjual jasa dalam pemeriksaan komoditi ekspor baik yang bersifat *pure inspection* maupun pemeriksaan dalam rangka pengembalian bea masuk atas bahan baku yang diproses (*draw back system*).

Jika pada waktu penyerahan muatan ada tanda-tanda bahwa ada kerusakan atau kehilangan atau kekurangan bilangan/ jumlah, maka *consignee* dapat meminta pemeriksaan survey bersama dengan petugas dari *agency*, hal ini dilakukan oleh seorang atau beberapa orang *Claim surveyor*. Hasil survey ini dicatat pada suatu daftar yang kemudian dapat dipergunakan oleh *consignee* untuk menuntut ganti rugi (*claim*). Yang meneliti benar tidaknya tuntutan itu adalah petugas lain pada bagian *claim*.

Jadi, tugas *claim surveyor* ini adalah mempersaksikan/ membuktikan keadaan muatan pada waktu penyerahannya kepada *consignee* dan mencatat hal-hal yang didapati mengenai keadaan muatan itu secara



teliti, kemudian harus bisa menentukan apakah kerusakan itu terjadi akibat kelalaian orang kapal atau pihak lain saat pengangkutan seperti *stevedore* dan lain-lain.

4.5 Bea cukai

Bea cukai adalah instansi yang mengawasi keluar masuknya barang di wilayah hukum Indonesia. Pejabat hanggarlah yang berwenang untuk mengadakan Fiat/ pengesahan pemuatan barang kedalam kapal dan memberikan disposisi yang bersangkutan. Tindakan pengawasan yang dilakukan terhadap barang diwilayah lautan Indonesia dilakukan penuh untuk menghindari penyelundupan yang dipesan oleh orang Indonesia atau pun oleh orang asing yang ingin mencari keuntungan tanpa dikenakan bea masuk.

Pelayanan kepabeanan di Indonesia ditandai dengan adanya kantor-kantor pelayanan instansi bea dan cukai untuk melayani barang impor dan barang ekspor dari darat, laut dan udara, dimana setiap wilayah darat, laut dan udara ada yang mengawasi dan dilayani 24 jam oleh petugas bea dan cukai melalui kantor-kantor pelayanan yang ada disetiap pelabuhan, perbatasan antar Negara dan di Bandar udara.

Pelayanan kepada importir dan eksportir dilaksanakan dengan syarat dan ketentuan yang sudah ada dan wajib ditaati oleh semua importir dan eksportir. Pemberitahuan, pemeriksaan fisik, penyegelan dan pengeluaran barang adalah garis besar dalam proses untuk pengeluaran barang impor dan ekspor. Barang-barang impor dan ekspor yang akan menuju atau masuk ke Indonesia tidak semuanya dan bebas masuk meskipun ada dan lengkap dokumen penyerta untuk impor maupun ekspor.

Ada jenis jenis barang yang memang tidak boleh masuk ataupun keluar dari dan ke Indonesia. Biasanya barang yang dilarang ekspor seperti jenis barang yang mempunyai nilai sejarah dan terancam kepunahan contohnya barang bekas peninggalan kerajaan-kerajaan seperti patung, dan binatang-binatang yang terancam punah dan dilindungi oleh pemerintah seperti orang utan, cendrawasih, kakak tua,



dan lain sebagainya. Jelas sekali bahwa upaya untuk mengeluarkan barang yang disebutkan diatas adalah suatu jenis pelanggaran hukum, dan sudah menjadi kewajiban pihak bea dan cukai untuk mencegah dan memeriksa supaya jangan sampai ada yang lolos keluar wilayah Indonesia.

4.6 Perusahaan Asuransi

Dalam kaitannya dengan penanganan ekspor dinegara kita, dikenal lembaga Asuransi Export Indonesia (ASEI) yang berfungsi mengamankan transaksi ekspor impor, artinya eksportir maupun importir kita dapat mengasuransikan transaksi perdagangan internasional tersebut sesuai dengan besarnya resiko terhadap negara maupun terhadap pembeli tersebut. Perusahaan asuransi juga sering terlibat sebagai lembaga yang turut melancarkan proses ekspor impor yaitu dalam kaitannya dengan *Marine Cargo Insurance* (asuransi pengangkutan laut).

Abad ke-13 dan 14, perdagangan melalui laut berkembang pesat. Para pedagang mulai berpikir mencari upah untuk mengatasi kemungkinan kerugian yang timbul dilaut. Inilah titik awal perkembangan asuransi kerugian laut. Pemilik kapal meminjam sejumlah uang dari pemilik uang dengan bunga tertentu, sedangkan kapal dan muatannya dijadikan jaminan, dengan ketentuan apabila kapal dan barang muatannya rusak atau tenggelam, maka uang dan bunganya tidak usah dibayarkan kembali. Akan tetapi jika kapal dan muatannya tiba dengan selamat ditempat tujuan maka uang yang dipinjam itu dikembalikan ditambah dengan bunganya. Ini disebut "*Bodemerij*". Asuransi atau pertanggungan adalah :

- a. Menurut ketentuan Pasal 246 KUHD : "*Perjanjian dengan mana penanggung mengikatkan diri kepada tetanggung dengan menerima premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena kerugian, kerusakan, atau kebilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin diderita akibat dari suatu evenement*"



- b. Menurut ketentuan UU No.2 thn 1992 : “Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian anatar 2 (dua) pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ke 3 (tiga) yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.”

Dalam asuransi laut kewajiban pemberitahuan dari tertanggung diatur dalam pasal 654 KUHD. Menurut ketentuan pasal ini :

Tertanggung diwajibkan segera memberi tabukan kepada penanggung pertama yang menandatangani polis apabila ada beberapa penanggung dalam 1 (satu) polis, mengenai segala berita yang diperolehnya atas bencana yang menimpa kapal dan muatannya, dan tertanggung diwajibkan pula memberitahukan petikan surat-surat yang memuat berita tadi kepada penanggung yang menghendakinya. Jika lalai memenuhi kewajiban tersebut, tertanggung wajib mengganti segala kerugian.

Ketentuan pasal 654 KUHD ini menekankan pada tertanggung jika dia mengetahui kejadian yang menimpa kapal atau muatannya agar segera memberitahukan kepada penanggung, sehingga dapat segera melakukan tindakan penyelamatan terhadap benda asuransi, yang tentunya akan mengeluarkan biaya-biaya. Dengan cara demikian diharapkan tidak terjadi kerugian atau jumlah kerugian dapat diminimalkan. Jika tertanggung telah mengetahui lebih dahulu berita tersebut, tetapi tidak memberitahukan segera kepada penanggung, maka segala biaya kerugian yang dikeluarkan oleh penanggung menjadi beban tertanggung. Ini berarti jika penanggung membayar ganti kerugian kepada tertanggung dalam hal telah terjadi peristiwa, biaya kerugian itu diperhitungkan dari jumlah yang akan dibayarkan kepada tertanggung.

4.7 Perusahaan Persewaan Peralatan

Perusahaan yang bergerak di bidang jasa persewaan peralatan untuk kelancaran operasional bongkar dan atau muat barang disebut sebagai perusahaan persewaan peralatan.

Ada kalanya untuk mempercepat kelancaran proses muat dan bongkar muatan dari dermaga ke kapal dan atau sebaliknya, menggunakan *crane*/ derek diatas kapal tidaklah cukup, dalam arti kadangkadangkad kendala seperti *crane* rusak, atau *crane* tidak cukup daya angkatnya/ *Safe Working Load*/ *SWL*nya, dan kendala lainnya akhirnya sangat diperlukan peralatan bongkar muat yang lain dalam hal ini *Crane* darat/ Derek berat (*heavy crane*), untuk membantu agar proses bongkar ataupun muat bisa berjalan lancar, efisien dan tepat waktu.

Dipelabuhan pelabuhan besar seperti contohnya Pelabuhan Berlian Tg. Perak Surabaya, lebih menggunakan *crane* berat/ *crane* darat dalam mengangkat muatan dari dan ke atas kapal, sehingga segala sesuatunya lebih mudah, lebih cepat, dan lebih hemat waktu dan juga dari segi keselamatan dan keamanan sangat terjamin. Biasanya bekerja sama dengan perusahaan jasa penyewaan alat berat dengan upah yang relatif mahal, dengan memperhitungkan biaya perawatan, pemeliharaan yang relatif lebih mahal.

Alat berat atau *crane* darat yang dimaksud contohnya seperti :

- *HMC (Heavy Mobile Crane) : crawler crane*
- *Tower crane*
- *Rubber Strack*
- *Forcklift*
- *Truck crane*
- *Hydraulic crane*
- *Hoist crane (fixed crane)*
- *Jip Crane*



4.8 Syahbandar/ Otoritas Pelabuhan

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan no. KM 64 tahun 2010, tentang Organisasi dan tata kerja kantor Syahbandar Pasal 3, Syahbandar mempunyai tugas dan fungsi di antaranya sebagai berikut :

- a. Pelaksanaan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan kapal sesuai dengan kewenangannya.
- b. Pengawasan bongkar muat barang berbahaya, limbah bahan berbahaya dan beracun dan pengisian bahan bakar.
- c. Pengawasan laik layar dan kepelautan, alih muat di perairan pelabuhan, keselamatan pengerukan, reklamasi dan pembangunan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kewenangannya serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Dalam kaitannya dengan usaha pelayaran niaga, tentunya peranan Pemerintah dalam hal ini Syahbandar adalah sangat penting, pasalnya sebuah kapal yang akan dimuati dan telah dimuati oleh berbagai macam muatan dengan berbagai macam pelabuhan tujuan harus meminta ijin kepada pihak otoritas pelabuhan untuk mengeluarkan/ menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Ini salah satu contohnya. Kalau surat Persetujuan Berlayar tidak ada diatas kapal maka kapal tersebut tidak bisa di *clearance out* yang artinya kapal sama sekali tidak boleh berlayar dengan alasan bahwa kapal tidak atau belum diperlengkapi dengan dokumen-dokumen yang valid.

Selain itu, ada beberapa sertifikat kapal yang dibawah wewenang dan otoritasnya untuk diterbitkan sehubungan dengan kapal dan muatan diatas kapal seperti :

- a. Surat Laut,
- b. Surat Ukur,
- d. *Safe Manning Certificate*,
- e. Sertifikat keselamatan Konstruksi, Perlengkapan dan Radio,
- f. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/ DOC*),
- g. *Safety Management Certificate (SMC)*,
- h. Sertifikat pencegahan pencemaran minyak, udara dan kotoran



serta sampah,

- i. Sertifikat garis muat Internasional,
- j. Ijin muat barang berbahaya (IMDG Certificate),
- k. Dan lain-lain.

Latihan Soal.

1. Sebutkan pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan usaha pelayaran niaga!
2. Bagaimana peran dari masing-masing pihak tersebut dalam kegiatannya memperlancar proses usaha pelayaran niaga!





BAB 5

ISTILAH-ISTILAH PELAYARAN NIAGA

Ada berbagai istilah dan singkatan kata yang kita temui dalam kegiatan pelayaran niaga, seperti :

1. *Advance payment* : Transaksi pembayaran yang dibayarkan kemudian.
2. *Air ways Bill (AWB)* : tanda terima bahwa barang telah diterima oleh perusahaan penerbangan dari pengirim.
3. *Bill of exchange : wessel* (dalam kaitannya *Letter of Credit (L/C)*)
4. *Bill of Lading (B/L)* : Surat muatan atau tanda bukti barang pada suatu kapal atau Dokumen pengapalan/ perjalanan.
5. *Buyer* : Pembeli.
6. *Consignee* : Pihak penerima barang atau importer atau pembeli. Atau Pihak yang ditunjuk oleh *shipper* untuk menerima barang yang diangkut di pelabuhan tujuan.
7. *Consignment* : Pembayaran transaksi yang dibayarkan setelah barang terjual
8. *Custom Clearance* : suatu proses pemeriksaan dokumen, perhitungan biaya-biaya pajak resmi, dan proses pengeluaran barang yang dilakukan pada Negara tujuan.
9. *Container* : Konteiner/ Peti kemas.
10. *Container Free Station* : Lapangan penumpukan bukan container.
11. *Closing time* : penetapan waktu/ batas akhir pemuatan barang ke atas kapal.
12. *Cesser clause* : Pencharter bertanggung jawab hanya sampai dengan barang dimuat.
13. *Cargo plan* : Rencana muatan.
14. *Collect* : Dibayar kemudian/ belakangan.
15. *Container Yard (C/Y)* : Tempat penumpukan kontainer di dermaga.
16. *Cargo space* : Ruang sisa muatan untuk kargo/ barang/ kontainer.
17. *Delivery Order (D/O)* : Surat perintah penyerahan barang dari agent pelayaran kepada gudang/ *veem* yang menyimpan barang bongkaran kapal.
18. *Dead weight Capacity (DWT)* : Kemampuan kapal menampung bobot di air, dinyatakan dalam satuan ton.



19. *Distress freight* : *tariff freight* yang murah untuk menutup sisa ruangan yang di charter, muatan kurang.
20. *ETA (Estimated time of arrival)* : Perkiraan kedatangan kapal/ sarana pengangkut.
21. *ETD (Estimated time of departure)* : Perkiraan keberangkatan kapal/ sarana pengangkut
22. *Exporter* : Pihak yang melakukan ekspor.
23. *Feet* : Ukuran (kaki) yang digunakan sebagai ukuran container.
24. *Freight Forwarding* : badan usaha yang menawarkan jasanya kepada pemilik barang untuk mengurus segala sesuatunya agar barang diterima dan atau dikirim dari dan ke kapal.
25. *Freight* : uang tambang atau biaya pengganti jasa bagi pengusaha kapal untuk pengangkutan barang ke kapal. Atau ongkos perjalanan/ bea/ ongkos kapal.
26. *Gross Weight* : Berat kotor barang.
27. *Importer* : Pihak yang melakukan Impor.
28. *Liner shipping* : rute pelayaran yang tetap/ beraturan.
29. *Letter of Indemnity* :
30. *Letter of Credit (L/C)* : cara pembayaran dengan melibatkan pihak perbankan dengan mengacu kepada sales contract (kontrak jual beli).
31. *Manifest* : daftar rincian barang yang dimuat di kapal dengan keterangan masing-masing.
32. *Mate Receipt (M/R)* : Resi mualim atau surat tanda penerimaan barang dari shipper ke gudang atau kapal yang sudah diketahui dan ditandatangani oleh kepala gudang dan mualim 1.
33. *Measurement* : ukuran kubikasi barang.
34. *Merchant/ feeder vessel* : kapal pengumpan/ kapal niaga sebagai pengangkut awal (*pre-carriage*) untuk menuju ke kapal besar.
35. *Nett weight* : berat bersih
36. *Notify Party* : Pihak yang diberi tahu.
37. *Open account* : transaksi pembayaran yang dilakukan dimuka.
38. *Owner* : Pengusaha kapal atau Pemilik kapal



39. *Packing list* : dokumen yang berisikan tentang data kemasan dan berat barang yang akan diangkut.
40. *Port of Delivery* : Pelabuhan tujuan pengiriman.
41. *Port of discharge/ unloading* : Pelabuhan bongkar.
42. *Port of loading* : Pelabuhan muat.
43. PPJK : Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanaan.
44. *Prepaid* : Dibayar di muka
45. *Shipping* : Perusahaan pelayaran
46. *Seal* : segel kontainer
47. *Shipper* : Pengirim barang/ pemakai jasa angkutan.
48. *Stuffing* : Pemuatan barang untuk ekspor kedalam peti kemas/ lainnya
49. *Seller* : Penjual.
50. *Stevedore* : orang yang bertugas mengawasi proses bongkar dan muat barang dari dan ke kapal.
51. *Sailing schedule* : penetapan rencana kapal berangkat dan tiba pelabuhan.
52. *Subject free* : kapal yang di charter belum ada ikatan dengan pihak lain
53. *Tramp shipping* : rute pelayaran yang tidak tetap/ tergantung dari kebutuhan.
54. *Trucking* : Perusahaan pengangkut truk/ armada.

Singkatan- singkatan

1. GAFEKSI: Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia
2. INFA: Indonesia Forwarder Association.
3. FIATA: International Federation of Freight Forwarders Association.
4. PPJK: Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanaan.
5. SRP: Surat Registrasi Pabeaan.
6. AWB: Airway Bill (diterbitkan oleh perusahaan penerbangan)
7. EDI: Electronic Data Interchange
8. PNPB: Penerimaan Negara Bukan Pajak.



9. CG Fee: Custom Government Fee
10. SCC: Security Surcharges
11. FSC: Fuel Surcharges
12. ULD: Utility Unit Load Device ; adalah perangkat pendukung pesawat udara untuk memuat barang terdiri dari pallet dan container terbuat dari aluminium alloy.
13. Exwork: harga barang belum termasuk biaya pengiriman, asuransi, pick up barang, handling, dan custom di pelabuhan asal barang.
14. FOB; Free on Board : Harga barang sampai diatas kapal, belum/ tidak termasuk biaya angkut/ tambang kapal ke pelabuhan tujuan.
15. C&F; Cost & Freight : Harga barang sudah termasuk biaya pada pelabuhan asal/ local charges misalnya pick up, handling dan custom juga termasuk biaya angkutan samapi pelabuhan tujuan tetapi tidak/ belum termasuk premi asuransi.
16. C.I F ; Cost Insurance and Freight : adalah sama dengan C&F tetapi sudah termasuk premi asuransi.





DAFTAR PUSTAKA

- Bambang sutjatmiko, *Perencanaan Pelabuhan*, percetakan Yokyakarta, 2014
- Drs. B. Koleangan, *Freight Forwarding*, departemen perhubungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Jakarta.
- Hartojo Drs, teori dan praktek *Export-import*, percetakan Negara RI Surabaya, 2004
- Kitab Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) 1935
- Meyti Hanna Ester Kalangi, S.Sos, MM., *Forwarding*, Ponpes jagad Alimussirry, 2019
- Ryan Firdiansyah, SE,MM, *Pengantar Kepabeanan*, edisi 2, 2016
- Sitiatava Rizema Putra, *Strategi Brilian tembus pasar ekspor*, edisi pertama, 2017
- Undang-undang RI tahun 2008 tentang Pelayaran.



