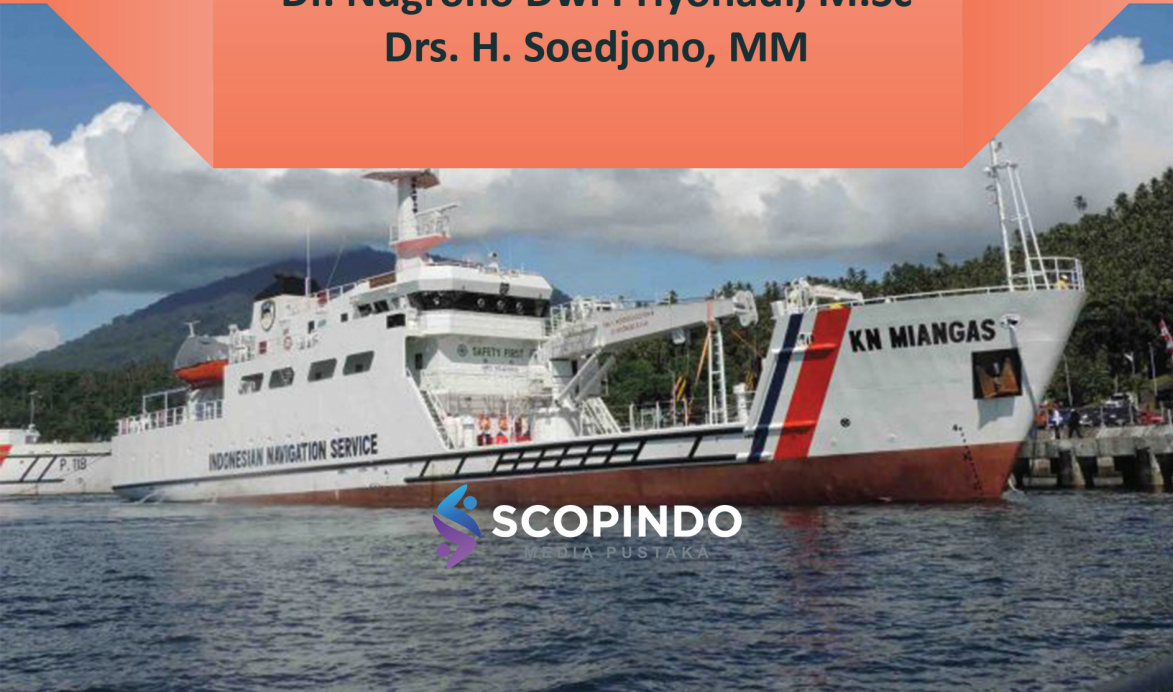


# PENGETAHUAN KEPELABUHAN

**Dr. Nugroho Dwi Priyohadi, M.Sc**  
**Drs. H. Soedjono, MM**



# PENGETAHUAN KEPELABUHAN

Author:

**Dr. Nugroho Dwi Priyohadi, M.Sc**

**Drs. H. Soedjono, MM**

Layouter:

**Dewi**

Penyunting:

**Dr. Nugroho Dwi Priyohadi, M.Sc**

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 : x + 191 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 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 f, 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 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).

## Karakteristik Buku Ajar

Buku ajar ini adalah sebuah alat bantu untuk memahami sebuah mata kuliah. Oleh karenanya, agar dapat berperan sebagai alat bantu, buku ajar tentang Pengetahuan Kepelabuhan ini harus bersahabat terhadap pembacanya, dan mudah difahami. Ciri-ciri persahabatan buku tersebut antara lain adalah:

1. Memecah topik bahasan menjadi yang lebih kecil, sehingga mudah difahami oleh pembaca.
2. Menggunakan kalimat yang tidak mendua arti dan mudah difahami.
3. Memberikan contoh-contoh yang riil dan gambar-gambar agar dapat dimengerti secara jelas.
4. Buku ajar ini dengan menggunakan bahasa yang sederhana mudah difahami, namun karena ada beberapa sumber yang berkaitan dengan operasi perdagangan internasional, dan dokumen internasional maka sedikit banyak ada kata-kata asing atau bahasa maritim.

Penulis percaya dengan memakai buku ajar ini memenuhi semua kriteria bersahabat dan bahkan lebih dapat dikembangkan baik secara teoritis maupun praktisi lebih lanjut.

## Sasaran Buku

Buku ini ditujukan kepada mahasiswa S1 yang berkaitan dengan bisnis dibidang kepelabuhanan mengingat buku ajar pengetahuan kepelabuhanan ini merupakan materi pokok atau dasar dari seluruh materi kemaritiman dan dari masing masing perlu dijabarkan menjadi

beberapa materi lengkap, oleh karena itu sebagai penanganan kegiatan operasional atau praktisi, utamanya bagi yang sudah bekerja di bidang bisnis kepelabuhanan

Demikian buku ajar ini disusun penulis agar dapat memberikan manfaat kepada pembaca.

Surabaya, Februari 2021

Penulis

# DAFTAR ISI

---

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>v</b>
<b>BAB I PENGERTIAN DAN JENIS PELABUHAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Pengertian Pelabuhan .....	2
1.2 Jenis Pelabuhan .....	4
1.3 Perkembangan Pelabuhan di Indonesia.....	7
<b>BAB II FUNGSI PELABUHAN</b> .....	<b>13</b>
2.1 Fasilitas Pelabuhan.....	17
2.2 Fungsi Pelabuhan dilihat dari Aspek Pelayanan .....	27
<b>BAB III INSTANSI DAN PERUSAHAAN DI PELABUHAN</b> .....	<b>29</b>
3.1 Pemerintahan di Pelabuhan.....	30
3.2 Perusahaan Swasta .....	33
3.3 Penyelenggaraan Pelabuhan.....	35
3.4 Pengelolaan Pelabuhan.....	35
3.5 Pembangunan Terminal Khusus .....	38
<b>BAB IV PERAN BADAN-BADAN YANG TERLIBAT AKTIVITAS KEPELABUHAN</b> .....	<b>41</b>
4.1 Badan Usaha Pelabuhan (BUP) .....	42
4.2 Badan Hukum Indonesia (BHI) .....	45
<b>BAB V PELAYANAN PELABUHAN</b> .....	<b>53</b>
5.1 Pelayanan Kapal .....	54
5.2 Pelayanan Jasa untuk Barang.....	60

<b>BAB VI KONGESTI PELABUHAN .....</b>	<b>65</b>
6.1 Permasalahan yang ada.....	67
6.2 Manajemen Operasional .....	68
6.3 Buruh Pelabuhan.....	68
6.4 Koordinasi antar Instansi Terkait.....	69
6.5 Operasional di Lapangan .....	69
6.6 Lalu lintas Operasional Pelabuhan .....	70
6.7 Pemeliharaan.....	71
6.8 Prosedur Penyelesaian Dokumen.....	72
6.9 Akibat Keadaan.....	72
6.10 Akibat Fungsi Pelabuhan.....	73
6.11 Menghadapi Kongesti di Pelabuhan.....	73
<b>BAB VII PELAYARAN NIAGA.....</b>	<b>77</b>
7.1 Pengertian Pelayaran Niaga .....	78
7.2 Pemanfaatan Kapal dalam Pelayaran .....	78
7.3 Pembagian Pelayaran Niaga.....	79
7.4 Peranan Pelayaran Niaga.....	79
7.5 Hak dan Kewajiban Pengangkut.....	80
7.6 Pengoperasian Kapal .....	82
<b>BAB VIII KEAGENAN KAPAL.....</b>	<b>85</b>
8.1 Pengertian Agen Kapal.....	86
8.2 Tugas Keagenan Kapal.....	89
8.3 Tugas Sub-Agen atau Agen .....	90
8.4 Pengertian Pelayaran Niaga .....	90
8.5 Jenis Perusahaan Pelayaran.....	93
<b>BAB IX PELAYANAN FASILITAS PELABUHAN .....</b>	<b>95</b>
9.1 Fasilitas Pelabuhan.....	96
9.2 Fungsi Pelabuhan .....	99
9.3 Peran Pelabuhan.....	100
9.4 Persiapan Perencanaan Pelayanan .....	101
9.5 Pelabuhan Merupakan Penghubung Mata Rantai Angkutan Laut Internasional.....	102

<b>BAB X ANGKUTAN LAUT .....</b>	<b>105</b>
10.1 Angkutan Laut Dalam Negeri.....	106
10.2 Angkutan Laut Luar Negeri.....	107
10.3 Angkutan Laut Khusus .....	108
10.4 Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.....	109
10.5 Angkutan Sungai dan Danau.....	110
10.6 Angkutan Penyeberangan .....	111
10.7 Angkutan Perairan Daerah Masih Tertinggal/wilayah Terpencil.....	112
<b>BAB XI USAHA JASA TERKAIT DENGAN ANGKUTAN DI PERAIRAN.....</b>	<b>115</b>
11.1 Kelancaran kegiatan angkutan di perairan.....	116
11.2 Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut.....	117
11.3 Tanggung Jawab Pengangkut .....	117
11.4 Angkutan Multimoda.....	118
11.5 Pemberdayaan Industri Angkutan Perairan Nasional.....	119
11.6 Izin Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan .....	120
<b>BAB XII TATANAN KEPELABUHAN NASIONAL .....</b>	<b>123</b>
12.1 Tatanan Kepelabuhan Nasional.....	124
12.2 Rencana Induk Pelabuhan Nasional .....	125
12.3 Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan .....	127
12.4 Penyelenggara Pelabuhan.....	127
12.5 Untuk Melaksanakan Fungsi Pengaturan Dan Pengendalian.....	128
<b>BAB XIII BADAN USAHA PELABUHAN.....</b>	<b>131</b>
13.1 Kegiatan Penyediaan Jasa Pelayanan Pelabuhan .....	132
13.2 Pembangunan Pelabuhan Laut .....	132
<b>BAB XIV PENGOPERASIAN PETIKEMAS.....</b>	<b>135</b>
14.1 Pengertian Petikemas.....	136
14.2 Ukuran Petikemas .....	136
14.3 Ketentuan Petikemas.....	137
14.4 Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas .....	138
14.5 Terminal Petikemas .....	138

14.6	Perkembangan Petikemas .....	140
------	------------------------------	-----

**BAB XV PELABUHAN TERBUKA BAGI  
PERDAGANGAN LUAR NEGERI..... 145**

15.1	Terminal Khusus Tertentu .....	146
15.2	Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan .....	148
15.3	Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan.....	149
15.4	Perlindungan Lingkungan Maritim.....	150
15.5	Pemanduan .....	150

**BAB XVI ASURANSI PELAYARAN ..... 153**

16.1	Pengertian Asuransi .....	154
16.2	Jenis Asuransi .....	155
16.3	Premi dan Sertifikat Asuransi.....	156
16.4	Permintaan Asuransi.....	158
16.5	Penutupan Asuransi.....	159

**BAB XVII SYAHBANDAR..... 163**

17.1	Fungsi, Tugas dan Kewenangan Syahbandar.....	164
17.2	Koordinasi Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan .....	166
17.3	Pemeriksaan dan Penyimpanan Surat, Dokumen Kapal dan Warta Kapal .....	166
17.4	Surat Persetujuan Berlayar .....	167
17.5	Syahbandar dapat menahan kapal atas perintah tertulis pengadilan .....	167
17.6	Sijil Awak Kapal .....	167

**BAB XVIII KENAVIGASIAN ..... 175**

18.1	Pengertian Kenavigasian Indonesian .....	176
18.2	Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran.....	178
18.3	Keselamatan dan keamanan angkutan perairan secara Umum.....	178
18.4	Kelaiklautan Kapal.....	179



<b>BAB XIX PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (<i>SEA AND COAST GUARD</i>) .....</b>	<b>183</b>
19.1 Fungsi Untuk Menjamin Terselenggaranya Keselamatan Dan Keamanan Di Laut Dan Pantai.....	184
19.2 Dalam Melaksanakan Fungsinya Mempunyai Tugas .....	184
19.3 Untuk Pelaksanaan Melakukan Koordinasi .....	185
19.4 Kewenangan Dalam Penyelenggaraan Keselamatan Dan Keamanan Di Laut Dan Di Pantai.....	185
 <b>ARTI ANEKA ISTILAH PENGETAHUAN KEPELABUHANAN.....</b>	 <b>187</b>
 <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	 <b>191</b>





# BAB 1

## PENGERTIAN DAN JENIS PELABUHAN

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pengertian Pelabuhan
2. Jenis Pelabuhan
3. Perkembangan Pelabuhan di Indonesia

### **1.1 Pengertian Pelabuhan**

Sebelum masuk pada pembahasan kepelabuhanan terlebih dahulu mengerti dan memahami tentang pelabuhan itu sendiri yang merupakan pokok atau obyek kegiatan dari seluruh rangkaian yang terkait dalam penanganan operasionalnya, maka dapat disampaikan beberapa pengertian-pengertian tentang pelabuhan menurut Undang-undang maupun peraturan Pemerintah Republik Indonesia.

- a. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008, pasal 1 ayat 16, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, naik turunnya penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuhnya kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- b. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.



- c. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 69 Tahun 2001, tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian *kepelabuhanan* ialah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang termasuk petikemas, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan penyelenggaraan kegiatan dibidang pelabuhan dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan kargo/baarang, termasuk petikemas, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 69 Tahun 2001, yang ditetapkan oleh presiden pada tanggal 17 Oktober 2001 di Jakarta, dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, pemerintah daerah diberikan peran dalam penyelenggaraan kepelabuhanan dan ditata serta diatur kembali agar sejalan dengan otonomi daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 No. 127). Adapun penyelenggaraan pelabuhan antara lain unit pelaksana teknis/satuan kerja dan Badan Usaha Pelabuhan. Unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan adalah organisasi pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota. Sedangkan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) adalah badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhanan di pelabuhan umum.



## 1.2 Jenis Pelabuhan

Melihat pelabuhan yang berada di Indonesia kita dapat mengetahui dari beberapa kondisi, pelayanan, lingkup pelayaran maupun dari kegiatan perdagangannya.

Pelabuhan dilihat dari jenisnya secara umum dapat dibedakan menurut;

- a. *Kondisi Alamnya*, menurut alamnya pelabuhan laut dibagi menjadi pelabuhan terbuka dan pelabuhan tertutup. *Pelabuhan terbuka* adalah pelabuhan dimana kapal-kapal bisa masuk dan merapat secara langsung tanpa bantuan pintu-pintu air. Pelabuhan di Indonesia pada umumnya adalah pelabuhan terbuka. *Pelabuhan tertutup* adalah pelabuhan dimana kapal-kapal yang masuk harus melalui beberapa pintu air. Pelabuhan tertutup ini dibuat pada pantai dimana terdapat perbedaan pasang surut yang besar dan pada waktu pasang surutnya berdekatan. Pelabuhan tertutup bisa ditemui di Liverpool Inggris dan bila hendak masuk terusan Panama.
- b. *Pelayanannya*, menurut sasaran pelayanannya, jenis pelabuhan bisa dibagi menjadi *pelabuhan umum* dan *pelabuhan khusus*. Sesuai PP 69 Tahun 2001, *Pelabuhan umum* adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. *Penyelenggara pelabuhan umum* adalah unit teknis/satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan. *Pelabuhan daratan (Dry Port)* adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas yang jelas, dilengkapi pula fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang, serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

Pelabuhan khusus, adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola pelabuhan khusus adalah pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota atau Badan Hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus sesuai dengan (Keputusan Menteri Nomor 55 Tahun 2002). Contoh dari



pelabuhan khusus adalah pelabuhan khusus angkatan laut, pelabuhan khusus minyak mentah, pelabuhan khusus “Bogasari” dan sebagainya.

- c. *Lingkup Pelayaran* yang dilayani, menurut lingkup pelayaran yang dilayani, sesuai PP No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan Pasal 5 dan 6, peran dan fungsi pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan Internasional hub, pelabuhan Internasional, pelabuhan Nasional, pelabuhan Regional dan pelabuhan lokal.
- 1) *Pelabuhan internasional hub*, adalah pelabuhan utama primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dan angkutan laut internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayaran yang sangat luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.
  - 2) *Pelabuhan internasional*, adalah pelabuhan utama sekunder yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayaran yang luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional.
  - 3) *Pelabuhan nasional*, adalah pelabuhan utama tersier yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah menengah serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi tingkat provinsi.
  - 4) *Pelabuhan regional*, adalah pelabuhan pengumpan primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muat angkutan laut nasional dalam jumlah yang relatif kecil serta merupakan pengumpan pelabuhan utama.
  - 5) *Pelabuhan lokal*, adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut regional dalam jumlah kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama dan/atau pelabuhan regional.
- d. *Kegiatan Perdagangan Luar Negeri*, dalam perdagangan luar negeri yang dilayani, jenis pelabuhan bisa dibagi menjadi pelabuhan impor dan pelabuhan ekspor. Pelabuhan impor adalah pelabuhan yang



melayani masuknya barang-barang dari luar negeri. Pelabuhan ekspor adalah pelabuhan yang melayani penjualan barang-barang ke luar negeri.

- e. *Kapal yang diperbolehkan Singgah*, kapal yang diperbolehkan singgah, berdasarkan *Indische Scheepvaart Wet* (staatblad 1936 No. 700) jenis pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan dapat disinggahi oleh kapal-kapal dari negara sahabat. Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka untuk perdagangan dengan luar negeri dan hanya dapat dipergunakan oleh kapal-kapal dari Indonesia.
- f. *Wilayah Pengawasan Bea dan Cukai*, dari segi wilayah pembagian bea cukai, jenis pelabuhan dibagi menjadi *Custom port* dan *Freeport*. *Custom port* adalah pelabuhan yang berada dibawah *pengawasan* Bea dan Cukai. Sedangkan *Freeport (pelabuhan bebas)* adalah pelabuhan yang berada di luar pengawasan bea-Cukai.
- g. *Kegiatan Pelayaran*, dilihat dari segi pelayarannya, pelabuhan dibagi menjadi tiga jenis, pelabuhan samudera, pelabuhan nusantara (*pelabuhan interinsuler*), dan pelabuhan pelayaran rakyat. Contoh pelabuhan samudera ialah pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Contoh pelabuhan nusantara, adalah pelabuhan Banjarmasin di Kalimantan Selatan. Sedangkan pelabuhan pelayaran rakyat adalah pelabuhan Sunda Kelapa di Pasar ikan, Jakarta dan Pelabuhan Kalimas Surabaya.
- h. *Peranan dalam Pelayaran*, memperhatikan peranannya dalam pelayaran, pelabuhan dibagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu pelabuhan *transito* dan pelabuhan *ferry*. Pelabuhan *transito* adalah pelabuhan yang *transipment cargo*, contohnya adalah pelabuhan Singapura kebanyakan untuk kegiatan cargo maupun kapalnya transit. Pelabuhan *ferry*, adalah pelabuhan penyeberangan, pelayaran yang dilakukan oleh kapal ferry, yang menghubungkan dua tempat





dengan sistem *Roll on* dan *Roll off* dengan membawa penumpang dan kendaraan masuk kedalam kapal dan keluar masuk dengan sendiri juga maka disebut sebagai kapal roll on roll of atau disingkat RO-RO. Contoh pelabuhan Banyuwangi Gilimanuk atau Merak Bakahuni.

### 1.3 Perkembangan Pelabuhan di Indonesia

Perkembangan pelabuhan secara umum akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas perdagangannya secara keseluruhan. Semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka akan semakin besar keadaan pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal kapal yang melewati pelabuhan. Oleh karena itu, setiap negara ingin membangun dan mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaian dan jenis perdagangan yang ditampung oleh pelabuhan tersebut. Dengan demikian perkembangan pelabuhan akan selalu *seiring* dengan perkembangan ekonomi suatu negara. Sebagai contoh di Indonesia hingga tahun 1980, bongkar muat kapal besar di Tanjung Emas Semarang hanya bisa dilakukan dengan cara menggunakan pertolongan *tongkang-tongkang dan kapal gandeng*. Pelabuhan tersebut hanya bisa dikunjungi oleh *caoster-caoster* kecil saja yaitu kapal kecil yang bisa mengangkut orang dan barang. Namun semakin ramainya perdagangan, dibuatlah dermaga petikemas tahap II dengan panjang 345 meter dan kedalaman 10 meter serta dilengkapi beberapa unit crane. Dermaga tersebut diresmikan penggunaannya pada tanggal 14 januari 2000 oleh Menteri Perhubungan. Meningkatnya aktivitas perdagangan di Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya, membuat pengelola membuka *open storage* (lapangan) untuk menumpuk petikemas, yang semula atau sebelumnya digunakan untuk kegiatan lain.

Faktor lain yang mempengaruhi perkembangan pelabuhan ialah perkembangan petikemas. Dengan adanya petikemas dan kemudahan petikemas diubah dari moda transport yang satu ke moda transport yang lain maka berhasil mengubah *filosofi* letak pelabuhan. Pelabuhan tidak



harus dekat laut alasannya, pelabuhan harus melayani kebutuhan perdagangan daerah pedalaman (*hinterland*). Pelabuhan juga menampung meningkatnya lalulintas barang atau termasuk petikemas baik internasional maupun transshipment. Untuk itu *hinterland* harus menyiapkan fasilitas transit, berupa dimana barang ekspor dari suatu negara dapat ditampung. Sebagai contoh, adalah *VENLO*, tempat kecil di pelabuhan *Belanda dan Jerman*. *VENLO* menampung petikemas berisi barang ekspor dari *Jerman* untuk kemudian diangkut dengan kereta api ke *Rotterdam* selanjutnya untuk dikapalkan di sana. Dengan adanya petikemas, maka muncul konsep pelabuhan darat (*dry port*).

*Dry port* adalah satu kawasan di pedalaman yang dapat melaksanakan fungsi sebagai suatu pelabuhan, khususnya untuk angkutan petikemas. *Dry port* ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas pelabuhan seperti fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan dibawah pengawasan Bea-Cukai, bank, agen pelayaran, dan sebagainya. Kegiatan ekspor impor dapat dilakukan melalui *dry port*, yang berarti *bill of lading* (B/L) dapat dikeluarkan setelah petikemas dinaikkan di atas gerbong kereta api yang semestinya B/L dikeluarkan oleh pelayaran atas dasar Resi Mualin.

*Gede Bage di Bandung* merupakan *dry port* pertama di Indonesia, contoh lain dari pengaruh petikemas terhadap perkembangan pelabuhan adalah aktivitas ekspor tembakau di *Rambipuji Jember*. Semula tembakau yang akan di ekspor dari jember diangkut dengan menggunakan kapal-kapal yang singgah di *Penarukan*. Dengan adanya petikemas, tembakau-tembakau tersebut diangkut menggunakan kereta api menuju pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk kemudian diangkut menggunakan kapal laut, dengan istilah barang tersebut dikapalkan sebagai barang ekspor.





Gambar 1.1 Contoh Dry Port / Pelabuhan Darat Gedebag Bandung

Faktor lain lagi yang mempengaruhi perkembangan pelabuhan adalah pengelolaan dan pengorganisasiannya. Secara organisatoris, perkembangan pelabuhan di Indonesia bisa dibagi dalam 5 periode. Perlu disampaikan sejarah perkembangan pelabuhan mulai dari zaman penjajahan sampai saat ini telah mengalami beberapa perubahan yang pesat sebagai berikut:

- 1) *Zaman Belanda sampai dengan 1954*, pada zaman penjajahan Belanda, pelabuhan berada dibawah kekuasaan *Gemeente atau Stads Bestuur (Dewan Kota)*. Pengawasannya dibawah naungan *Departement van Scheepvaart (Departemen Pelayaran)*. Ketika Jepang masuk, pelabuhan dibawah pengawasan tentara Jepang. Dengan kembalinya lagi ke Hindia Belanda dan kemudian direbut Republik Indonesia lagi, status pelabuhan menjadi tidak menentu. Pada tahun 1954, pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 61/Tahun 1954 yang menetapkan bahwa kegiatan bongkar muat barang dipelabuhan dilaksanakan oleh perusahaan muatan kapal laut (EMKL) atau Veem.
- 2) *Tahun 1960*, Berdasarkan Undang-Undang No. 19 Tahun 60 ditetapkan bahwa pengelolaan pelabuhan adalah Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan dan dibagi dalam 9 (sembilan) daerah pelabuhan sebagai berikut:

- a. PN Pelabuhan Daerah I Belawan (Medan)
  - b. PN Pelabuhan Daerah II di Dumai
  - c. PN Pelabuhan Daerah III di Tanjung Priok (Jakarta)
  - d. PN Pelabuhan Daerah IV di Tanjung Perak (Surabaya)
  - e. PN Pelabuhan Daerah V di Banjarmasin (Kalteng)
  - f. PN Pelabuhan Daerah VI di Ujung Pandang (Susel)
  - g. PN Pelabuhan Daerah VII di Manado/ Bitung (Sulut)
  - h. PN Pelabuhan Daerah VIII di Semarang (Jateng)
  - i. PN Pelabuhan Daerah IX di Irian Jaya.
- 3) *Tahun 1969*, Berdasarkan UU No. 9 dan Instruksi Presiden No. 17/1967 serta PP No. 18/1969, semua PN Pelabuhan dari I hingga IX dibubarkan dan dimasukkan dalam Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP)
- 4) *Tahun 1983*, Sesuai dengan PP No. 11/Tahun 1983 dan PP No. 3 /Tahun 1983 maka pelabuhan di Indonesia dibagi dalam 4 (empat) perum dengan pembagian sebagai berikut.
- a) Perum Pelabuhan I berkedudukan di Medan meliputi daerah Provinsi Aceh, Sumatera Utara, dan Riau, sesuai dengan PP No. 14/Tahun 1983.
  - b) Perum Pelabuhan II berkedudukan di Jakarta meliputi daerah Provinsi Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Kalimantan Barat, DKI Jakarta, dan Jawa Barat sesuai dengan PP No. 15/Tahun 1983.
  - c) Perum Pelabuhan III berkedudukan di Surabaya meliputi daerah Provinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, NTB, NTT, dan Timor Timur, sesuai dengan PP No. 16/Tahun 1983.
  - d) Perum Pelabuhan IV berkedudukan di Ujung Pandang meliputi daerah Provinsi Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Maluku, dan Irian Jaya. Pada tahun 1991 sesuai PP No. 56, 57, 58, dan 59 maka Perum Pelabuhan 1 s/d IV diubah dari Perum Menjadi Persero dengan dengan nama PT Pelindo (PT Pelabuhan Indonesia).



- 5) *Tabun 2001*, Berdasarkan PP 69 Tahun 2001, gubernur dan bupati/walikota ikut berpartisipasi dalam mengelola pelabuhan di daerahnya. Ditambah dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 54/Tahun 2002 yang menetapkan bahwa pengoperasian pelabuhan laut hanya dapat dilakukan setelah ditetapkan keputusan pelaksanaan pengoperasian oleh:
- a. Direktur Jenderal untuk pelabuhan Internasional hub, Internasional, dan Nasional
  - b. Gubernur untuk pelabuhan regional
  - c. Bupati/walikota untuk pelabuhan lokal.

Dengan ditetapkan Undang-Undang Otonomi Daerah, yaitu UU No. 22/1999, dan PP No. 25/2000 tentang kewenangan provinsi sebagai daerah otonomi oleh Pemerintah yang telah dikeluarkan beberapa kebijakan yang menyangkut subsektor perhubungan antara lain:

- a. Kepelabuhanan yang ketentuannya tertuang dalam PP No. 69/2001.
- b. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 53/2002 tentang Tatahan Kepelabuhanan Nasional.
- c. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 54/2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- d. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 55/2002 tentang Pengelolaan Pelabuhan Khusus.
- e. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14/2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang.
- f. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25/2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.
- g. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 15/2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- h. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 36/2002 tentang Tarif Angkutan Penumpang Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
- i. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24/2002 tentang Penyelenggaraan Pemanduan.



Walaupun masalah penanganan kepelabuhanan telah diselesaikan dengan UU No. 22/1999 dan PP No. 25/2002 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Pemerintah Provinsi sebagai Daerah Otonomi namun antisipasi pemerintah tetap harus dilakukan dengan memberikan keluwesan dalam hal memberikan kewenangan pengelolaan pelabuhan kepada pemerintah daerah sehingga dapat merangsang para investor dalam mengembangkan pelabuhan secara optimal.

Untuk memenuhi tuntutan yang dimaksud, telah dilakukan terobosan dan langkah-langkah dalam wujud penataan dan pengaturan kembali masalah kepelabuhanan, baik melalui Peraturan Pemerintah (PP No. 69/2001) maupun Keputusan Menteri Perhubungan yang terbaru (SK No. 53/2002, dan No.53/2002).

Dengan dikeluarkannya tiga buah SK Menhub yang merupakan rencana induk kepelabuhan itu, kebijakan dalam pelaksanaan otonomi daerah diharapkan dapat terpenuhi sehingga pemerintah daerah akan mendapat kepastian pengelolaan pelabuhan didaerahnya.

Secara keseluruhan pemerintah telah memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah tingkat II untuk mengelola 321 pelabuhan lokal, tingkat kotamadya dan 150 pelabuhan, pemerintah tingkat I dengan jumlah keseluruhan 471 pelabuhan. Adapun mengenai keselamatan tetap menjadi tanggung jawab pemerintah pusat.

Saat ini 112 pelabuhan yang dikelola secara komersial oleh PT Pelabuhan I, II, III, IV. Ada 544 pelabuhan non komersial atau pelabuhan pelaksana teknis dan 1,233 pelabuhan khusus untuk industri, pertambangan, perikanan, dan pariwisata.

**PERTANYAAN:**

1. Jelaskan secara singkat dan jelas pengertian Pelabuhan?
2. Sebutkan dan jelaskan ada beberapa Jenis pelabuhan menurut lingkup pelayaran?
3. Jelaskan secara singkat dan jelas perkembangan pelabuhan di Indonesia dan berilah contohnya?





# BAB II

## FUNGSI PELABUHAN

## TUJUAN BELAJAR

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Fasilitas Pelabuhan
2. Fungsi Pelabuhan dilihat dari Aspek Pelayanan

Pada bab terdahulu telah disinggung mengenai Fungsi sebuah pelabuhan paling tidak ada empat, yaitu sebagai tempat pertemuan (*Interface*), gapura (*Gateway*), *Industrial entitas* dan mata rantai transportasi (*Link*).

- 1) *Tempat Pertemuan (Interface)*, ialah Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk atau kereta api. Dan sebaliknya, barang-barang yang diangkut dengan truk dan kereta api dibongkar di pelabuhan dan dimuat muat ke kapal. Oleh karena itu di pelabuhan berbagai kepentingan bertemu, maka di pelabuhan berdiri Bank yang akan melayani pelayaran maupun kegiatan ekspor impor.

Pelabuhan merupakan tempat bagi Bea Cukai untuk memungut bea masuk. Dan Syah Bandar akan memeriksa keselamatan pelayaran. PT Pelabuhan Indonesia yang mengelola pelabuhan, Selain itu, di pelabuhan banyak berdiri perusahaan yang melayani pelayaran, bongkar muat, pengiriman barang, pergudangan, seperti leveransir, pemasok peralatan kapal, dan sebagainya.

- 2) *Gapura (Gateway)*, yaitu Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara akan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang suatu negara, citra negara sangat ditentukan baiknya pelayanan, kelancaran, serta kebersihan di pelabuhan tersebut. Pelayanan dan kebersihan serta keindahan merupakan cermin negara yang bersangkutan.





- 3) *Industrial Entitas*, dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku untuk diproses menjadi barang jadi ataupun barang setengah jadi. Hal ini juga dapat memperkecil biaya transportasi dan biaya produksi, karena barang/bahan baku tidak usah keluar dari wilayah pelabuhan namun diproses di pabrik atau tempet industry di wilayah pelabuhan. Dan telah tercipta bahwa pelabuhan terintegreted dengan dengan daerah kawasan industri, kawasan pariwisata, kawasan pemukiman atau perkantoran dan sebagainya.



Gambar 2.1 Pelabuhan terintegreted dengan kawasan Industri

Dengan demikian pelabuhan berkembang menjadi suatu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagai jenis usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

- 4) *Mata-Rantai Transportasi*, ialah Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di pelabuhan, berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut, orang dan barang

yang diangkut dengan kereta api bisa diangkut mengikuti mata rantai transportasi menggunakan kapal laut. Oleh karena itu, akses jalan mobil, rel kereta api, jalur dari dan ke bandar udara sangatlah penting bagi suatu pelabuhan. Selain itu, sarana pendukung seperti perahu kecil dan tongkang sangat membantu kelancaran aktivitas pelabuhan sebagai salah satu mata rantai transportasi.

Agak sulit mengatakan suatu pelabuhan disebut pelabuhan besar atau pelabuhan kecil karena belum ada ketentuan yang baku. Namun demikian, ada beberapa kriteria yang bisa dijadikan ukuran, berikut ada beberapa kriteria tersebut;

- a. Banyaknya muatan yang dikerjakan dalam satu tahun
- b. Jumlah harga dari muatan yang dikerjakan dalam satu tahun
- c. Jumlah tempat sandar kapal yang tersedia
- d. Besarnya kapal yang dapat dikerjakan oleh pelabuhan.
- e. Banyaknya petikemas yang ditangani oleh pelabuhan dalam satu tahun.

Salah satu ukuran untuk mengukur ramainya suatu pelabuhan adalah dengan melihat banyaknya petikemas *Twenty foot Equivalent Unit* (TEU) yang dikerjakan oleh pelabuhan dalam satu tahun. Dengan ukuran ini bisa mengurutkan pelabuhan yang paling ramai pada tahun 1999 dan kenaikannya dibanding tahun sebelumnya adalah sebagai berikut:

- |              |                         |        |
|--------------|-------------------------|--------|
| a. Hongkong  | 16,1 juta TEU, kenaikan | 10,4 % |
| b. Singapura | 15,9 juta TEU, kenaikan | 5,3 %  |
| c. Kaoshing  | 7 juta TEU, kenaikan    | 11,4 % |
| d. Pusan     | 6,43 juta TEU, kenaikan | 8,3 %  |
| e. Rotterdam | 6,40 juta TEU, kenaikan | 6,5 %  |

Pelabuhan-pelabuhan di Eropa (sebanyak 29 pelabuhan) mengerjakan total 108,3 juta TEU. Sedangkan pelabuhan di Indonesia, untuk Pelindo II, data petikemas yang dikerjakan adalah 2.130.000 TEU pada tahun 1998 dan 2.350.000 TEU pada tahun 1999.



## 2.1 Fasilitas Pelabuhan

Untuk menunjang kelancaran aktivitas di pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas ini juga menjadi ukuran baik buruknya suatu pelabuhan. Berikut ini adalah beberapa fasilitas utama yang ada dalam pelabuhan.

- 1) *Penahan Gelombang*, adalah konstruksi dari batu-batuan yang kuat dan dibuat memanjang ke arah laut dari pelabuhan utama yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu. Gunanya adalah untuk menahan ombak dan gelombang, karena didalam pelabuhan terdapat dermaga tempat kapal-kapal sandar. Dengan demikian dalam pelabuhan cuacanya lebih tenang dari luar karena terlindungi. Penahan gelombang dibuat beberapa pintu masuk untuk kapal-kapal yang akan masuk ke pelabuhan /ke kolam pelabuhan. Sebelum masuk, kapal harus berlabuh dahulu untuk menunggu izin masuk dan pata diartikan izin masuk yang dikeluarkan oleh bea dan cukai dan menunggu tempat tambat kapal yang bersangkutan. Kapal dibawa masuk ke dalam pelabuhan oleh pandu bandar, dan kapal akan sandar biasanya dengan pertolongan kapal tunda dan banyaknya kapal tunda tergantung dari besar kecilnya kapal. Penahan gelombang dapat dilihat dari gambar dibawah, dan yang terbuat dari tumpukan batu-batu atau dari pondasi yang dibuat agar dapat tahan gelombang.



Gambar 2.2 Penahan Gelombang



Gambar 2.3 Pemecah Gelombang.

- 2) *Jembatan (Jetty)*, adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok ke arah laut dari pantai atau daratan. Biasanya dibuat dari beton, baja, atau kayu dan dibuat untuk menampung sementara barang yang akan dimuat/dibongkar dari/ke kapal yang sandar di jembatan itu. Karena menjorok ke laut dari daratan, air di pinggir jembatan jetty lebih dalam dari yang dipinggir sehingga kapal mudah sandar. Bila menjoroknya jauh keluar dari pantai biasanya berbentuk T, adapun contoh-contoh seperti gambar dibawah ini.

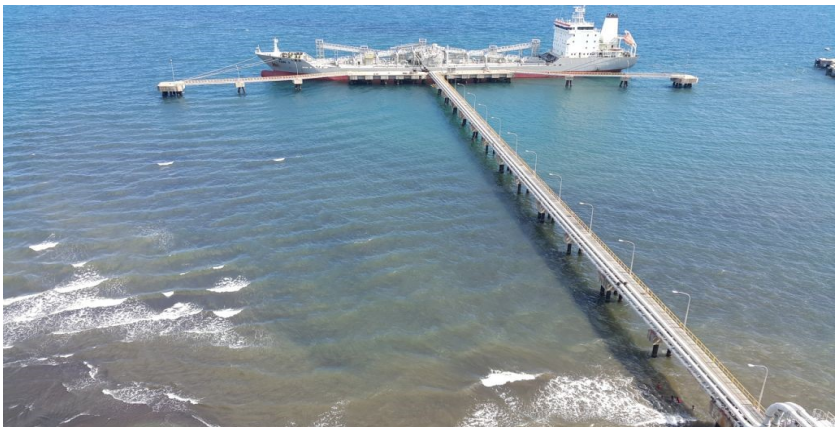


Gambar 2.4 Dermaga Jetty



Gambar 2.5 Kapal Tambat di Dermaga Jetty

- 3) Dolphin adalah tempat sandar kapal tanker yang terdiri tonggak besi atau tonggak beton untuk mengikat kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat curah cair. Sedangkan dilphin jalan menuju dermaga tidak dapat dilewati kendaraan roda empat hanya untuk kendaraan membawa peralatan bongkar pasang pipa.



Gambar 2.6 Kapal Tambat di Dolphin

- 4) *Mooring Buoys (Pelampung Pengikat)*, ialah Pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan. Seperti di hongkong,

kapak diikat dengan ujung rantai jangkarnya, dimana jangkarnya dicopot dahulu untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Di Tanjung Priok, kapal diikat dengan tali kapal bagian muka dan belakang diantara kedua buah pelampung pengikat. Kemudian kapal melakukan kegiatan bongkar muat dengan bantuan tongkang. Keuntungannya adalah bahwa kapal dapat melakukan kegiatan bongkar/muat pada kedua sisinya.



Gambar 2.7 Mooring Buoys / Pelampung

- 5) *Tempat Labuh*, adalah tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan. Atau kapal-kapal yang berlabuh juga kapal yang melakukan perbaikan ringan sambil meneruskan ke tujuannya.



Gambar 2.8 Tempat Labuh Kapal-Kapal

- 6) *Single Buoys Mooring (SBM)*, adalah pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungikan ke daratan atau sumber pasokan.



Gambar 2.9 Single Buoys Mooring (SBM)

- 7) *Tongkang (Lighter)*, adalah perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk mengangkut muatan atau barang dari dan ke kapal yang dimuat/bongkar, biasanya ditarik oleh kapal tunda. Adapun kapal tongkang tersebut sering untuk mengangkut barang-barang curah/muatan curah.



Gambar 2.10 Kapal Tongkang Muat Batu Bara

- 8) *Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan*, adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk keluarnya kapal. Alur pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa keluar masuk kolam pelabuhan atau sandar di dermaga. Alur kapal harus dikeruk secara teratur agar kapal dengan syarat tertentu bisa masuk. Syarat kapal ini terkait dengan berat kapal beserta isinya agar dapat melewati alur tersebut untuk menuju pelabuhan pedalaman atau pelabuhan sungai



Gambar 2.11 Kolam Pelabuhan untuk Kapal Berlabuh /Menunggu.





2.12 Gambar Alur Pelayaran

Hubungan antara bobot mati (*deadweight*) kapal dengan berat dapat diambil sebagai perkiraan kapal dapat memasuki alur tidak kandas dan berlayar menuju tempat sandar dengan aman. Adapun hubungan bobot mati dengan berat sebagai berikut:

Bobot Mati Kapal dalam Ton	Syarat Kapal dalam Kaki (ft)	Syarat Kapal dalam desimeter (dm)
10.000	26	79
100.000	48	148
200.000	60	183
300.000	72	219

Kolam pelabuhan juga selalu harus disiapkan oleh pelabuhan, agar tersedia tempat cukup sesuai dengan jenis kapal dan muatannya. Bila kapalnya adalah kapal petikemas maka tentunya akan diusahakan agar dapat sandar di pelabuhan dengan tidak terlalu lama menunggu ataupun langsung. petikemas lengkap dengan gantry crane-nya. Dan kapal muatan umum (*germeral cargo*) sandar di dermaga yang ada gudangnya. Untuk kapal ferry atau

penyeberangan harus ada dermaga ferry, sedang kapal tanker minyak di dermaga khusus.

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



Gambar 2.13 Rambu-Rambu Kapal

- 10) *Gudang*, adalah tempat merupakan penampungan barang yang tertutup agar terlindung dari cuaca, namun ada juga gudang terbuka untuk barang-barang tertentu atau petikemas, gudang merupakan bagian terpenting suatu pelabuhan, karena dalam gudang inilah barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal untuk sementara disimpan, sambil menunggu penyelesaian administrasi atau dokumen, kecuali bila muatan dimuat dalam petikemas (container) dan juga muatan atau bongkaran yang langsung ke kapal atau langsung keluar tidak melalui gudang.

Jenis gudang bisa dibagi menurut wilayah kepabeanan atau tidak, menurut jenis barang yang disimpan, dan menurut lamanya penyimpanan barang. Sedangkan fungsi gudang mencakup keseimbangan volume barang yang diangkut oleh kapal dan yang akan atau telah diangkut oleh angkutan darat. Gudang disini yang dimaksud adalah

gudang di wilayah pelabuhan yaitu gudang transito atau gudang Lini I.

11) Dermaga, Untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, tempat dimana kapal-kapal dapat sandar atau bertambat guna melakukan kegiatannya, baik bongkar muat atau lainnya. Untuk bongkar general cargo, pelabuhan menyediakan dermaga konvensional, sedangkan untuk bongkar/muat kapal-kapal petikemas pelabuhan menyediakan dermaga khusus petikemas. Adapun dermaga dapat dibedakan:

a. *Dermaga Konvensional*, adalah dermaga yang digunakan untuk melakukan aktivitas bongkar muat kapal kargo. Dermaga konvensional terdiri dari pelataran dermaga, gudang-gudang, lapangan terbuka dan perlengkapan dengan beberapa kran-kran (portal crane) untuk membantu pembongkaran/pemuatan kapal. dermaga konvensional dipakai untuk kargo biasa, yaitu kapal-kapal yang dilengkapi dengan peralatan bongkar/muat dan membawa berbagai jenis muatan yang memerlukan pemadatan khusus bila disimpan dalam palkanya, (barang, peti, barang kelontong), namun di dermaga konvensional juga dapat melakukan bogkar muat petikemas dengan menggunakan crane kapal atau crane darat. Di dermaga konvensional terdapat lebih banyak tenaga buruh/manusia. Buruh didermaga ini digunakan untuk mengangkat barang dari/ke gudang, baik masih dilakukan dengan dipikul, kereta dorong maupun forklift dari/ke kapal. Buruh juga digunakan untuk membantu menumpuk atau membongkar muatan di kapal, untuk menyusun muatan di gudang maupun membongkarnya dan juga dikerjakan untuk meletakkan atau membongkar barang dari alat angkut atau truk.

b. *Dermaga petikemas*, adalah dermaga yang digunakan untuk melakukan bongkar muat kapal-kapal petikemas. Dermaga ini terdiri dari lapangan yang terbuka atau Container Yard (CY) dan gudang untuk menampung barang yang dikeluarkan dan

akan dimasukkan dalam petikemas atau cotaniner Freight Station (CFS). Dermaga ini juga dilengkapi dengan crane untuk membongkar/memuat petikemas. Crane tersebut dinamakan Gantry Crane (GT) / Quay Crane (CC), dilengkapi alat-alat khusus petikemas dan juga untuk memindahkan dan menumpuk secara mekanis. Buruh disini dimanfaatkan untuk mengisi atau membongkar barang dari petikemas. Dermaga petikemas juga dilengkapi beberapa gudang atau Container Freight Station (CFS) untuk menampung muatan dari petikemas. Baik di dermaga petikemas maupun dermaga konvensional, selain tersedia jalan biasa juga dilengkapi dengan rel-rel untuk memungkinkan kereta api bisa masuk. Karena di pelabuhan petikemas banyak menggunakan alat-alat besar maka tidak banyak membutuhkan tenaga manusia.

- c. *Dermaga Khusus*, Selain kapal petikemas dan general cargo, ada juga kapal-kapal dengan muatan khusus, seperti kapal ferry dan *Roll on Roll of (Ro-Ro)* . Biasanya kapal-kapal ini disediakan dermaga khusus, kapal-kapal minyak atau tangker juga disediakan tempat khusus untuk aktivitasnya, terpisah dari kapal-kapal lainnya karena tanker biasanya membawa bahan bakar yang bisa membahayakan kapal-kapal lain. Untuk kepentingan pengisian air kapal pada waktu kapal sedang sandar di dermaga juga dipasang saluran pipa air tawar, kapal yang berada perairan atau lego jangkar dapat di isi dengan menggunakan kapal tongkang pelayanan air.
- d. *Perairan*, digunakan untuk kapal-kapal yang berlabuh menunggu izin masuk termasuk menunggu dokumen. Di perairan ini kapal-kapal juga bisa melakukan kegiatan bongkar/muat, muatan diangkut dari dan ke kapal menggunakan tongkang, kapal melakukan lego jangkar, diikat dengan pelampung atau pada tonggak pengikat (*dolphin*). Kegiatan bongkar muat ini dinamakan *Midstream Activities*.



## 2.2 Fungsi Pelabuhan dilihat dari Aspek Pelayanan

Fungsi pelabuhan dilihat dari aspek Transportasi mempunyai 4 fungsi seperti tersebut dalam bab II, sedangkan fungsi pelabuhan dilihat dari aspek Pelayanan, pelabuhan melayani beberapa hal antara lain:

- 1) Kebutuhan perdagangan terutama perdagangan internasional dari daerah belakang pelabuhan.
- 2) Membantu berjalannya roda perdagangan dan pengembangan industry nasional.
- 3) Menampung pangsa pasar yang semakin meningkatkan guna melayani perdagangan internasional baik melalui transshipment.
- 4) Menyediakan fasilitas industry disekitar pelabuhan bagi industry yang beorientasi ekspor.
- 5) Menyediakan fasilitas transit untuk tujuan daerah belakang atau negara tetangga.

Dilihat aspek *Hinterland Conection*, antara pelabuhan dan hinterland terjadi hubungan yang saling mempengaruhi dan saling ketergantungan. Seperti, pelabuhan tidak akan ada artinya bila tidak didukung oleh hinterland yang berpotensi untuk berkembang. Sebaliknya, pada daerah yang merupakan hinterland dari suatu pelabuhan akan terhambat perkembangan industry, pertanian dan perdagangannya jika tidak ditunjang oleh suatu pelabuhan dengan fasilitas yang memadai dengan tingkat keefisiensi yang tinggi.

Dikatakan pelabuhan menampung pangsa pasar bahwa di pelabuhan dapat dilakukan beberapa jumlah penjualan produk atau komoditas untuk dipasarkan keseluruh wilayah atau negara. Apabila diperhatikan Indonesia adalah merupakan penghasil komoditas unggulan di pasaran dunia, karena hasil pertanian, perkebunan, pertambangan dapat memimpin pasaran komoditas internasional.



Gambar 2.14 Connection pelabuhan dengan Hinterland

**PERTANYAAN:**

1. Pelabuhan mempunyai beberapa fungsi antara lain Gateway, Interface, Link, Industrial Entitas. Jelaskan masing-masing fungsi tersebut?
2. Secara umum untuk mengetahui besar kecilnya suatu pelabuhan belum ada ukuran secara baku, namun ada beberapa yang dapat dijadikan ukuran agar sedikit banyak dapat menjadi pedoman jelaskan dan beri contohnya?
3. Dalam kepentingan pelabuhan ada beberapa fasilitas utama yang harus dipenuhi di pelabuhan sebutkan dan jelaskan masing-masing penggunaannya?
4. Komoditas Indonesia menduduki pasaran internasional dari produk-produk pertanian, perkebunan, pertambangan. Jelaskan dan sebutkan produk-produk tersebut?





# BAB III

## INSTANSI DAN PERUSAHAAN DI PELABUHAN

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pemerintahan
2. Penyelenggaraan Pelabuhan
3. Pengelolaan Pelabuhan
4. Pembangunan Terminal Khusus

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat beberapa instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang bekerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Ada instansi pengelola pelabuhan yang sangat berperan, yaitu Otoritas Pelabuhan dan PT Pelabuhan Indonesia.

Otoritas pelabuhan, mempunyai tugas memadukan rencana operasional dalam menggunakan tambatan/gudang dan fasilitas pelabuhan lainnya. Otoritas pelabuhan juga mengendalikan arus kapal dan barang dan mengadakan pembinaan tenaga kerja bongkar muat (TKBM), serta mengkoordinir instansi yang ada dalam pelabuhan.

PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) menyediakan dan mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan dapat berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar muat, serta menetapkan target produksi kegiatan bongkar muat.

Sesuai SK Menteri Perhubungan nomor KM 53 tahun 2002 tentang Tatahan Kepelabuhanan Nasional, dalam pasal 7 ayat (2) disebutkan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan, pelabuhan melaksanakan fungsi pemerintahan dan perusahaan.

### **3.1 Pemerintahan di Pelabuhan**

Di pelabuhan Indonesia dalam penyelenggaraan dan pengelolaan pelabuhan terdapat instansi pemerintahan, Badan Usaha Milik Negara dan Perusahaan Swasta dan terdapat fungsi-fungsi yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah dapat dijelaskan sebagai berikut:





## a) Pelaksana fungsi keselamatan pelayaran

Otoritas Pelabuhan (Port Authority) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

## b) Fungsi Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di pelabuhan. Adapun penjelasan lebih lanjut di sampaikan pada bab berikutnya. Pelaksana fungsi Keamanan dan Ketertiban.

Keselamatan dan Keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

## c) Fungsi bea dan cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan. Direktorat Bea Cukai yang berada dibawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan seluruh wilayah Indonesia. Secara umum tugas Bea Cukai mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea.

Bea Cukai mempunyai beberapa tugas sebagai berikut:

- 1) Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar/masuknya barang di daerah Bea dan Cukai.
- 2) Pemeriksaan terhadap barang-barang muatan di kapal maupun digudang
- 3) Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah.
- 4) Mengawal barang yang belum dikenakan bea masuk dari pelabuhan ke interport atau sebaliknya.
- 5) Mengawasi barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah bea cukai ke pelabuhan atau sebaliknya.



- 6) Bea Cukai melakukan pengawasan dan tugas patrol di lautseluruh wilayah pabean di Indonesia.



Gambar 3.1 Patroli Pengawasan oleh Bea & Cukai

Apabila dilihat dari sejarah kepabeanan, termasuk Bea & Cukai, Imigrasi dan Karantina. Utamanya Bea & Cukai dipraktikkan dari masa ke masa sejak zaman dahulu kala oleh kerajaan-kerajaan di kepulauan Indonesia. Pada masa kesultanan-kesultanan Islam dikenal jabatan Syahbandar dan bendahara yang bertugas memungut bea masuk atas barang-barang yang diperdagangkan di pelabuhan kepada orang asing. Di Mataram dikenal gerbang-gerbang cukai dipedalaman yang untuk dapat melintasinya, dipungut iuran tertentu.

Indonesia merupakan pintu bagi masuknya barang-barang yang akan dibawa oleh berbagai pedagang yang berasal dari belahan bumi, masuknya barang dari luar Indonesia dan keluarnya barang ataupun hasil pertanian, perkebunan, dan rempah-rempah dari Indonesia. Ini membuktikan bahwa betapa maraknya jalur keluar masuk barang pada waktu itu. Pada waktu keluar masuk barang belum dikelola oleh bangsa Indonesia karena masih dalam masa penjajahan. Yang mengawasi keluar masuknya barang masih bersifat local, sesuai wilayah kerajaannya. Setelah merdeka pada tahun 1945 barulah pengawasan perdagangan keluar negeri (impor ekspor) diawasi oleh pihak Bea & Cukai termasuk Kepabeanan.



## d) Pelaksana fungsi imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada dibawah Kementerian Kehakiman dan Hak Asasi Manusia di pelabuhan badan ini mempunyai tugas untuk;

- 1) Mengawasi keluar masuknya orang sesuai dengan ketentuan dari keimigrasin
- 2) Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hukum Indonesia.
- 3) Memeriksa paspornya apakah sudah memenuhi ketentuan
- 4) Memeriksa paspor ABK (anak buah kapal).
- 5) Memberikan Immigration Clearance.

## e) Pelaksana fungsi Karantina

Karantina dibawah Kementerian Kesehatan dan sesuai dengan Keputusan Menteri Kesehatan No. 26 Tahun 1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan, adapun tugas Dinas Karantina dipelabuhan adalah;

- 1) Melakukan pelayanan kesehatan
- 2) Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, diratting certificate, daftar awak kapal dan penumpang
- 3) Memberikan health certificate dan health clearance
- 4) Mengawasi tumbuh-tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.
- 5) Bila perlu melakukan karantina.

### 3.2 Perusahaan Swasta

Perusahaan swasta (*Badan Hukum Indonesia*) yang melaksanakan jasa kepelabuhanan berkaitan dengan lalu lintas kapal, penumpang, dan barang terdiri;

## a) Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang mengoperasikan kapal-kapal, baik kapal milik sendiri maupun sewa (charter)



- b) Perusahaan Bongkar Muat (PBM)  
Perusahaan bongkar muat adalah perusahaan yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat barang/petikemas ke kapal.
- c) Perusahaan Freight Forwarder dan EMKL  
EMKL dan Freight Forwarder, perusahaan yang menyediakan jasa pengiriman, pengurusan barang-barang di Bea Cukai, pelayaran dan angkutannya.
- d) Perusahaan Angkutan Bandar  
Perusahaan angkutan bandar adalah perusahaan yang mengadakan angkutan barang dan manusia antara kapal dan daratan
- e) Perusahaan Angkutan Darat  
Perusahaan angkutan darat adalah perusahaan angkutan barang-barang yang dibongkar/muat dari/ke kapal.
- f) Perusahaan Surveyor  
Adalah perusahaan yang mensurvei mutu suatu keadaan barang atau kapal.
- g) Perusahaan Jasa Konsultan  
Adalah memberikan saran atau nasehat tentang suatu masalah berikut cara menyelesaikannya.
- h) Perusahaan Persewaan Peralatan  
perusahaan persewaan peralatan adalah perusahaan menyewakan peralatan bongkar/muat dan transportasi.
- i) Pemasok  
Pemasok (suplier) kapal adalah leveransir barang atau bahan makanan untuk keperluan kapal.
- j) Perusahaan Asuransi  
Perusahaan Asuransi memegang peranan penting dalam angkutan laut internasional karena barang yang akan di perdagangkan keluar negeri harus diasuransikan, pihak pengangkut dalam hal ini pelayaran tidak mau mengangkut barangnya apabila tidak diasuransikan.



### 3.3 Penyelenggaraan Pelabuhan

Sebelum masuk pada penyelenggara pelabuhan perlu diketahui bahwa dalam Undang-Undang Pelayaran No 17 Tahun 2008 pasal 80, kegiatan pemerintahan di pelabuhan meliputi:

- a) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.
- b) Kepabeanan
- c) Keimigrasian
- d) Karantina

Pengelolaan pelabuhan yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam hal ini oleh Pelindo.

Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas:

- 1) Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan  
Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan.
- 2) Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran  
Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan
- 3) Menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan
- 4) Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh pemerintah serta jasa kepelabuhan yang diselenggarakan oleh otoritas pelabuhan sesuai dengan ketentuan dan perundang-undangan.

### 3.4 Pengelolaan Pelabuhan

Pelabuhan-pelabuhan di Eropa, seperti pelabuhan Amsterdam, Hamburg atau Bremen pengelolaannya dibawah pemerintah kota, sedangkan unsur-unsur penunjang pelabuhan, seperti pergudangan stevedoring, dan fasilitas penunjang lainnya diserahkan kepada swasta.

Alasannya swastalah yang lebih mengetahui dan bisa mengelola secara profesional.

Di Indonesia, baru pada permulaan tahun 2000, pemerintah daerah dapat ikut berpartisipasi dalam mengelola pelabuhan di daerahnya. Hal ini sesuai dengan PP 69 Tahun 2001, Pasal 14, ayat (1), (2), dan (3) yang antara lain berisi:

- a) Penyelenggara pelabuhan mengusulkan penetapan rencana induk pelabuhan kepada menteri, gubernur, bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.
- b) Rencana induk pelabuhan untuk pelabuhan pelabuhan laut ditetapkan sebagai berikut:
  - 1) Pelabuhan internasional hub, internasional, serta nasional ditetapkan oleh menteri setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota.
  - 2) Pelabuhan regional ditetapkan oleh gubernur setelah mendapat rekomendasi dari bupati/walikota.
  - 3) Pelabuhan lokal ditetapkan oleh bupati/walikota.

Demikian juga untuk kegiatan perusahaan di pelabuhan telah diatur pada Undang -Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008, Pasal 90, antara lain :

- a) Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- b) Penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan jasa barang.
- c) Penyediaan dan pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang terdiri:
  - 1) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat
  - 2) Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.



- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan /atau kendaraan.
  - 4) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas.
  - 5) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, dan peralatan pelabuhan.
  - 6) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
  - 7) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
  - 8) Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
  - 9) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.
- d) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.
  - e) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.
  - f) Kegiatan perusahaan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan, dapat dilakukan untuk lebih dari satu terminal.
  - g) Dalam keadaan tertentu, terminal dan fasilitas pelabuhan lain pada pelabuhan yang diusahakan Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan perjanjian.
  - h) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan dapat dilakukan oleh orang perorangan warga negara Indonesia dan/atau badan Usaha.
  - i) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan dapat dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lain dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian.
  - j) Badan Usaha Pelabuhan berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.



- k) Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban
- 1) Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan
  - 2) Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah
  - 3) Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan.
  - 4) Ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan.
  - 5) Memelihara keslestarian lingkungan
  - 6) Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsensi dalam perjanjian
  - 7) Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

### **3.5 Pembangunan Terminal Khusus**

Pembangunan pelabuhan laut dapat dilaksanakan berdasarkan izin dari Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dalam pembangunan pelabuhan pada dasarnya menggunakan dana/modal yang cukup besar (*capital intensive*) maka pelaksanaannya diserahkan Badan Usaha Milik Negara.

Gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan. Sedang terminal khusus dapat dibangun di luar Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, untuk menunjang kegiatan tertentu di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan juga dapat dibangun terminal untuk kepentingan sendiri. Terminal khusus hanya dapat dibangun dan dioperasikan dalam hal:

- a) Pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokok tersebut.
- b) Dan berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan

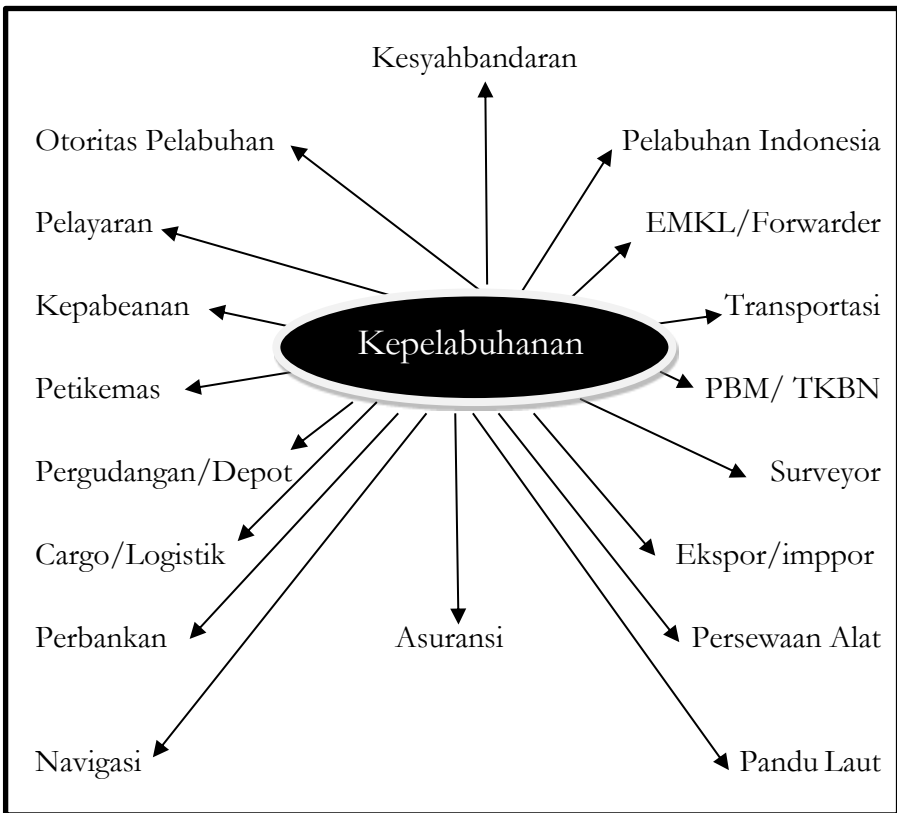




dan keamanan pelayaran apabila membangun dan mengoperasikan terminal khusus.

- c) Izin pengoperasian terminal khusus diberi jangka waktu maksimal 5 tahun dan dapat diperpanjang selama memenuhi persyaratan berdasarkan Undang-Undang.

Ilustrasi yang terkait dengan tata hubungan kegiatan Kepelabuhanan dapat disampaikan agar mendapatkan gambaran lebih jelas sebagai berikut secara operasional:



**PERTANYAAN:**

1. Pelabuhan mempunyai sistem terpadu dalam melayani kegiatan operasionalnya dari masing-masing instansi baik instansi pemerintahan maupun perusahaan swasta yang ada di pelabuhan. Jelaskan tugas-tugas dari instansi pemerintah maupun swasta yang ada di pelabuhan?
2. Di dalam penyelenggaraan pelabuhan Otoritas pelabuhan mempunyai tugas-tugas dalam dalam pengaturan, pengendalian dan pembinaan, Sebutkan dari tugas-tugas tersebut?
3. Pengelolaan pelabuhan sebagai contoh di Eropa pengelolaannya dibawah pemerintah kota, sedang unsur-unsur penunjang pelabuhan seperti pergudangan, stevedoring dan fasilitas lainnya diserahkan ke pihak swasta. Jelaskan apa alasannya diserahkan kepada swasta tersebut?
4. Di Indonesia baru tahun 2000 ini pemerintah daerah dapat ikut berpartisipasi dalam mengelola pelabuhan di daerahnya sesuai dengan Peraturan Pemerintah nomor 69 Tahun 2001. Apakah hal ini betul-betul terlaksana?





# BAB IV

## PERAN BADAN-BADAN YANG TERLIBAT AKTIVITAS KEPELABUHANAN

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Badan Usaha Pelabuhan (BUP)
2. Badan Hukum Indonesia (BHI)

Kegiatan yang menyangkut kepelabuhanan dilaksanakan secara terkoordinir diantara berbagai bagian yang saling mendukung satu sama lain, kegiatan tersebut menyangkut sistem keamanan, kelancaran, ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar serta perpindahan intra/antar moda transportasi, berikut ini peran dari badan badan yang terlibat dalam aktivitas di pelabuhan:

- 1) Regulator, yang terdiri dari instansi pemerintah di pelabuhan yang melaksanakan fungsi keselamatan pelayaran, bea dan cukai, imigrasi, karantina, keamanan dan ketertiban.
- 2) Operator, adalah BHI yang melaksanakan kegiatan usaha pelayanan jasa terhadap kapal dan barang di pelabuhan dalam rangka menunjang kegiatan angkutan laut yang terdiri dari ekspidisi muatan kapal laut, freight forwarding, perusahaan bongkar muat, angkutan bandar, dan berbagai dengan perkembangan teknologi.
- 3) Fasilitator, adalah BUP selaku pengelola pelabuhan umum yang diusahakan melaksanakan kegiatan untuk melindungi kepentingan umum serta mewujudkan tatanan pelabuhan nasional.
- 4) Pengguna, adalah yang terdiri dari penerima atau pengirim barang dan pemilik kapal (perusahaan pelayaran atau agennya) yang membutuhkan pelayanan jasa pelabuhan dalam proses kegiatan angkutan laut.

### **4.1 Badan Usaha Pelabuhan (BUP)**

#### **a. Model Pengelolaan Pelabuhan oleh BUP**

Pengelolaan pelabuhan dikelola oleh BUP, memiliki beberapa alternatif model pengelolaan pelabuhan sebagai berikut:



### 1) Operating Port

BUP menyediakan dan menyiapkan prasarana, sarana dan peralatan mekanik pelabuhan serta melaksanakan seluruh kegiatan usaha pelayanan jasa terhadap kapal dan barang selaku operator.

#### a) Tool Port

BUP menyediakan, menyiapkan, dan mengusahakan prasarana dan Prasarana kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pelayanan jasas terhadap kapal dan barang dilaksanakan oleh BHI selaku operator.

#### b) Landlord Port

BUP tidak membangun, menyiapkan, dan mengusahakan prasarana, sarana, dan peralatan mekanik, BUP hanya melaksanakan kegiatan supervisi dan fasilitator dalam tatanan pelabuhan nasional.

## b. Jenis Pelabuhan yang dikelola oleh BUP

Kondisi dan proses keberadaan pelabuhan umum yang diusahakan BUP saat ini terdiri dari:

#### a) Pelabuhan Konvensional

Pelabuhan konvensional merupakan bagian terbesar dari pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini. Pelabuhan ini merupakan peninggalan pemerintah Hindia Belanda yang dikuasai oleh negara atau dibangun dengan biaya negara (APBN).

Kemudian pemerintah menghibahkannya kepada BUP. Kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan oleh BHI (Tool Port)

#### b) Pelabuhan yang dibangun oleh BUP

Secara padat modal dan teknologi (terminal petikemas). Selanjutnya kegiatan pelayanan jasa pelabuhan dilaksanakan sendiri oleh BUP (operating Port)

#### c) Berasal dari Pelabuhan Khusus

Pelabuhan ini berasal dari pelabuhan khusus yang setatusnya diubah menjadi pelabuhan umum berdasarkan persyaratan tertentu sesuai ketetapan pemerintah (contoh; *pelabuhan Krakatan Steel Cigading*)

**c. PT Pelabuhan Indonesia dan Lingkup Usahanya**

Berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Pasal 26 ayat (1) didirikanlah Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan kini statusnya berubah menjadi PT Pelabuhan Indonesia (PT pelindo), untuk PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV.

Berdasarkan PP No. 56, 57, 58 tahun 1992, dialihkan bentuknya dari perusahaan umum (Perum) menjadi PT Persero.

Dengan ditetapkan PP No. 69/2001 tentang Kepelabuhanan, yang memberi daerah otonomi dan kewenangan lebih besar di pelayanan jasa kepelabuhanan di pelabuhan umum, ditetapkan dalam;

Pasal 37 bahwa pelayanan jasa kepelabuhanan di pelabuhan umum dilaksanakan oleh:

- a) Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Pelabuhan di pelabuhan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota.
- b) Unit Pelaksana dari Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan umum yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

**d. Pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam PP No. 69/2001, Pasal 38 meliputi:**

- 1) Penyediaan kolam pelabuhan, dan perairan untuk lalu lintas kapal dan tempat pelabuhan.
- 2) Pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan kapal-kapal (pilotage) dan pemberian jasa penundaan kapal laut.
- 3) Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk bertambat bongkar muat barang dan hewan serta penyediaan fasilitas naik turun penumpang dan kendaraan.
- 4) Penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, angkutan di perairan pelabuhan, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- 5) Penyediaan tanah untuk berbagai bangunan, dan lapangan sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut dan industri.



- 6) Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu kendaraan, saluran pembuangan air, instalasi listrik, instalasi air minum, depo bahan bakar, dan pemadam kebakaran.
- 7) Penyediaan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- 8) Penyediaan jasa lainnya yang dapat menunjang pelayanan jasa kepelabuhanan.

#### 4.2 Badan Hukum Indonesia (BHI)

Yang dimaksud dengan Badan Hukum Indonesia adalah perusahaan swasta, badan usaha milik negara, atau koperasi yang bertugas untuk menunjang kelancaran pengangkutan di pelabuhan, sesuai Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 dan Keputusan Menteri Nomor 33 Tahun 2001.

BHI yang penting diketahui di pelabuhan adalah perusahaan pelayanan, perusahaan bongkar muat, dan Freight Forwarder, EMKL, Surveyor, dan lainnya.

##### a. Usaha Pelayaran

Ruang lingkup usaha pelayaran adalah sebagai berikut:

- 1) Usaha pokok pelayanan adalah penyelenggara angkutan barang dengan menggunakan kapal
- 2) Usaha keagenan yang merupakan usaha pelayanan atas kapal orang lain
- 3) Usaha penunjang kegiatan pelayaran

Sedangkan jenis usaha pelayaran, sesuai dengan PP No. 82 Tahun 1999 dan KM 33 Tahun 2001, dibagi lagi dalam berbagai katagori berikut ini;

- 1) Angkutan Laut Dalam Negeri, adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan diwilayah perairan laut Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.
- 2) Angkutan Laut Luar Negeri, adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan



luar negeri ke Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

- 3) Angkutan laut khusus, adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan khusus untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya serta tidak melayani kepentingan pihak lain.
- 4) Angkutan Laut Perintis, adalah kegiatan angkutan laut yang menghubungkan daerah-daerah terpencil serta belum menguntungkan untuk dilayari secara komersial ke daerah-daerah yang lebih berkembang.
- 5) Pelayaran Rakyat, adalah kegiatan angkutan laut yang ditujukan untuk mengangkut barang dan/atau hewan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor tradisional, dan kapal motor dengan ukuran tertentu.

#### **b. Perusahaan Bongkar Muat**

Perusahaan bongkar muat beroperasi di pelabuhan di Indonesia sesuai SK Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 dan KM 25 Tahun 2002. Kegiatan perusahaan bongkar muat meliputi membongkar dan memuat barang dari kapal, pergudangan dan penumpukan. Selain itu perusahaan bongkar muat juga mengadakan peralatan-peralatan dan pengangkutan barang, serta gudang.

#### **c. Freight Forwarder dan EMKL**

Freight forwarder, adalah perusahaan jasa pengurusan muatan dan umumnya dilakukan dari pintu ke pintu. Perusahaan ini mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara.

Freight forwarder bertanggung jawab mulai barang diterima dari shipper premises sampai barang diserahkan ke consignee premises dan akan mencakup beberapa moda transportasi laut, darat, dan udara. Di Indonesia, freight forwarder disebut sebagai “Jasa Pengurusan





Transportasi” sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 10/Tahun 1988.

EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) adalah perusahaan jasa untuk pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut/atau diterima oleh pengirim/penerima dari pelanggan.

#### **d. Perusahaan Surveyor**

Perusahaan surveyor memeriksa kapal atau muatannya untuk kemudian mengeluarkan pendapatnya dari hasil yang diperiksa. Karena itu terdapat bermacam-macam surveyor sesuai aktivitasnya seperti;

##### 1) *Cargo surveyor*

Memeriksa dan meneliti muatan atau barang yang dibongkar atau dimuat kapal atas permintaan yang berkepentingan denganya. Pemeriksaan dapat berupa mutu, jumlah, serta keadaan dari barang itu.

##### 2) *Marine surveyor*

Memeriksa keadaan badan atau mesin kapal untuk melihat keadaan serta mutunya dan biasanya bertindak atas nama asuransi, biro klasifikasi, Marine Protection and Indemnity P&I club /asuransi yang memberikan jaminan hukum terhadap tuntutan pihak-pihak yang memintanya, maupun atas permintaan pemilik maupun penyewa.

##### 3) *Sucofindo*

Superintending Company Indonesia (Sucopindo) adalah badan di bawah Departemen Perdagangan yang bertugas untuk pengawasan barang/muatan yang keluar masuk dari Indonesia.

#### **e. Perusahaan Asuransi**

Perusahaan asuransi yang bergerak di pelabuhan disebut juga asuransi laut penjamin barang-barang yang diperdagangkan ke luar negeri apabila terjadi kerusakan kehilangan akan dijamin kepada asuransi, karena barang yang akan diperdagangkan ke luar negeri harus diasuransikan, apabila tidak diasuransikan pada prinsipnya pihak pengangkut dalam hal ini pelayaran tidak bersedia mengangkutnya.



**f. Perusahaan Swasta Lainnya**

Selain perusahaan swasta yang telah disebutkan diatas, masih ada beberapa perusahaan swasta lain yang menyediakan jasa kepelabuhanan terutama berkaitan dengan lalu lintas kapal, penumpang, dan barang/petikemas . Perusahaan tersebut antara lain adalah:

- 1) Perusahaan angkutan darat/tongkang
- 2) Perbankan
- 3) Jasa konsultan
- 4) Persewaan peralatan
- 5) Tally copany
- 6) Depot petikemas
- 7) Pemasok (suplier) kapal
- 8) Penyedia untuk store kapal.

Tuntutan masyarakat pengguna jasa kepelabuhanan terhadap instansi pemerintah dan perusahaan yang bergerak dalam pelabuhan adalah:

- 1) Penyederhanaan lembaga dan prosedur serta keamanan dengan citra ramah.
- 2) Standarisasi pelayanan dan kejelasan tugas dan fungsi semua pihak.
- 3) Adanya tuntutan atas peningkatan mutu pelayanan yang lebih baik, cepat, kompetitif, tepat dan terpercaya.
- 4) Tuntutan “turn round time” dan cost per ton barang.
- 5) Agar jangan membuat peraturan yang berubah-ubah sehingga standarisasi dalam kerja dan biaya sukar dilakukan.

Pelabuhan memegang peranan penting dalam promosi perdagangan internasional. Secara tradisional, pelabuhan adalah titik terminal dalam pelayaran dimana barang dibongkar/muat dari kapal untuk diangkut ke tujuan dimana disana dilakukan lagi kegiatan muat/bongkar dari kapal.

Karena itu pelabuhan dilengkapi dengan berbagai fasilitas untuk melayani kapal dan dilengkapi dengan gudang-gudang penampung untuk menyimpan barang. Dengan diberlakukannya teknologi transpor model seperti petikemas (container) maka barang bergerak secara



intermodal melalui pelabuhan. Fungsi pelabuhan sekarang sebagai titik transit dalam rangkaian pengangkutan antar moda dimana muatan bergerak dalam bentuk sejenis untuk kemudian mencapai tujuan dipedalaman.

Dengan demikian, kecepatan pelayanan di pelabuhan, baik secara fisik maupun administrasi, sangat dibutuhkan karena akan mempengaruhi ekonomi secara nasional. Juga harus diingat bahwa pelabuhan adalah cermin dari negara yang mempunyai pelabuhan.

Selain perusahaan-perusahaan dan badan yang merupakan usaha pokok, demi kelancaran kapal dan muatan juga ada usaha-usaha lain yang bergerak di dalam maupun sekitar pelabuhan yang keberadaannya diperkuat dengan KM 26 Tahun 1998, tentang Usaha Kegiatan Penunjang di Pelabuhan Laut, yakni:

- a. Usaha kegiatan yang tidak termasuk usaha pokok pelabuhan, dapat meliputi;
  - 1) Kegiatan penyediaan perkantoran untuk kepentingan pengguna jasa pelabuhan
  - 2) Kegiatan penyediaan kawasan industri
  - 3) Kegiatan kawasan perdagangan
  - 4) Kegiatan penyediaan tempat bermain dan rekreasi (*play ground and recreation centre*)
  - 5) Jasa periklanan (*advertising servise*)
  - 6) Kegiatan angkutan bandar (*rede transport*)
  - 7) Penyediaan fasilitas gudang pendingi (*cold stroge*)
  - 8) Kegiatan perawatan dan perbaikan kapal (*docking*)
  - 9) Kegiatan packaging/*repackaging* dan *labeling/ relabeling*.
  - 10) Kegiatan fumigasi, *container repair/ cleaning*
- b. Kegiatan yang menunjang kelancaran operasional pelabuhan apabila tidak ada, meliputi;
  - 1) Penyediaan fasilitas penampung limbah
  - 2) Penyediaan depo petikemas
  - 3) Penyediaan pergudangan
  - 4) Jasa pembersihan dan pemeliharaan gedung dan kantor



- c. Kegiatan yang dapat membantu kelancaran pelabuhan dan tidak akan mengganggu kelancaran operasional pelabuhan, apabila tidak ada, dapat meliputi;
- 1) Kegiatan angkutan umum dan kepelabuhanan
  - 2) Kegiatan perhotelan, restoran, pariwisata, pos dan telekomunikasi
  - 3) Penyediaan sarana umum lainnya.

Sedangkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 26 tahun 1998 pasal 44 ditentukan;

- 1) Usaha kegiatan penunjang seperti diuraikan diatas dapat dilaksanakan:
  - a) Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan.
  - b) Badan Hukum Indonesia atau perorangan atas persetujuan Unit Pelaksana Teknis atau Badan Usaha Pelabuhan.
- 2) Persetujuan tersebut dituangkan dalam suatu perjanjian atau kesepakatan yang saling menguntungkan.

### **PERTANYAAN:**

1. Kegiatan yang menyangkut kepelabuhanan dilaksanakan secara terkoordinir diantara berbagai bagian yang saling mendukung satu sama lain, kegiatan tersebut menyangkut sistem keamanan, kelancaran, ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/ atau barang, keselamatan berlayar serta perpindahan intra/antar moda transportasi, berikut ini peran dari badan badan yang terlibat dalam aktivitas di pelabuhan jelaskan badan yang terlibat tersebut?
2. Yang dimasud dengan Badan Hukum Indonesia adalah perusahaan swasta, badan usaha milik negara, atau koperasi yang bertugas untuk menunjang kelancaran pengangkutan di pelabuhan, sesuai Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 dan Keputusan



Menteri Nomor 33 Tahun 2001. Siapa badan2 yang dimaksud tersebut?

3. Selain perusahaan swasta yang telah disebutkan diatas, masih ada beberapa perusahaan swasta lain yang menyediakan jasa kepelabuhanan terutama berkaitan dengan lalu lintas kapal, penumpang, dan barang/petikemas. Perusahaan tersebut antara lain adalah?







# BAB V

## PELAYANAN PELABUHAN

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pelayanan Jasa Kapal
2. Pelayanan Jasa Untuk Barang

Pelabuhan memberikan fasilitas dan pelayanan untuk kapal yang berkunjung. Pelayanan tersebut bisa dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang (KM 65 Tahun 1994), dari masing kelompok pelayanan tersebut dapat diuraikan sebagaimana seperti dibawah ini:

### **5.1 Pelayanan Kapal**

Dari pelayanan kapal dapat diuraikan menjadi empat bentuk pelayanan sebagai berikut:

#### **a. Jasa Labuh**

Jasa labuh dikenakan terhadap kapal yang menggunakan perairan pelabuhan, tarif jasa labuh berdasarkan pada gross register ton dari kapal yang dihitung per 10 hari.

#### **b. Jasa tambat**

Setiap yang berlabuh di pelabuhan Indonesia dan sedang melakukan kegiatan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah Indonesia, akan dikenakan jasa tambat. Ketentuan jasa tambat diatur dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1994. Bab III Pasal 4 yang berisi:

- 1) Tarif jasa tambat dikenakan terhadap kapal yang bertambat di tambatan beton dan besi/kayu, pelampung dan breasting dolphin pinggiran serta kapal yang merapat pada kapal lain yang sedang sandar/tambat.
- 2) Terhadap kapal Ro-Ro dan ferry yang apabila bertambat pada tambatan menggunakan rampdoor, dikenakan tarif tambahan sebesar 25% (dua puluh lima persen) dari tarif dasar.
- 3) Kapal yang bertambat diberi batas waktu sebagai berikut:





- a) Kapal yang berukuran sampai dengan 999 GRT diberi batas waktu 3 etmal.
  - b) Kapal yang berukuran 1000 GRT sampai dengan 2.400 GRT diberi batas waktu 4 etmal
  - c) Kapal yang berukuran 2.500 GRT sampai dengan 4.999 GRT diberi batas waktu 6 etmal
  - d) Kapal yang berukuran 5.000 GRT sampai dengan 9.999 GRT diberi batas waktu 8 etmal
  - e) Kapal yang berukuran 10.000 GRT sampai dengan 14.999 GRT diberi batas waktu 10 etmal
  - f) Kapal yang berukuran 15.000 ke atas diberi batas waktu 14 etmal.
- 4) Kelebihan waktu tambat dari batas yang telah ditentukan oleh peraturan dikenakan tarif jasa tambat sebesar 200 % (dua ratus persen) dari tarif dasar.
  - 5) Tarif jasa tambat dihitung sekurang-kurangnya untuk  $\frac{1}{4}$  etmal (6 jam) dengan pembulatan sebagai berikut.
    - a) Pemakaian tambat sampai 6 jam dihitung  $\frac{1}{4}$  etmal.
    - b) Pemakaian tambat lebih dari 6 sampai 12 jam dihitung  $\frac{1}{2}$  etmal.
    - c) Pemakaian tambat lebih dari 12 jam sampai 18 jam dihitung  $\frac{3}{4}$  etmal.
    - d) Pemakaian tambat lebih dari 18 jam sampai dengan 24 jam dihitung 1 etmal.

c. Jasa Pemanduan

Untuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritim, serta keselamatan berlalu lintas di perairan, pelabuhan dan terminal khusus, perairan tertentu, Menteri menetapkan perairan wajib pandu dan perairan luar biasa.

Penetapan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

- a) Faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar
- b) Faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar.



- 1) Kriteria faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar meliputi:
  - a) Panjang alur perairan
  - b) Banyaknya tikungan
  - c) Lebar alur perairan
  - d) Rintang/bahaya navigasi di alur perairan
  - e) Kecepatan arus
  - f) Kecepatan angin
  - g) Tinggi ombak
  - h) Ketebalan atau kepekatan kabut
  - i) Jenis tambatan kapal
  - j) Keadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran
- 2) Kriteria faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar meliputi:
  - a) Frekuensi atau kepadatan lalu lintas kapal
  - b) Ukuran kapal (tonase kotor, panjang kapal, dan sarat kapal)
  - c) Jenis kapal
  - d) Jenis muatan kapal
- 3) Perairan wajib pandu diklasifikasikan:
  - a) Perairan wajib pandu klas I
  - b) Perairan wajib pandu klas II Perairan wajib pandu klas III
- 4) Pelaksanaan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa dilakukan oleh petugas pandu.
- 5) Petugas pandu harus memiliki persyaratan:
  - a) Berijazah pelaut ahli nautika
  - b) Mempunyai pengalaman berlayar sebagaimana Nakhoda paling sedikit 3 (tiga) tahun
  - c) Lulus pendidikan dan pelatihan pandu yang diselenggarakan oleh Pemerintah
  - d) Sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari rumah sakit pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri



- e) Pelayanan pandu bagi kapal dengan syarat 15 (lima belas) meter atau lebih di luar perairan pelabuhan dilakukan oleh petugas pandu laut dalam. Sedang petugas pandu laut dalam ditetapkan setelah lulus pendidikan pelatihan pandu laut dalam.
- f) Dalam pelaksanaan pemanduan;
  - 1) Petugas pandu wajib memberikan petunjuk dan keterangan yang diperlukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal serta membantu olah gerak kapal.
  - 2) Nakhoda atau pemimpin kapal harus memberi keterangan mengenai data dan karakteristik yang berkaitan dengan olah gerak kapalnya kepada petugas pandu.

Setiap kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindah tambat wajib mempergunakan pandu. Sesuai dengan tugasnya, jasa pemanduan ada dua jenis, yaitu pandu laut dan pandu bandar.

- a) Pandu Laut adalah pemanduan di perairan antara batas luar perairan hingga batas pandu bandar.
- b) Pandu Bandar adalah pandu yang bertugas memandu kapal dari batas perairan bandar hingga kapal masuk di kolam pelabuhan dan sandar.

Penyelenggaraan pemanduan di Indonesia ditentukan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24 Tahun 2002 dan berlaku untuk kapal-kapal yang lebih besar dari 500 GRT.

Perairan wajib pandu dibagi menjadi kelas I, II dan III. Pandu pelayanannya hanya memberi bantuan kepada nakhoda.

Syahbandar bertugas sebagai penegak hukum (*law enforcer*) dibidang ketertiban bandar dan keselamatan pelayaran. Tugasnya sebagai port state control, Syahbandar juga berkewajiban memeriksa dokumen-dokumen kapal yang berkaitan dengan *International Safety Management (ISM)* code sesuai persyaratan IMO, yang merupakan setandar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian



kapal. Bila sebuah kapal tidak memenuhi syarat dimaksud, Syahbandar dapat menahan kapal itu sampai syarat-syarat keselamatan dapat dipenuhi.

Untuk menjalankan tugasnya, Syahbandar dibantu oleh petugas-petugas kesyahbandaran. Bila tidak tersedia pandu maka Syahbandar dapat memberi izin kepada nakhoda untuk memasukkan kapalnya sendiri dengan syarat;

Dispensasi tanpa pandu diberikan kapal yang melayani perairan wajib pandu secara tetap dan teratur kurang dari 24 jam serta nakhoda yang memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan. Selain itu, dia juga telah mengenal baik situasi dan kondisi perairan setempat serta lalu lintas tidak padat, dan memahami peraturan.



Gambar 5.1 kegiatan Pandu Laut memandu kapal kapal yang keluar masuk

d. Jasa tunda

Melihat terbatasnya kemampuan mesin kapal, kepadatan lalu lintas, arus, cuaca, kedalaman serta luas alur/kolam, dan kemampuan gerak

kapal, apabila kapal hendak masuk dan sandar di kolam pelabuhan harus mempergunakan kapal tunda dan kapal kepil.

Demi keselamatan kapal yang berolah gerak dalam perairan pelabuhan, kapal harus mempergunakan kapal tunda. Tarif jasa penundaan didasarkan pada kelompok GRT kapal dan unit kapal tunda yang dipakai serta jam pemakaian. Ketentuan penggunaan kapal tunda dan kepil adalah sebagai berikut:

- a) Panjang kapal 71 s/d 100 meter, minimal dibantu oleh kapal satu kapal tunda berdaya minimal 600 PK.
- b) Panjang kapal 101 s/d 150 meter, minimal dibantu oleh dua kapal tunda dengan daya 1.600 PK s/d 3.400 PK.
- c) Panjang kapal 151 s/d 200 meter, minimal dibantu dua kapal tunda dengan daya 3.400 PK s/d 5.000 PK. (Paardenkracht) /daya kuda/DK).

Kapal dengan panjang lebih dari 30 meter atas pertimbangan keselamatan harus memakai kapal kepil, yaitu kapal kecil yang bertugas membawa tali kapal atau tali buangan dari atau ke dermaga untuk membantu mengikat atau melepaskan tali kapal dermaga, jembatan, pelampung, dolphin atau lainnya, dari pelayanan tersebut merupakan bentuk pelayanan yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia.



Gambar 5.2 Kapal Kepil /kapal Pandu



Gambar 5.3 Pelayanan Jasa Penundaan Kapal-Kapal keluar masuk Tambatan

## 5.2 Pelayanan Jasa untuk Barang

Untuk pelayanan barang dapat diuraikan menjadi tiga bentuk pelayanan seperti tertera dibawah ini:

a. Jasa dermaga

Setiap barang yang dimuat dan dibongkar lewat dermaga dikenakan uang dermaga (Wharfage). Tarif uang dermaga didasarkan pada ton/M3 barang (KM 65 Tahun 1994, Bab VII, Pasal 10)



Gambar 5.4 Dermaga

## b. Jasa penumpukan

Untuk barang-barang yang ditumpuk sementara, baik dalam gudang maupun lapangan terbuka dikenakan biaya penumpukan. Tarif jasa penumpukan didasarkan pada Ton/M3 barang dan hari lamanya penumpukan. Dalam tarif penumpukan terdapat hari-hari dimana sewa penumpukan dibebaskan.



Gambar 5.5 Penumpukan Petikemas di Lapangan (container Yard)



Gambar 5.6 Penumpukan Barang di Gudang tertutup.

c. Jasa penyewaan alat-alat

Untuk penyewa alat-alat bongkar muat dan lain sebagainya ditentukan tarifnya oleh masing-masing pelabuhan.



Gambar 5.7 Alat Bongkar Muat



**PERTANYAAN**

1. Dari pelayanan kapal dapat diuraikan menjadi empat bentuk pelayanan pelayanan tersebut terdiri apa saja?
2. Untuk pelayanan barang dapat disebutkan ada beberapa pelayanan antara lain adalah apa saja?
3. Dalam pelayanan kapal di Indonesia perlu kejelian dari petugas terkait karena keterbatasan dermaga yang tersedia/ bagaimana agar pelayanan dan kinerja bisa efektif?







# BAB VI

## KONGESTI PELABUHAN

## TUJUAN BELAJAR

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Permasalahan yang ada
2. Manajemen Operasional
3. Buruh Pelabuhan
4. Koordinasi antar Instansi Terkait
5. Operasional di Lapangan
6. Lalu-Lintas Operasional Pelabuhan
7. Pemeliharaan Peralatan
8. Prosedur Penyelesaian Dokumen
9. Akibat Keadaan
10. Menghadapi Kongesti di Pelabuhan

Kongesti pelabuhan (*Port Congestion*) akan timbul bilamana kapasitas penampungan pelabuhan tidak sebanding dengan jumlah dari kapal yang masuk ke pelabuhan untuk melaksanakan pekerjaan bongkar/muat barang.

Ini bukan merupakan hal yang baru, Pelabuhan Tanjung Priok hampir beberapa kali terkena kongesti di pelabuhannya. Gejala ini dapat terjadi bila pada suatu pelabuhan ada kebutuhan yang mendadak atau kelambatan kerja di pelabuhan karena pemogokan. Contohnya adalah ledakan dari muatan petikemas sedangkan peralatan dan lapangan petikemas serta terminalnya belum disediakan pada waktunya.

Kapal dapat menunggu berhari-hari bahkan berminggu-minggu di luar pelabuhan untuk membongkar muatannya. Bahkan pernah terjadi beberapa tahun yang lalu bahwa kapal dengan muatan semen untuk Nigeria menunggu hingga 200 hari *di APAPA/LAGOS*. Bila hal ini terjadi, perekonomian suatu negara akan sangat terpengaruh dan pelayaran secara keseluruhan akan merasa akibatnya. Oleh karena itu, **BIMCO** (*The Baltic and International Maritime Conference*), Konferensi Perserikatan Bangsa Bangsa yaitu mengenai *United National Conference on Trade and Development (UNCTAD)*



dibentuk tahun 1964 sampai dengan 20 April 2019 ini anggotanya terdiri sebanyak **192 Negara**. Tujuannya sebagai berikut:

- a. Tujuannya mengusahakan kemajuan dan memperlancar perdagangan internasional.
- b. Mengusahakan harga yang pantas yang stabil.
- c. Mencari pasar yang muaskan di dunia internasional.

Secara garis besar Indonesia harus mengikuti perkembangan perdagangan internasional agar lancar jangan sampai terjadi kemacetan dalam pengiriman atau pengangkutan dengan kapal laut. Dengan melihat suatu kejadian masa lalu tersebut dapat dijadikan tolok ukur atau pengalaman agar jangan terulang lagi, bahkan telah dibangun di Indonesia pelabuhan modern yang terintegrated, untuk menghindari kongesti suatu pelabuhan antara lain sebagai berikut:

### **6.1 Permasalahan yang ada**

- a. Investasi untuk dermaga-dermaga baru tanpa memperhatikan daerah penyangga, keluar/masuknya ke pelabuhan dan kemampuan operasi seperti banyaknya tenaga terlatih dan terdidik, peralatan bongkar/muat dan ruangan gudang di dalam maupun di luar pelabuhan mampu melayani dermaga-dermaga yang baru dibuat ini.
- b. Kurang berfungsinya transportasi di darat dalam kapasitas dan efisiensi yang sebanding dengan kendaraan angkutan pelabuhan, jalanan bebas hambatan dan jalan keluar masuk daerah pelabuhan.
- c. Terlambat dalam menyelesaikan proyek-proyek pelabuhan dan jalannya sehingga tidak dapat mengikuti kapasitas yang ada.
- d. Terlambat dalam perkiraan banyaknya angkutan yang keluar/masuk pelabuhan untuk menghadapi perubahan perkembangan ekonomi.
- e. Pembaruan yang dilakukan dengan pembuatan dermaga-dermaga dan lapangan penumpukan tanpa menyediakan banyaknya angkutan yang bertambah selama pembuatannya.



- f. Gagalnya manajemen pelabuhan dalam merencanakan secara tepat waktu bagi perkembangan pelabuhannya.
- g. Membuat rencana yang kaku dalam perkembangan pelabuhan hingga sukar diatasi bila ada perubahan tidak sesuai dengan rencana yang dibuat.
- h. Pandangan yang rendah dari masyarakat terhadap persoalan perkapalan sehingga tidak adanya kesempatan dalam investasi.
- i. Ikut campurnya politik dan pejabat dalam pengambilan keputusan.

### **6.2 Manajemen Operasional**

- a. Kurang lamanya memegang jabatan dalam posisi yang menentukan untuk para pengatur pelabuhan
- b. Pemilihan pejabat yang berwenang dalam manajemen pelabuhan tanpa memperhatikan kemampuannya dalam pekerjaan dan kurangnya waktu untuk menambah pengetahuan
- c. Kurang latihan untuk staf dari pelabuhan, terutama pada tingkat manajer menengah di bidang operasional.
- d. Kurangnya otoritas dari direksi dan manajer untuk aksi memperbaiki bila ada kesalahan.

### **6.3 Buruh Pelabuhan**

- a. Hubungan dengan buruh kurang baik sehingga pekerjaan tidak efisien
- b. Persoalan yang timbul karena terlalu banyak atau terlalu sedikit buruh yang ada.
- c. Pemakaian tenaga buruh yang kurang efisien.
- d. Kegagalan untuk menetapkan pekerjaan sesuai keadaan atau kebiasaan yang ada.
- e. Kurangnya latihan dari buruh pelabuhan, terutama dalam mempergunakan peralatan yang canggih.



#### 6.4 Koordinasi antar Instansi Terkait

- a. Kurangnya koordinasi antara pihak pemerintah dan pihak swasta yang bekerja dalam lingkungan kepelabuhanan.
- b. Kurangnya konsultasi antara pemegang kekuasaan di pelabuhan dan pemakai jasa kepelabuhan dalam hal operasional dan perkembangan pelabuhan.
- c. Perlunya pertemuan secara rutin dalam waktu-waktu yang disepakati untuk saling tukar pikiran dan saling mengenal secara dekat dari para karyawan atau petugas-petugas terkait.

#### 6.5 Operasional di lapangan

- a. Kebijakan yang menyebabkan muatan berada lebih lama di fasilitas penampungan dan tempat penampungan berakibat tidak mencukupi lokasi penumpukan tersebut, sehingga pengurangan pemakaian dermaga tidak terlaksana dengan baik dalam hal ini barang terlalu lama di gudang/ tempat penumpukan, (*Less berth-troughput*).
- b. Kurangnya fasilitas penampung di daratan dan pelabuhan yang menyebabkan muatan berada terlalu lama di gudang dan penampungan lini I.
- c. Utamakan mengerjakan muatan curah di dermaga untuk general cargo.
- d. Kurangnya fasilitas cadangan untuk mengerjakan barang-barang yang perlu dikonsolidasikan dekat penumpukan pelabuhan.
- e. Kurang tersedianya peralatan yang modern disebabkan dana yang terbatas.
- f. Tercampurnya peralatan pengerjaan kapal di luar kemampuan manajemen pelabuhan.
- g. Kurangnya koordinasi antar instansi terkait menyebabkan terhambatnya penyelesaian dokumen hal ini terjadi Dwelling Time.



Gambar 6.1 Operasional di Lapangan



Gambar 6.2 Kegiatan Operasional Bongkar Muat Petikemas

### 6.6 Lalu lintas Operasional Pelabuhan

- a. Lalu lintas yang tidak teratur disebabkan impor ekspor yang berubah-ubah, terutama dalam pembelian barang dari luar negeri dan pemberian lisensi impor barang.
- b. Pelayaran-pelayaran jangka pendek yang keluar/masuk pelabuhan dengan tidak teratur karena jadwal yang tidak diseragamkan sehingga berakibat penumpukan kapal dalam pelabuhan.



- c. Terlalu banyak kapal yang beroperasi dalam rute pelayaran yang sama sehingga pengambilan muatan hanya sedikit dan pemakaian dermaga tidak efisien.
- d. Pembagian tidak merata dari muatan dalam palka-palka suatu kapal sehingga operasi muatan tidak efisien.
- e. Muatan dari pelabuhan muat tanpa memperhitungkan kesukaran yang akan didapat di pelabuhan bongkar.
- f. Cara pembungkusan muatan dan pengadaan muatan yang tidak memungkinkan untuk mengerjakan secara efisien dalam pelabuhan.
- g. Penerima muatan (consignee) tanpa dana yang cukup atau fasilitas untuk penerima muatan.
- h. Kapal yang berdiam di dermaga lebih lama dari seharusnya karena rencana pelayaran yang tidak sempurna.



Gambar 6.3 Lalu lintas di Pelabuhan/di dermagakrodit.

## 6.7 Pemeliharaan

Kurangnya kebijaksanaan dan peraturan dalam pemeliharaan peralatan baik peralatan mekanik maupun non mekanik menghasilkan banyak peralatan tidak dipakai lagi disebabkan oleh:

- a. Tidak ada kebijakan pencegahan (policy preventif) dan (running maintenance)
- b. Kurangnya tenaga ahli untuk memelihara peralatan.
- c. Kurangnya standarisasi dari peralatan yang ada dan tidak disiplin dalam periode pemeliharaan.

### **6.8 Prosedur Penyelesaian Dokumen**

- a. Terlambatnya penyampaian dokumen kepada yang terkait/yang berwenang.
- b. Banyak kekeliruan pada dokumen yang diajukan.
- c. Dokumen dan pemrosesan yang sudah ketinggalan zaman atau kuno.
- d. Dokumentasi penyelesaian kapal dan muatannya yang sudah ketinggalan zaman.
- e. Perlunya dibangun suatu metode penyampaian dokumen dan proses dokumen yang cepat dan dengan sistem Online.
- f. Perlunya suatu pelayanan sistim Satu Atap, agar dalam penyampaian dokumenpun bisa satu kali tujuan.

### **6.9 Akibat Keadaan.**

- a. Perubahan dalam bentuk kapal berdasarkan percobaan atau eksperimen tanpa konsultasi yang matang sehingga menimbulkan ketidakefisien cara pengoperasiannya untuk sementara waktu.
- b. Kesukaran mendasar dengan cara mengerjakan barang dengan metode baru.
- c. Cara darurat pengalihan dan pemindahan muatan (*transshipment*) untuk pelabuhan lainnya yang menyebabkan pelabuhan mengerjakan muatan berlebih dari yang biasanya dikerjakan.
- d. Musim dimana cuaca berubah buruk hingga menghambat operasi pelabuhan
- e. Banyaknya hari libur yang menyebabkan pekerja melakukan kegiatan dengan upah yang tinggi, pihak pengguna merasa



pengeluaran biaya kegiatan di hari libur merasa berat, atau lebih baik diliburkan.

### **6.10 Akibat Fungsi Pelabuhan**

- a. Ketidak mampuan pelabuhan menyediakan lahan cadangan disebabkan lahan yang tersedia sudah dipakai oleh penduduk.
- b. Aktivitas yang dilakukan dalam daerah pelabuhan tidak ada hubungannya dengan operasi muatan yang menghambat (misalnya pengawasan Bea Cukai dan prosedur).
- c. Kesukaran yang mungkin timbul bagi muatan transshipment karena kurangnya pelayaran yang berlayar ke daerah yang dituju dan barang dari daerah yang perlu dikumpulkan agar dapat memenuhi target dalam pengangkutan untuk satu pelayaran.
- d. Pelabuhan dapat melayani daerahnya secara regional saja dan pelayaran dari pelabuhan dapat terganggu karena keputusan negara tetangga yang dapat mempengaruhi pelayaran.

### **6.11 Menghadapi Kongesti di Pelabuhan**

Menghadapi kongesti suatu pelabuhan dapat dilakukan dengan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Pemakaian pelabuhan lain yang berada di dekatnya.
- b. Pemakaian kapal jenis lain, misalnya kapal Ro-Ro.
- c. Pemakaian angkutan lain, misalnya angkutan udara.
- d. Melakukan perubahan dalam peraturan dan undang-undang sehingga barang lebih mudah keluar/masuk pelabuhan.



Gambar 6.4 Kongesti barang dan kapal di Pelabuhan



Gambar 6.5 Kongesti kapal-kapal di kolam Pelabuhan

Kapal-kapal tersebut banyak antri di kolam pelabuhan menunggu untuk sandar di dermaga, untuk melakukan kegiatan sedangkan dermaga masih banyak yang melakukan kegiatan atau kegiatan belum selesai dengan banyak sebab. Dari antrian diatas ada beberapa hal penyebabnya antara lain; kapal tunggu dokumen, kapal tunggu tempat sandar, kapal melakukan repair dan kapal tunggu berangkat.



**PERTANYAAN:**

1. Akibat kongesti Kapal dapat menunggu sehari-hari atau berminggu-minggu di luar pelabuhan untuk membongkar muatannya. Bila hal ini terjadi, perekonomian suatu negara akan sangat terpengaruh dan pelayaran secara keseluruhan akan merasa akibatnya. Oleh karena itu, BIMCO (*The Baltic and International Maritime Conference*), Konferensi Perserikatan Bangsa Bangsa yaitu mengenai *United National Conference on Trade and Development (UNCTAD)* dibentuk tahun 1964 sampai dengan 20 April 2019 ini anggotanya terdiri sebanyak 192 Negara. Apa tujuan konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai UNCTAD tersebut?
2. Menghadapi kongesti di pelabuhan dapat dilakukan beberapa hal sebutkan?
3. Dengan melihat suatu kejadian masa lalu tersebut dapat dijadikan tolok ukur atau pengalaman agar jangan terulang lagi, bahkan telah dibangun di Indonesia pelabuhan modern yang terintegrated, untuk menghindari kongesti suatu pelabuhan diantaranya sebagai berikut. Sebutkan dan jelaskan?





# BAB VII

## PELAYARAN NIAGA

## TUJUAN BELAJAR

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pengertian Pelayaran Niaga
2. Pemanfaatan Kapal dalam Pelayaran
3. Pembagian Pelayaran
4. Peranan Pelayaran Niaga
5. Hak dan Kewajiban Pengangkut
6. Pengoperasian Kapal

### 7.1 Pengertian Pelayaran Niaga

Secara umum, pengertian Pelayaran Niaga adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu tempat ke tempat lain.

Usaha pelayaran niaga dalam bahasa Inggris disebut *Shipping Business* atau *Commercial Shipping*, sedangkan perusahaan pelayaran yang mengusahakan kapal, disebut *Shipping Company*.

Perlu diketahui bahwa usaha dalam bidang perkapalan tidak hanya bergerak dalam pengangkutan penumpang atau barang tetapi ada usaha lain, yang dilakukan oleh pihak swasta maupun oleh pemerintah.

### 7.2 Pemanfaatan Kapal dalam Pelayaran

Selain usaha pelayaran niaga ada kegiatan lain yang menggunakan kapal sebagai sarana kegiatannya. Berdasarkan fungsi kegiatan lain yang menggunakan kapal laut sebagai sarana lain ialah sebagai berikut:

- a. Penangkapan ikan menggunakan kapal penangkap ikan (*Fishing Vessels*)
- b. Pengerukan menggunakan kapal-kapal keruk (*Dredgers*)
- c. Penundaan menggunakan kapal-kapal tunda (*Tugs Boat*)
- d. Perambuan menggunakan kapal-kapal rambu
- e. Kegiatan lain ialah kapal-kapal riset dan survey (*Research and Survey*). Kapal-kapal kabel (*Cble Vessels*), kapal-kapal yang digunakan dalam





rangka pertahanan negara (Angkatan Laut, Kepolisian dan tugas-tugas pemerintahan lainnya)

### 7.3 Pembagian Pelayaran Niaga

Pelayaran dapat kita kelompokkan dalam dua golongan yaitu pelayaran “Niaga” dan pelayaran “Non Niaga”. Selanjutnya akan dibahas tentang Pelayaran Niaga Nasional dan Internasional.

#### a. Pelayaran Nasional (Domestik)

Pelayaran domestic adalah pelayaran yang dimiliki serta dikelola oleh suatu negara dalam melayani trayek atau jaringan pelayaran di dalam wilayah teritorial negara tersebut, baik pelayaran menyusuri pantai (*Coastal Shipping*) atau pelayaran antar pulau, yang lazim disebut *Domestic Shipping*.

#### b. Pelayaran Internasional

Di dalam pelayaran internasional kegiatan dilaksanakan dalam perairan antar negara yaitu perairan internasional yang menghubungkan antara satu negara dengan negara lain. Pelayaran ini dikategorikan sebagai pelayaran internasional yang dikenal dalam bahasa asing *Inter Ocean Shipping* atau *Ocean Going*.

Sebenarnya, antara kedua jenis pelayaran tersebut yaitu pelayaran domestic dan pelayaran internasional, tidak banyak perbedaan karena kapal yang digunakan secara fisik hampir sama.

Persyaratan setiap kapal untuk berlayar di laut adalah harus layak laut (*Sea Worthy*).

Sudah barang tentu bagi pelayaran internasional, disamping persyaratan tersebut masih ada pertimbangan-pertimbangan lain yang harus diperhatikan misalnya dalam melakukan pertimbangan ekonomis dalam melakukan pelayaran internasional tersebut.

### 7.4 Peranan Pelayaran Niaga

Pelayaran Niaga memegang peranan di dalam perdagangan terutama di dalam perdagangan internasional. Faktor ini disebabkan karena berdasarkan statistic ternyata bagi negara-negara dari maritime



barang impor dan ekspor lebih kurang 80% dari komoditi diangkut melalui laut. Bagi negara non maritim atau negara continental, sebagian besar barang dagangan diangkut menggunakan alat angkutan lainnya (angkutan darat)

Negara-negara bukan maritim masih banyak menggunakan kapal-kapal laut dalam mengangkut barang-barang dagangan terutama bagi barang-barang dalam jumlah besar. Biaya angkut jika dibandingkan dengan alat angkut lain relative lebih murah.

Berdasarkan pertimbangan tersebut maka angkutan laut tetap memegang peranan penting dalam ekonomi nasional maupun internasional.

### **7.5 Hak dan Kewajiban Pengangkut**

Sebagai pengangkut (*Carrier*) yang mengangkut barang yang dikirim oleh pengirim (*Consignor*) sudah tentu mempunyai tanggung jawab tersebut diatur dalam Perundang-undangan Negara tempat pengirim maupun pengusaha kapal berdomisili, tetapi bila ada hubungan dengan negara lain maka diatur di dalam konvensi internasional.

Di Indonesia, hubungan angkutan muatan antar pengirim, pengangkut dan penerima barang diatur dalam sistem perundang-undangan yaitu:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Republik Indonesia (KUHD-RI)
- 2) *The International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to Bill of Lading*, yaitu suatu konvensi yang dihasilkan oleh *International Law Association* dan disetujui oleh beberapa negara terkemuka di dunia.

Konvensi ini dikenal dengan The Hague Rules, ditanda tangani untuk pertama kali di Brussel (Belgia) pada tahun 1921 dan setelah diadakan beberapa penyempurnaan, maka pada tanggal 25 Agustus 1924 diadakan penandatanganan oleh negara-negara maritim di Den Haag (Holand) sehingga kemudian dikenal dengan “The Hague Rules 1924”



Dua landasan hukum yang mengatur pengangkutan barang melalui laut penting karena seringkali menimbulkan perbedaan pendapat antara pengangkut dan pemilik muatan. Perbedaan pendapat ini sering timbul dalam hal “batas-batas tanggung jawab pengangkutan”.

Dalam pengangkutan barang melalui laut di Indonesia yang diselenggarakan antar pelabuhan Indonesia oleh kapal-kapal milik nasional terdapat 2 macam pertanggung jawaban pengangkutan yaitu:

Titel II Kitab Undang-undang Hukum Perniagaan dan Peraturan Pemerintah No.2 tahun 1969 tentang penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. Pasal 14 dari PP 2/1969 berbunyi sebagai berikut:

- 1) 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 kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.
- 2) Dalam hal suatu perusahaan pelayaran menguasai gudang laut seperti dimaksud dalam pasal 12 ayat (2) dan (3), perusahaan pelayaran yang bersangkutan bertanggung jawab atas kehilangan dan atau kerusakan barang selama barang-barang berada dalam gudang laut.

Kalau kita kaji Kitab Undang-undang Hukum Perniagaan yang kedudukannya lebih tinggi dari pada PP 2/1969 maka kita akan menemui pasal 468 ayat 1 sebagai berikut:

“Persetujuan mengangkut mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak diterimanya sampai diserahkannya”

Ketentuan tersebut tidak menegaskan dimana penerima dan penyerahan muatan itu dilaksanakan, misalnya apakah di gudang, di di sisi kapal, Casco kapal dan sebagainya.

The Hague Rules 1924 dalam pasal 1.E tercantum sebagai berikut:  
“*Carriage of goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship*”  
(Pengangkutan meliputi jangka waktu mulai barang-barang dimuat sampai waktu barang-barang tersebut dibongkar dari kapal)

### 7.6 Pengoperasian Kapal

Dalam pengoperasian kapal (*Operating Ship*), beberapa macam cara bergantung pada kapal yang dimiliki, namun demikian tidak terlepas dari beberapa hal yang perlu mendapat pertimbangan. Bilamana tidak akhirnya akan memberikan pengaruh terhadap pengoperasian kapal perusahaan tersebut.

Beberapa masalah yang harus dipertimbangkan adalah:

- 1) Tujuan usaha
- 2) Daerah/wilayah operasi
- 3) Sifat pelayaran
- 4) Jenis muatan
- 5) Peraturan yang mengatur

Berdasarkan pertimbangan diatas, maka pengusaha dapat mengambil alternative pengoperasian dari berbagai kemungkinan-kemungkinan sebagai berikut yaitu:

Dioperasikan sendiri, atau Disewakan kepada pihak lain atau lebih dikenal dengan istilah *Charter*.

- a. Dioperasikan sendiri (*Liner dan Tramp*)

#### *Liner*

Kapal-kapal yang dioperasikan sendiri mencari muatan, pada trayek yang tetap dan melayani secara tetap dengan freight yang tertentu. Operasi ini lazim disebut *Liner Service*

#### *Tramper*

Sebaliknya sesuatu kapal yang dioperasikan pada trayek dan frekuensi yang tidak tetap, serta *freight* yang berdasarkan persetujuan antara pemilik kapal dan pemilik barang disebut *Tramp*



- b. Disewakan kepada pihak lain, atau lebih dikenal dengan istilah *Charter*

Kapal yang disewakan kepada pihak lain atau di-charterkan dapat dilakukan dengan dua macam cara, yaitu:

- Disewakan sebagian atau seluruh ruangan muatan untuk satu perjalanan, disebut *Voyage Charter* atau *Trip Charter*.

*Charter*

Kapal disewakan untuk waktu tertentu misalnya 3 bulan, 6 bulan atau 12 bulan disebut *Time Charter*, *Time Charter* dapat dilakukan dengan 2 alternatif ialah 1) Yang pertama pencharter menerima kapal sudah siap operasi, artinya awak kapal, perlengkapan dan bahan bakar disiapkan pemilik kapal.

- c. Alternatif kedua si pencharter menerima kapal dalam keadaan kosong tanpa *Crew* (kecuali nakhoda, KKM dan Radio Officer) tanpa perlengkapan dan bahan bakar.

Jadi untuk melengkapi kapal agar siap operasi (melengkapi awak kapal, perlengkapan kapal dan bahan bakar) disiapkan si pencharter.

Alternative kedua ini disebut *Bare Boat* atau *Demise Charter*.

*Feeder*

Yang dimaksud dengan *feeder* ialah: untuk mengumpulkan muatan pada pelabuhan induk dari pelabuhan-pelabuhan di sekitarnya atau sebaliknya mengangkut barang-barang impor yang dibongkar kapal-kapal samudera di pelabuhan induk diangkut oleh kapal-kapal khusus ke pelabuhan-pelabuhan di sekitar pelabuhan induk. Kapal-kapal yang mengangkut muatan dari dan ke pelabuhan induk itu disebut kapal *Feeder*.

## PERTANYAAN

1. Secara umum, pengertian Pelayaran Niaga adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang



dagangan dari suatu tempat ke tempat lain. Jelaskan pengertian kapal non niaga?

2. Kapal yang disewakan kepada pihak lain atau di-charterkan dapat dilakukan dengan dua macam cara, sebutkan dan jelaskan?
3. Dalam pengoperasian kapal (*Operating Ship*), beberapa macam cara bergantung pada kapal yang dimiliki, namun demikian tidak terlepas dari beberapa hal yang perlu mendapat pertimbangan sebutkan apa saja yang menjadi pertimbangan tersebut?
4. Dalam pengangkutan barang melalui laut di Indonesia yang diselenggarakan antar pelabuhan Indonesia oleh kapal-kapal milik nasional terdapat 2 macam pertanggungjawaban pengangkutan jelaskan?





# **BAB VIII**

## **KEAGENAN KAPAL**

## TUJUAN BELAJAR

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pengertian Agen Kapal
2. Tugas Keagenan Kapal
3. Tugas Sub Agen Kapal

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana kedua belah pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan **agen (agent)** setuju untuk mewakili pihak lain yang dinamakan pemilik (**principal**) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

### 8.1 Pengertian Agen Kapal

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu **general agent, sub-agen atau agen cabang** dan **cabang agen**.

**General agen** (agen umum), adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia. Sebagai contoh, **Maersk Line**, sebuah perusahaan pelayaran Denmark, menunjuk Djakarta Lloyd sebagai **general agent**, selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

#### a. Persyaratan sebagai Agen Umum

Persyaratan untuk menjadi menjadi agen umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 GRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 GRT secara





kumulatif dan memiliki bukti surat keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat perjanjian keagenan umum (*Letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri. (KM 33 Tahun 2001, Bab IV, pasal 45 Ayat (1) s.d (4).)

#### **b. Sub-agen**

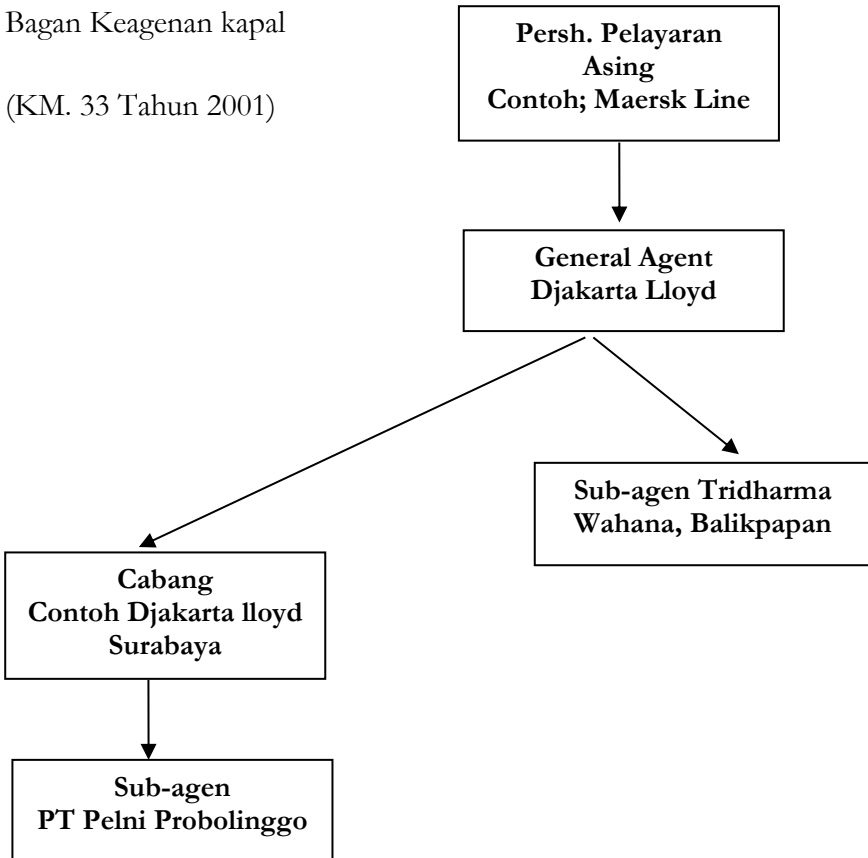
Sub agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub-agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent. Sebagai contoh, Djakarta Lloyd yang telah ditunjuk menjadi general agent oleh Maersk Line menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain, misalnya, Tridharma Wahana sebagai sub-agen untuk melayani kapal milik Maersk Line yang singgah di pelabuhan Balikpapan, karena Djakarta Lloyd tidak memiliki cabang di sana.

#### **c. Cabang Agen**

Cabang agen adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Sebagai contoh, Djakarta Lloyd yang telah ditunjuk menjadi general agent oleh Maersk Line memerintahkan cabangnya yang ada di Surabaya untuk melayani keperluan kapal Maersk Line yang singgah di pelabuhan Tanjung Perak. Djakarta Lloyd cabang Surabaya dapat menunjuk PT Pelnis sebagai sub-agen di Probolinggo. (KM 33 Tahun 2001, Pasal 27 dan 28).

**Contoh :**

Bagan Keagenan kapal  
(KM. 33 Tahun 2001)



Di dalam usaha pelayaran niaga dimana ada liner dan tramper, pelayaran liner menunjuk general atau booking agen, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tramper akan menunjuk agen khusus (*spesial agent*) karena hanya dipakai pada saatnya kapalnya di-charter di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar/muat.

Dalam melakukan tugasnya di pelabuhan, agen yang ditunjuk dinamakan Port Agent. **Port Agent** yang ditunjuk dipelabuhan lainnya dapat menunjuk *sub-agen* untuk mewakilinya. Port agent tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*.



Bila dalam sebuah *charter party*, salah satu pihak umpama *pencharter* telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agen lain untuk mewakilinya yang dinamakan *proteckting agen*.

### **Husbandry agent**

Husbandry agent adalah agen yang ditunjuk oleh pricipal untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar muat umpamanya hanya mengurus ABK kapal, repair, suplier dll.

### **Boarding Agent**

Boarding agent adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *boarding agent* yang *pertama naik ke kapal* waktu kapal tiba dan *terakhir meninggalkan kapal* ketika kapal akan berangkat.

## **8.2 Tugas Keagenan Kapal**

### **a. Tugas General Agen**

Secara garis besar, tugas general agent ada dua jenis, yakni tugas pengurusan perizinan dan tugas koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi;

#### **1) Koordinasi operasi dan pemasaran**

Koordinasi operasi adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran/pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, tugas koordinasi juga termasuk juga memastikan bahwa ketika kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan. Pelaksanaan pandu, dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik.

Sedangkan yang dimaksud dengan koordinasi pemasaran adalah *fungsi general agent* untuk mencari muatan, mengumumkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasran (*market force*) dan sebagainya.

## 2) Koordinasi keuangan

Koordinasi keuangan merupakan tugas general agent untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian disbursement (pembelanjaan) bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum diselesaikan. Dengan demikian agen memerlukan *advance money* yang cukup besar, terutama untuk kapal-kapal tramper, karena yang kemungkinan tidak akan singgah lagi di pelabuhan tramper agen berada.

## 3) Penunjukan sub-agen/agen

Seperti telah disebutkan sebelumnya, untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, general agent tidak melakukannya sendiri. General agent akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

## 4) Mengumpulkan disbursement pengeluar kapal

Bagian pembelanjaan (*disbursement*) mengumpulkan segala tagihan selama kapal di pelabuhan dan sesudah pemberangkatannya. Tugas ini biasanya diawasi oleh bagian operasi dan keuangan.

### 8.3 Tugas Sub-Agen atau Agen

Secara garis besar, tugas sub-agen atau agen ada dua yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal, dan sebagainya. Sedang tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar/muat, stowage, lashing, dan dokumen muatan.

### 8.4 Pengertian Pelayaran Niaga

Secara umum pengertian *Pelayaran Niaga* adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan kargo/barang dagangan dari suatu tempat ke tempat lain.



Usaha pelayaran niaga dalam bahasa Inggris disebut *Shipping Business* atau *Commercial Shipping Company*, sedangkan perusahaan pelayaran yang mengusahakan kapal disebut *Shipping Company*. perlu diketahui bahwa dalam bidang perkapalan tidak hanya bergerak dalam pengangkutan penumpang atau barang tetapi ada usaha lain yang dulakukan oleh pihak swasta maupun pemerintah

### 1) Pemanfaatan Kapal dalam Pelayaran

Selain usaha pelayaran niaga ada kegiatan lain yang menggunakan kapal sebagai sarana kegiatan. Berdasarkan fungsi kegiatan lain yang menggunakan kapal laut sebagai sarana lain:

- a. Penangkapan ikan menggunakan kapal penangkap ikan (Fishing Vessels)
- b. Pengerukan menggunakan kapal keruk (dredgers)
- c. Penundaan menggunakan kapal-kapal tunda (Tugs Boat)
- d. Perambuan menggunakan kapal-kapal rambu
- e. Kegiatan lain ialah kapal-kapal riset dan kapal survey (research and Survey) kapal-kapal kabel (Cable Vessels), kapal-kapal yang dipergunakan dalam rangka pertahanan negara (Angkatan Laut, Kepolisian dan tugas-tugas pemerintahan lainnya).

### 2) Pembagian Pelayaran Niaga

Pelayaran dapat dikelompokkan dalam 2 (dua) golongan yaitu pelayaran “Niaga” dan pelayaran “Non Niaga”.

Dibawah ini akan dibahas tentang **Pelayaran Niaga Nasional** dan **Internasional**

#### a. Pelayaran Nasional (*Domestik*)

Pelayaran domestic adalah pelayaran yang dimiliki serta dikelola oleh suatu negara dalam melayani trayek atau jaringan pelayaran di dalam wilayah teritorial negara tersebut, baik pelayaran menyusur pantai (*Coastal Shipping*) atau pelayaran **Antar Pulau**, yang lazim disebut (*Domestik Shipping*)

### **b. Pelayaran Internasional**

Di dalam pelayaran internasional kegiatan dilakukan dalam perairan antar negara yaitu menghubungkan antara suatu negara dengan negara yang lain.

Pelayaran ini dikategorikan sebagai pelayaran internasional yang dikenal dalam bahasa asing *Inter Ocean Shipping atau Ocean Going*.

Sebenarnya, antara kedua jenis pelayaran tersebut yaitu pelayaran domestic dan pelayaran internasional, tidak banyak perbedaan karena kapal yang digunakan secara fisik hampir sama.

Persyaratan setiap kapal untuk berlayar di laut adalah harus layak laut (*Sea Worthy*).

Sudah barang tentu bagi pelayaran internasional, disamping persyaratan tersebut masih ada pertimbangan-pertimbangan lain yang harus diperhatikan misalnya pertimbangan ekonomis dalam melakukan pelayaran internasional tersebut.

### **3) Peranan Pelayaran Niaga**

Di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang dimaksud dengan pelayaran ialah kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan perairan, kepalabuhan, serta perlindungan di lingkungan maritime, secara garis besar pelayaran dibagi dua Pelayaran Niaga (yang terkait kegiatan komersial dan Pelayaran Non niaga (yang terkait kegiatan non komersial, seperti pemerintahan dan bela negara).

Pelayaran niaga memegang peranan di dalam perdagangan terutama di dalam perdagangan internasional. Faktor ini disebabkan karena berdasarkan statistic ternyata bagi negara-negara maritime barang impor dan ekspor lebih kurang 80% dari komoditi diangkut melalui laut. Bagi negara non maritim atau negara continental, sebagian besar dagangan diangkut menggunakan alat angkut lainnya (angkutan darat)

Negara-negara bukan maritime masih banyak menggunakan kapal-kapal laut mengangkut barang-barang dagangan terutama bagi barang-



barang dalam jumlah besar. Biaya angkut jika dibandingkan dengan alat angkut lain relative lebih rendah.

Berdasarkan pertimbangan tersebut maka angkutan laut tetap memegang peranan penting dalam ekonomi nasional maupun internasional maupun. Sedangkan yang dimaksud pelayaran Non Niaga ialah kegiatan pelayaran non komersial, seperti pemerintahan dan bela negara.

### 8.5 Jenis Perusahaan Pelayaran

Berdasarkan atas kemampuan setiap Perusahaan Pelayaran, maka Perusahaan Pelayaran dapat memilih berbagai bentuk perusahaan kapal-kapalnya.

Bentuk perusahaan pelayaran berdasarkan pada wilayah operasinya yaitu:

- a. *Pelayaran Rakyat atau dikenal* sebagai “Armada Semut”
- b. *Pelayaran Lokalbatas* (berlayar tidak lebih dari 200 mil)
- c. *Pelayaran Pantai (Coastal Shipping)*

Pelayaran pantai sering disebut Pelayaran Nusantara atau Pelayaran antar Pulau dan dinamakan pula Pelayaran Interinsuler.

- d. *Pelayaran Samudera (Ocean Going Shipping)*

Pelayaran Samudera mengadakan operasi antar benua dalam jaringan pelayaran internasional.

Mulai terhitung bulan Nopember 1988 ditetapkan dua jenis pelayaran yaitu: *Pelayaran Domestik dan Pelayaran dan Pelayaran Internasional*.

Pelayaran Domestik atau pelayaran dalam negeri meliputi pelayaran rakyat, pelayaran local, pelayaran antar pulau atau Pelayaran Nusantara. Sedangkan Pelayaran samudera adalah pelayaran antar negara (luar negeri) termasuk pelayaran khusus di dalamnya.

**PERTANYAAN:**

1. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, *sub*-agen atau agen cabang dan *cabang agen*. Jelaskan pengertian General Agent atau agen umum?
2. Jelaskan pengertian pelayaran Niaga dan pelayaran Non Niaga
3. Selain usaha pelayaran niaga ada kegiatan lain yang menggunakan kapal sebagai sarana kegiatan. Berdasarkan fungsi kegiatan lain yang menggunakan kapal laut sebagai sarana lain diantaranya ada beberapa fungsi kegiatan. Jelaskan dan sebutkan?
4. Husbandry agent adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar muat. Apa yang diurus diluar urusan bongkar muat tersebut?
5. Boarding Agent adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan atau pada umumnya disebut petugas luar pihak kapal. Biasanya *boarding agent* yang *pertama naik ke kapal* waktu kapal tiba dan *terakhir meninggalkan kapal* ketika kapal akan berangkat. Mengapa demikian?







# **BAB IX**

## **PELAYANAN FASILITAS PELABUHAN**

## TUJUAN BELAJAR

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Beberapa Fasilitas Pelabuhan
2. Fungsi Pelabuhan dapat Dibedakan
3. Peranan Pelabuhan dapat Diuraikan
4. Persiapan Perencanaan Pelayanan
5. Pelabuhan merupakan Penghubung Mata Rantai Angkutan Internasional

Dalam pelayanan operasional di pelabuhan pihak pengelola pelabuhan perlu menyediakan beberapa fasilitas untuk memenuhi kelengkapan suatu pelabuhan agar dapat melaksanakan fungsi dan tugas dari pada pelabuhan maka diupayakan kelengkapan fasilitas sebagai berikut:

### 9.1 Fasilitas Pelabuhan

Adapun *penyelenggaraan pelabuhan* antara lain unit pelaksana teknis/satuan kerja dan *Badan Usaha Pelabuhan*. Unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan adalah unit organisasi pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota. Sedang Badan Usaha Pelabuhan (*BUP*) adalah badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa *kepelabuhanan di pelabuhan umum*.

- a) *Kepelabuhanan*, meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas kapal, barang dan/atau penumpang, keselamatan berlayar serta tempat perpindahan *intra dan antar moda transportasi*.
- b) *Pelabuhan umum* adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum,



- c) *Daerah lingkungan kerja pelabuhan laut* adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan laut yang dipergunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan laut.
- d) *Daerah lingkungan kepentingan pelabuhan laut* adalah wilayah perairan disekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan laut yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
- e) *Dermaga untuk kepentingan sendiri* adalah dermaga didalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan laut yang dibangun, dioperasikan dan digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- f) *Bahan baku* adalah bahan yang langsung digunakan sebagai bahan dasar untuk menghasilkan suatu produksi sesuai dengan jenis usahanya.
- g) *Hasil produksi* adalah bahan yang merupakan hasil langsung dari proses produksi sesuai dengan jenis usaha pokoknya.
- h) *Penyelenggaraan pelabuhan laut* adalah unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan.
- i) *Badan Usaha Pelabuhan* adalah badan usaha milik negara yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhanan di Pelabuhan laut.
- j) *Pelabuhan khusus* adalah pelabuhan yang dibangun dan dioperasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- k) *Pengelola Pelabuhan Khusus pemerintah atau Badan Hukum Indonesia*, usahanya dibidang pertanian, pertambangan, pariwisata dll Pelabuhan Khusus dikelola untuk:
  - 1) Pertanian
  - 2) Pariwisata
  - 3) Penyebrangan
  - 4) Menunjang kegiatan pokok tertentu
  - 5) Pertambangan
  - 6) Perindustrian



Gambar 9.1 Pelabuhan Umum



Gambar 9.2 Pelabuhan Khusus



Gambar 9.3 Terminal/ Dermaga untuk Kepentingan Sendiri

- l) Menunjang kegiatan pemerintahan, penelitian, pendidikan dan latihan secara sosial.
- m) Pengelola pelabuhan Khusus menggunakan wilayah perairan dengan mempertimbangkan:
  - 1) Alur Pelayaran dan perlintasan
  - 2) Olah gerak kapal
  - 3) Keperluan darurat
  - 4) Tempat berlabuh
  - 5) Kelestarian lingkungan
- n) Peralatan penunjang adalah perangkat peralatan yang digunakan secara langsung dalam proses produksi sesuai dengan jenis usahanya.

## 9.2 Fungsi Pelabuhan

- a. *Letak Geografis* : a) Pelabuhan pantai  
: b) Pelabuhan sungai
- b. *Volumenya* : a) Pelabuhan ekspor  
: b) Pelabuhan impor  
: c) Pelabuhan interinsuler

- c. *Pengawasan Bea dan Cukai* ; a) Costume Port  
; b) Pree Port
- d. *Pengusahaan* ; a) Diusahakan  
: b) Tidak diusahakan
- e. *Tebnis pelayanan* ; a) Samudra  
; b) Antar pulau
- f. *Peruntukan* ; a) Transito  
; b) Pelabuhan Ferry
- g. *Fasilitas pelabuhan* ; a) Internasional  
; b) Regional  
; c) Lokal
- h. *Pengelolaan* ; a) Pelabuhan umum  
; b) Khusus
- i. *Peranan pelabuhan* : a) Fiskal  
: b) Inter face (titik temu)  
: c) Link (mata rantai)  
: d) Gateway (pintu gerbang)  
: e) Industrial Entitas (penyediaan fasilitas industri)

### **9.3 Peran Pelabuhan**

Peran pelabuhan disini dapat diuraikan secara fisik dan non fisik serta pungutan yang dilakukan baik untuk kepentingan negara maupun kepentingan perusahaan dapat dijelaskan sebagai berikut;

- 1) *Dilihat dari fisiknya*  
Inter face  
Link,  
Gateway  
Industrial Entitas.
- 2) *Dilihat Non fisik*  
Kegiatan ekonomi  
Kegiatan sosial  
Politik



- 3) Pengenaan biaya yang berkaitan dengan kepelabuhanan
  - a) Fiskal, bea masuk dan bea keluar
  - b) Port charges, biaya yang dipungut oleh pelabuhan
  - c) Port Dues, biaya handling, yang dipungut oleh Perusahaan Bongkar Muat, biaya EMKL, biaya forwader dll.
  - d) Ongkos angkut pelabuhan muat dan ongkos angkut pelabuhan pembongkaran.

#### 9.4 Persiapan Perencanaan Pelayanan;

Didalam pengoperasian penumpukan barang sebelum pelaksanaan sudah harus ada beberapa persiapan yang dilakukan oleh manajemen antara lain;

- a) *Pre Arrival Planning* (pelayanan sebelum kapal tiba)
  - b) *Work Scheduling* (penjadwalan waktu kapal tambat)
  - c) *Performance Review* (sehari setelah kegiatan/kapal berangkat)
  - d) *Standart Planning* (standar pelayanan berikutnya)
- a. Tujuan Pembinaan Manajemen;
    - 1) Peningkatan produktivitas dan efisiensi.
    - 2) Menyajikan pelayanan jasa kepelabuhanan yang handal dan berkemampuan tinggi.
    - 3) Kepuasan pengguna jasa, kelancaran arus barang, penumpang dan kapal.
    - 4) Para pemakai jasa pelabuhan dapat kompetitif dengan baik.
  - b. Manajemen pelabuhan dapat memberikan;
    - 1) *KNOLED* (berpengalaman luas kepada para pegawai dan lingkungan)
    - 2) *SKILL* (dapat memberikan ketrampilan dibidang masing-masing)
    - 3) *ETIKA MORAL* (para pegawai/lingkungan selaku pelayan masyarakat dapat bermoral yang baik)

- c. Menghadapi persaingan antara lain;
- 1) Perusahaan sejenis, adanya perusahaan sejenis yang tumbuh, adanya pelabuhan yang dikelola pemerintah maupun swasta.
  - 2) Manusia, adanya tenaga yang terdidik/telatih dan ahli
  - 3) Suplyer, termasuk penyediaan bahan atau alat-alat yang siap pakai, atau berkualitas.
  - 4) Kualitas, dengan adanya produktivitas, efisiensi biaya dan memuaskan pelanggan yang menjadi pilihan.

### **9.5 Pelabuhan Merupakan Penghubung Mata Rantai Angkutan Laut Internasional.**

Dengan perkembangan perdagangan melalui laut, maka pelabuhan menjadi semakin penting, mengingat perdagangan internasional/impor ekspor 80% melalui laut.

Pelabuhan berbeda-beda dalam hal besar kecil, statusnya, tata letak dan rancangan yang harus menyesuaikan perkembangan.

Perbedaan ini disebabkan oleh lokasinya yang mengakibatkan oleh faktor-faktor, politis, komersial dan geografis.

Ciri-ciri penting dalam pembangunan pelabuhan antara lain, jarak dengan laut lepas, perlindungan bagi kapal-kapal di dermaga atau tempat labuh, luas tanah yang tersedia, untuk fasilitas terminal dan lain-lain.

Ada pelabuhan yang dibangun khusus untuk menangani bermacam-macam muatan dari muatan cair sampai dengan muatan curah kering, container, general cargo dan gas.

Dimanapun lokasinya atau sifatnya, dan jenis muatannya pelabuhan harus menyediakan fasilitas-fasilitas tertentu yang sangat vital.

- a) *Pelayanan Kapal*, menyediakan jalan masuk yang aman bagi kapal dan perlindungan selama kapal berada di dermaga atau tempat labuh, pengadaan alat bantu navigasi seperti pelampung, lampu dan tanda-tanda, alur masuk, breakwarter dsb. Dengan perkembangan teknologi perkapalan pengerukan alur masuk dan kolam-kolam pelabuhan secara rutin.





- b) *Pemanduan dan Penundaan*, penyediaan pandu dan kapal-kapal tunda dan kapal-kapal lainnya yang membantu kapal-kapal bergerak masuk keluar pelabuhan dengan aman.
- c) *Teknik Bangunan*, pembangunan dermaga, pangkalan-pangkalan, jalan-jalan, lapangan parkir, atau penumpukan, gudang-gudang penimbunan, bengkel-bengkel dan kantor harus tersedia.
- d) *Fasilitas-fasilitas operasional*, gudang transit dan buruh, penanganan muatan, crane dermaga, peralatan mekanis (forklif, head truck, chassis, mobil crane dll).
- e) *Rupa-rupa Usaha*, serangkaian pelayanan jasa lain untuk melayani kebutuhan rupa-rupa usaha tersebut, pemadam kebakaran, penyediaan air bersih, docking kapal-kapal, pengisian bahan bakar dan sebagainya.



Gambar 9.4 Pelabuhan merupakan Penghubung Mata Rantai Angkutan laut Internasional

Pelabuhan merupakan titik temu angkut darat dan angkut laut baik nasional maupun internasional istilah perdagangan interinsuler maupun impor ekspor.

**PERTANYAAN:**

1. Pengelola Pelabuhan Khusus pemerintah atau Badan Hukum Indonesia, usaha apa saja yang dilakukan. Uraikan secara singkat?
2. Ada pelabuhan yang dibangun khusus untuk menangani bermacam-macam muatan dari muatan cair sampai dengan muatan curah kering, container, general cargo dan gas. Dimanapun lokasinya atau sifatnya, dan jenis muatannya pelabuhan harus menyediakan fasilitas-fasilitas tertentu yang sangat vital. Jelaskan dan sebutkan fasilitas apa saja yang harus disediakan?
3. Pelabuhan Merupakan Penghubung Mata Rantai Angkutan Laut Internasional. Dengan perkembangan perdagangan melalui laut, maka pelabuhan menjadi semakin penting, jelaskan?





# **BAB X**

## **ANGKUTAN LAUT**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Angkutan Laut dalam Negeri
2. Angkutan Laut Luar Negeri
3. Angkutan Laut Khusus
4. Angkutan Laut Pelayaran Rakyat
5. Angkutan Laut Sungai dan Danau
6. Angkutan Laut Penyeberangan
7. Angkutan Laut Daerah Tertinggal

Dalam perdagangan dunia angkutan melalui laut menunjukkan prosentase yang paling besar dan karena perdagangan tersebut 80% melalui laut, maka pengoperasian kapal-kapal memegang peranan yang penting baik untuk kepentingan perdagangan internasional maupun dalam negeri, begitu juga angkutan laut yang digunakan dapat melayani ekspor impor maupun antar pulau yang merupakan trashipment ke pelabuhan besar. Untuk itu diperlukan angkutan melalui laut. Dalam pelayanan sistem angkutan laut terdiri atas 6 (enam) angkutan sebagai berikut:

- 1) Angkutan laut Dalam Negeri
- 2) Angkutan laut Luar Negeri
- 3) Angkutan laut Khusus
- 4) Angkutan laut Pelayaran Rakyat
- 5) Angkutan Sungai dan Danau
- 6) Angkutan laut Penyeberangan

### **10.1 Angkutan Laut Dalam Negeri**

- 1) Angkutan laut dalam negeri, ialah kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- 2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau anatar pelabuhan diwilayah perairan Indonesia.



- 3) Kegiatan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu, baik intra-maupun antar-moda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional, dan dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur (*liner*), serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (*tramper*).
- 4) Jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri ini disusun dengan memperhatikan:
  - a) Pengembangan pusat industri, perdagangan, dan pariwisata.
  - b) Pengembangan wilayah dan/ atau daerah.
  - c) Rencana umum tata ruang.
  - d) Keterpaduan intra dan antar-moda transportasi
  - e) Perwujudan wawasan nusantara.

Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur ini dilakukan bersama oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan, dan ditetapkan oleh menteri.
- 5) Pengoperasian kapal pada trayek tetap dan teratur ini dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan mempertimbangkan beberapa hal:
  - a) Kelaiklautan kapal
  - b) Menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh warga negara Indonesia.
  - c) Keseimbangan permintaan dan tersedianya ruangan.
  - d) Kondisi alur daerah dan fasilitas pelabuhan yang disinggahi.
  - e) Tipe dan ukuran kapal sesuai dengan kebutuhan.

## 10.2 Angkutan Laut Luar Negeri

Kegiatan angkutan laut dari dan keluar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing. Dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut nasional agar memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



- 1) Kegiatan angkutan laut ke luar negeri termasuk angkutan lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap tidak teratur.
- 2) Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum., dapat pula menunjuk perwakilan di Indonesia.

### **10.3 Angkutan Laut Khusus**

Kegiatan angkutan khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia, dilakukan atas izin Pemerintah.

- 1) Dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin Pemerintah, antara lain:
  - a) Tidak adanya kapal
  - b) Belum adanya perusahaan angkutan yang mampu melayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan yang ada.
- 2) Pelaksanaan kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan khusus ke luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional atau pelaksana kegiatan angkutan laut khusus sebagai agen umum.





Gambar 10.1 Kapal untuk Angkutan Laut Khusus

#### 10.4 Angkutan Laut Pelayaran Rakyat

Kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat yang juga disebut sebagai armada semut, sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.

Kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Pembinaan angkutan laut pelayaran rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut pelayaran rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional

Pengembangan angkutan laut pelayaran rakyat dilaksanakan untuk:

- 1) Meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau.

- 2) Meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan sebagai lapangan kerja.
- 3) Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewira-swastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.



Gambar 10.2 Contoh Angkutan Laut Pelayaran Rakyat

### **10.5 Angkutan Sungai dan Danau**

- 1) Kegiatan angkutan sungai dan danau di dalam negeri dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kerlaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- 2) Kegiatan angkutan sungai dan danau antara Negara Republik Indonesia dan negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara tetangga yang bersangkutan, dan hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.



- 3) Kegiatan angkutan sungai dan danau disusun dan dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan intra dan antar-moda yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.
- 4) Kegiatan angkutan sungai dan danau dapat dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur dan trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- 5) Kegiatan angkutan sungai dan danau dilarang dilakukan di laut kecuali mendapat izin dari syahbandar dengan tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.



Gambar 10.3 Contoh Angkutan Sungai dan Danau

### 10.6 Angkutan Penyeberangan

- 1) Kegiatan angkutan penyeberangan di dalam negeri dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- 2) Kegiatan angkutan penyeberangan antara Negara Republik Indonesia dan negara tetangga dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah negara yang bersangkutan., dan hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan atau kapal berbendera negara yang bersangkutan.

- 3) Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
- 4) Penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan:
  - a) Pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan.
  - b) Fungsi sebagai jembatan
  - c) Hubungan antara dua pelabuhan. Antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu.
  - d) Tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutannya
  - e) Rencana Tata Ruang Wilayah
  - f) Jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intra-moda
  - g) Angkutan penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur.

### **10.7 Angkutan Perairan Daerah Masih Tertinggal/wilayah Terpencil**

- 1) Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Dan dilaksanakan dengan pelayaran perintis dan penugasan.
- 2) Pelayaran perintis dilaksanakan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. dan penugasan diberikan kepada perusahaan angkutan laut nasional dengan mendapatkan kompensasi dari Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebesar selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sebagai kewajiban pelayanan publik.



- 3) Pelayaran perintis dan penugasan dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.
- 4) Angkutan perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dievaluasi oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah setiap tahun.



Gambar 10.4 Contoh Angkutan Daerah Tertinggal/ Wilayah Terpencil

**PERTANYAAN:**

1. Dalam perdagangan dunia angkutan melalui laut menunjukkan prosentase yang paling besar dan karena perdagangan tersebut 80% melalui laut, maka pengoperasian kapal-kapal memegang peranan yang penting baik untuk kepentingan perdagangan internasional maupun dalam negeri. Dalam pelayanan sistem angkutan laut terdiri atas 6 (enam) angkutan sebutkan?
2. Mengapa angkutan laut menjadi penting dalam perdagangan ekspor impor?
3. Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Dan dilaksanakan dengan pelayaran perintis dan penugasan. Mengapa demikian?





# **BAB XI**

## **USAHA JASA TERKAIT DENGAN ANGKUTAN DI PERAIRAN**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Kelancaran Kegiatan Angkutan Perairan
2. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut
3. Tanggung Jawab Pengangkut
4. Angkutan Multi Moda
5. Pemberdayaan Industri Angkutan Perairan Nasional
6. Izin Usaha Terkait dengan Angkutan di Perairan

Pada bab terdahulu dijelaskan mengenai beberapa pelayanan angkutan laut dalam upaya melaksanakan perdagangan baik perdagangan dalam negeri maupun luar negeri (ekspor impor) dan angkutan penumpang juga melayani dalam negeri maupun luar negeri

### **11.1 Kelancaran kegiatan angkutan di perairan**

Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan dapat diselenggarakan usaha terkait dengan angkutan di perairan adapun usaha tersebut dapat berupa;

- a) Bongkar muat barang
- b) Jasa pengurusan transportasi
- c) Angkutan perairan pelabuhan
- d) Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut.
- e) Tally mandiri
- f) Depo petrikemas
- g) Pengelolaan kapal (*ship managemen*)
- h) Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*)
- i) Keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*)
- j) Keagenan kapal
- k) Perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*)

Untuk ikut serta dalam usaha mendukung kelancaran angkutan laut juga kegiatan dalam operasional di pelabuhan ada beberapa usaha jasa seperti tersebut di bawah ini antara lain:



- 1) Usaha jasa terkait selanjutnya dilakukan oleh badan usaha yang didirikan untuk itu, kegiatan bongkar muat dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
- 2) Kegiatan tally yang bukan tally mandiri dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan bongkar muat, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi, terbatas hanya untuk kegiatan cargodoring, receiving/delivery, stuffing dan stripping petikemas bagi kepentingannya sendiri.
- 3) Jasa Asuransi terkait dengan kegiatan angkutan laut utamanya dalam perdagangan ekspor impor hal ini sangat penting mengingat bahwa pengiriman barang keluar negeri harus diasuransikan, bahwa ada aturan bahwa apabila tidak diasuransikan pihak pelayaran tidak mau mengangkutnya.

### **11.2 Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut**

- 1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen pemuatan.
- 2) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional

### **11.3 Tanggung Jawab Pengangkut**

- 1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- 2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.
- 3) Tanggung jawab dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa:



- a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
  - b) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut
  - c) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut.
  - d) Kerugian pihak ketiga.
- 4) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan sebagai tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### **11.4 Angkutan Multimoda**

Dalam satu kesatuan angkutan laut yang merupakan angkutan multimoda yang terdiri dari angkutan laut, angkutan darat, angkutan udara termasuk angkutan lanjutan ke daerah terpencil yang menggunakan angkutan sungai dan kendaraan besar kecil termasuk kereta api yang biasanya dilakukan oleh perusahaan jasa transportasi yaitu Freight Forwarder melalui Door to Door dari dalam negeri sampai ke luar negeri. Adapun yang mendukung angkutan terkait sebagai berikut:

- 1) Angkutan perairan dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda.
- 2) Kegiatan angkutan perairan dalam angkutan multimoda yang dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dilaksanakan antara penyedia jasa angkutan perairan dan badan usaha angkutan multimoda dan penyedia jasa moda lain.
- 3) Angkutan multimoda dilakukan oleh badan usaha yang telah mendapat izin khusus dari Pemerintah untuk pekerjaan dimaksud dan bertanggung jawab (liability) terhadap barang sejak diterimanya barang sampai diserahkan kepada penerima barang, yang merupakan pelayanan disertai dengan asuransi atas barangnya oleh pihak pengirim tersebut.
- 4) Pelaksanaan angkutan multimoda dilakukan berdasarkan 1 (satu) dokumen yang diterbitkan oleh penyedia jasa angkutan





- 5) Tanggung jawab penyedia jasa angkutan multimoda, meliputi kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang serta keterlambatan penyerahan barang.
- 6) Tanggung jawab tersebut dapat dikecualikan dalam hal penyedia jasa angkutan multimoda dapat membuktikan bahwa dirinya atau agen secara layak telah melaksanakan segala tindakan untuk mencegah terjadinya kehilangan, kerusakan barang, serta keterlambatan penyerahan barang, agar pihak penerima barang akan menyadrinya, bukan merupakan kelalaian pengangkut. Dibawah ini dapat pula diberikan contoh-contoh angkutan multimoda.



Gambar 11.1 Angkutan Multimoda

### 11.5 Pemberdayaan Industri Angkutan Perairan Nasional

Pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional dilakukan dalam rangka memberdayakan angkutan perairan nasional dan memperkuat industri perkapalan nasional yang dilakukan secara

terpadu dengan dukungan semua pihak;

- 1) Pemberdayaan tersebut wajib dilakukan oleh Pemerintah dengan :
  - a) Memberikan fasilitas pembiayaan dan perpajakan
  - b) Memfasilitasi kemitraan kotrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal
  - c) Memberikan jaminan ketersediaan bahan bakar minyak untuk angkutan di perairan.
- 2) Perkuatan industri perkapalan nasional wajib dilakukan oleh Pemerintah dengan:
  - a) Menetapkan kawasan industri terpadu
  - b) Mengembangkan pusat desain, dan mengembangkan industri kapal nasional.
  - c) Mengembangkan standarisasi dan komponen kapal dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan melakukan alih teknologi.
  - d) Mengembangkan industri bahan baku dan komponen kapal
  - e) Memberikan insentif kepada perusahaan perairan nasional yang membangun dan/atau mereparasi kapal di dalam negeri dan/atau yang melakukan pengadaan kapal dari luar negeri. membangun kapal pada industri galangan nasional apabila biaya pengadaannya dibebankan kepada Anggaran Pendapatan Belanja Negara atau Anggaran Belanja Daerah.
  - f) Membangun kapal yang pendanaannya berasal dari luar negeri dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan pelaksanaan alih teknologi.
  - g) Memelihara dan mereparasi kapal pada industri perkapalan nasional yang biayanya dibebankan kepada Anggaran Pendapatan Belanja Negara atau Anggaran Pendapatan Belanja Daerah.

### **11.6 Izin Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan**

Izin usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan terdiri;

- a. Izin usaha bongkar muat barang



- b. Izin usaha jasa pengurusan transportasi
- c. Izin usaha angkutan perairan pelabuhan
- d. Izin usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut
- e. Izin usaha tally mandiri
- f. Izin usaha depo petikemas
- g. Izin usaha pengelolaan kapal
- h. Izin perantara jual beli dan/atau sewa kapal
- i. Izin usaha keagenan awak kapal
- j. Izin usaha persewaan dan perbaikan kapal.

**PERTANYAAN:**

1. Untuk ikut serta dalam usaha mendukung kelancaran angkutan laut juga kegiatan dalam operasional di pelabuhan ada beberapa usaha jasa. Apa saja?
2. Pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional dilakukan dalam rangka memberdayakan angkutan perairan nasional dan memperkuat industri perkapalan nasional yang dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua pihak, wajib dilakukan oleh pemerintah dengan apa saja?
3. Jasa Asuransi terkait dengan kegiatan angkutan laut utamanya dalam perdagangan ekspor impor hal ini sangat penting mengingat bahwa pengiriman barang keluar negeri harus diasuransikan, bahwa ada aturan bahwa apabila tidak diasuransikan pihak pelayaran tidak mau mengangkutnya. mengapa demikian?
4. Dalam satu kesatuan angkutan laut yang merupakan angkutan multimoda yang terdiri dari angkutan laut, angkutan darat, angkutan udara termasuk angkutan lanjutan ke daerah terpencil yang menggunakan angkutan sungai dan kendaraan besar kecil termasuk kereta api yang biasanya dilakukan oleh perusahaan jasa transportasi yaitu Freight Forwarder melalui Door to Door dari dalam negeri sampai ke luar negeri. Adapun yang mendukung angkutan terkait apa saja?







# **BAB XII**

## **TATANAN KEPELABUHANAN NASIONAL**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Tatanan Kepelabuhan Nasional
2. Rencana Induk Pelabuhan Nasional
3. Lokasi Pelabuhan
4. Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan
5. Penyelenggaraan Pelabuhan
6. Untuk Melaksanakan Fungsi Pengaturan dan Pengendalian

Dalam melaksanakan pembangunan pelabuhan harus dilakukan senergi dengan pihak pemerintah Provinsi atau pemerintah Daerah, pembangunan merupakan kepentingan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara yang mengikuti daya saing secara global.

### **12.1 Tatanan Kepelabuhan Nasional**

- 1) Tatanan Kepelabuhan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.
- 2) Tatanan Kepelabuhan Nasional merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komperatif wilayah, serta kondisi alam. Tatanan Kepelabuhanan Nasional dimaksud memuat;
  - a) Peran, fungsi jenis dan herarki pelabuhan
  - b) Rencana Induk Pelabuhan Nasional
  - c) Lokasi Pelabuhan.

Ada beberapa hal yang berkaitan dengan kepentingan dalam pelaksanaan pelabuhan dalam rangka mengikuti perkembangannya diantaranya sebagai berikut:



- a. Pelabuhan memiliki peran sebagai :**
- a) Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya.
  - b) Pintu gerbang kegiatan perekonomian
  - c) Tempat kegiatan alih moda transportasi
  - d) Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan
  - e) Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang
  - f) Mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.
- b. Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan;**
- a) Pemerintahan
  - b) Pengusahaan
- c. Jenis pelabuhan terdiri atas:**
- a) Pelabuhan laut
  - b) Pelabuhan sungai dan danau.
- d. Pelabuhan laut mempunyai hirarki;**
- a) Pelabuhan utama
  - b) Pelabuhan pengumpul
  - c) Pelabuhan pengumpan.

## 12.2 Rencana Induk Pelabuhan Nasional

Rencana Induk Pelabuhan Nasional merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan.

- 1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional disusun dengan memperhatikan:
  - a) Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/ Kota.
  - b) Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah
  - c) Potensi sumber daya alam
  - d) Perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.

- 2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional memuat:
  - a) Kebijakan pelabuhan nasional
  - b) Rencana lokasi dan hirarki pelabuhan
  - c) Menteri menetapkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional untuk jangka waktu 20 tahun, dapat ditinjau kembali lebih dari 1 kali dalam 5 tahun.
  - d) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategi akibat bencana yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dapat ditinjau kembali .
- 3) Lokasi Pelabuhan
  - a) Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
  - b) Lokasi tersebut disertai dengan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
  - c) Rencana Induk Pelabuhan disusun dengan memperhatikan:
    - a. Rencana Induk Pelabuhan Nasional
    - b. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi
    - c. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota
    - d. Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan
    - e. Kelayakan teknis, ekonomis, dan lingkungan.
    - f. Keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal.
- 4) Batasan Lingkungan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan ditetapkan dengan koordinat geografis untuk menjamin kegiatan kepelabuhanan. Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan terdiri:
  - a) Wilayah daratan yang digunakan untuk kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang
  - b) Wilayah perairan yang digunakan untuk kegiatan alur-pelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antarkapal, kolam





pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, kegiatan pemanduan, tempat perbaikan kapal, dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan.

- 5) Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan merupakan perairan pelabuhan di luar Daerah Lingkungan Kerja Perairan yang digunakan untuk alur pelayaran dari dan ke pelabuhan, keperluan keadaan darurat, pengembangan jangka panjang, penempatan kapal mati, percobaan berlayar, kegiatan pemanduan, fasilitas pembangunan, dan pemeliharaan kapal.

### 12.3 Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan

- 1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi, adapun kegiatan pemerintahan tersebut sebagai berikut:
  - a) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.
  - b) Keselamatan dan keamanan pelayaran dan/.atau
  - c) Kepabeanan
  - d) Keimigrasian
  - e) Kekarantinaan.
- 2) Kegiatan pemerintahan lainnya yang keberadaannya bersifat tidak tetap.
- 3) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.
- 4) Fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh Syahbandar.

### 12.4 Penyelenggara Pelabuhan

Sebagai penyelenggara pelabuhan adalah **Otoritas Pelabuhan** dan Unit Penyelenggara Pelabuhan terdiri;

- a) Otoritas Pelabuhan
- b) Uni Penyelenggara Pelabuhan



Adapun otoritas dan unit penyelenggara pelabuhan mempunyai beberapa tugas dan kepentingan terhadap pelaksanaan kegiatan operasional pelabuhan.

- 1) Otoritas Pelabuhan sebagai penyelenggara pelabuhan yang sudah diusahakan secara komersial.
- 2) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai penyelenggara pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial., dapat merupakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan Unit Penyelenggara Pelabuhan Daerah.
- 3) Unit Penyelenggara Pelabuhan bertanggung jawab kepada;
  - a) Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah
  - b) Gubernur atau Bupati/Walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah Daerah.
- 4) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan berperan sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi/pemberian hak atau untuk bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian. Dan hasil konsesi tersebut merupakan pendapatan negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### **12.5 Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pengendalian,**

Dalam melaksanakan fungsi pengaturan dan pengendalian serta pengawasan kegiatan kepelabuhanan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab:

- a. Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
- b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan.
- c. Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran
- d. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan.
- e. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan



- f. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan menjamin kelancaran arus barang.

**PERTANYAAN:**

1. Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pengendalian, serta pengawasan kegiatan kepelabuhanan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab. Jelaskan?
2. Kegiatan pemerintahan di pelabuhan diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi, adapun kegiatan pemerintahan tersebut apa saja?
3. Batasan Lingkungan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan ditetapkan dengan koordinat geografis untuk menjamin kegiatan kepelabuhanan. Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan terdiri apa saja?





# BAB XIII

## BADAN USAHA PELABUHAN

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Penyediaan Pelayanan Jasa Pelabuhan
2. Beberapa Pembangunan Pelabuhan Laut

### **13.1 Kegiatan penyediaan jasa pelayanan pelabuhan**

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian. Badan Usaha Pelabuhan berperan sebagai operator yang mengoperasikan Terminal Pelabuhan dan fasilitas pelabuhan lainnya.

Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban;

- a) Menyediakan dan memelihara fasilitas pelabuhan.
- b) Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah.
- c) Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan.
- d) Ikut menjaga keselamatan, keamanan dan ketertiban yang menyangkut angkutan diperairan.
- e) Memelihara kelestarian lingkungan
- f) Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian.
- g) Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

### **13.2 Pembangunan pelabuhan laut**

Untuk pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan dilaksanakan berdasarkan izin dari;

- a) Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul
- b) Gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.



- 1) Pembangunan pelabuhan laut harus memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, keterpaduan intra dan antar-moda transportasi.
- 2) Pelabuhan laut hanya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta mendapat izin
- 3) Izin mengoperasikan pelabuhan laut diberikan oleh;
  - a) Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul
  - b) Gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.
- 4) Pembangunan pelabuhan sungai dan danau wajib memperoleh izin dari bupati/walikota.

Pembangunan pelabuhan tersebut dilaksanakan berdasarkan persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dengan memperhatikan keterpaduan intra dan antar-moda transportasi.

Selanjutnya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin dari bupati/walikota.

**PERTANYAAN:**

1. Badan Usaha Pelabuhan berperan sebagai operator yang mengoperasikan Terminal Pelabuhan dan fasilitas pelabuhan lainnya, dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban apa saja sebutkan?
2. Pembangunan pelabuhan tersebut dilaksanakan berdasarkan persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dengan memperhatikan keterpaduan intra dan antar-moda transportasi, selanjutnya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin dari Menteri untuk pelabuhan apa? Dan izin dari Gubernur, Bupati/Walikota untuk pelabuhan apa?









# **BAB XIV**

## **PENGOPERASIAN PETIKEMAS**

## TUJUAN BELAJAR

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pengertian Petikemas
1. Ketentuan Petikemas
2. Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas
3. Terminal Petikemas
4. Perkembangan Petikemas
5. Terminal Petikemas (UTPK)
6. Untuk Melaksanakan Fungsi Pengaturan dan Pengendalian

### 14.1 Pengertian Petikemas

Secara khusus petikemas dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya, juga dapat dijadikan penyimpan barang dengan kata lain sebagai gudang cargo.

Filosofi dibalik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara cepat, aman, efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (door to door). Secara pengiriman internasional atau dengan kata lain dapat untuk perdagangan ke luar negeri

### 14.2 Ukuran Petikemas

Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran dari petikemas harus sama dan sejenis serta mudah dangkut. **Badan International Standard Organization (ISO)** telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas contoh;

*20' Dry Freight (20 feet) = 20' x 8' x 8'6"*,

*40' Dry Freight (40 feet) = 40' x 8' x 8'6"*.

*40' High Cubie Dry = 40' x 8' x 9'6"*



Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal petikemas, dinyatakan dalam **TEU (*Twenty Foot Equivaalent Unit*)**. Oleh karena ukuran standar petikemas dimulai dari panjang 20 feet, maka satu petikemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU dan petikemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEU atau sering juga dinyatakan dalam **FEU (*Forty Footer Equivalent Unit*)**

Meskipun ukuran petikemas dari luar seragam atau sama, namun petikemas dikeluarkan berbagai variasi sesuai kegunaannya. Variasi tersebut dapat dilihat dari berdasarkan bentuk, ukuran, barang yang dimuat, dan cara pengisian muatan ke dalamnya.

Ada petikemas yang berbentuk kotak, tabung, ataupun flat. Ada yang berukuran besar dan kecil. Ada yang memuat barang padat, cair, ataupun curah. Ada yang dapat diisi dari depan, dari samping, atau dari atas, juga ada yang khusus dilengkapi pendingin untuk muatan beku

### 14.3 Ketentuan Petikemas

Meskipun ada beberapa silang pendapat mengenai petikemas, International Standard Organization (ISO) memberikan ketentuan mengenai petikemas (freight container) sebagai berikut:

- a) Berbentuk tetap dan karenanya cukup kuat untuk dipakali berulang kali.
- b) Dibuat khusus untuk mengangkut barang berbagai cara moda transportasi dengan tidak mengisi di antaranya one way transport)
- c) Dilengkapi perlengkapan operasional untuk segera dipakai, terutama untuk memindahkan dari moda transport yang satu ke moda transport yang lain.
- d) Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.
- e) Mempunyai isi bagian dalam yang setandard juga.

ISO juga membahas ketentuan ukuran luar dari petikemas dan berat keseluruhan.

#### 14.4 Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas

Didalam penggunaan petikemas adalah merupakan pengangkutan melalui laut dapat mengangkut dalam keadaan aman, cepat, petikemas dapat digunakan ber ulang-ulang baik dengan transportasi darat maupun dengan kapal, namun semua itu ada keuntungan dan kerugiannya sebagai berikut;

##### 1) Keuntungan Memakai Petikemas

- a) Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar/muat petikemas di pelabuhan atau interface.
- b) Keamanan terhadap pencurian lebih terjaga, terutama barang-barang kecil atau berharga.
- c) Efisien, karena satu gang dari 12 orang dapat bongkar muat kapal petikemas dalam 3 atau 4 hari. Bila dilakukan hal sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu.
- d) Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (stacking) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.
- e) Bisa untuk angkutan door to door.

##### 2) Kerugian memakai petikemas

- a. Kapal petikemas mahal (lebih dari kapal barang biasa)
- b. Jumlah banyaknya petikemas harus 3 x (tiga kali) banyaknya petikemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.
- c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan mengumpulkannya.
- d. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
- e. Dapat terjadi ketidak seimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemas.

#### 14.5 Terminal Petikemas

Berdasarkan ketentuan Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK. 56/2/25/P.I. II-2002, yang dimaksud dengan terminal



petikemas, adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*), serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas, terminal petikemas terdiri:

### 1) Unit Terminal Petikemas (UTPK)

UTPK adalah terminal di pelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (yard) yang luas dan diperkeras untuk bongkar/muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal. Karena kapal petikemas tidak dilengkapi dengan alat bongkar/muat maka bongkar/muat petikemas dilakukan dengan *gantry crane*, yaitu derek darat yang hanya dapat digunakan untuk membongkar dan memuat petikemas dengan kapasitas lebih kurang 50 ton.

Untuk membongkar/muat, suatu kapal, di UTPK diperlukan satu lapangan luas tertentu bagi satu kapal untuk menimbun sementara petikemas-petikemas yang baru dibongkar atau menyusun petikemas-petikemas yang akan dimuat karena petikemas harus dimuat sesuai urutan dalam penyusunan di kapal. Lapangan luas tertentu tersebut dinamakan *mashalling yard*.

Di UTPK juga terdapat lapangan penimbunan untuk stacking container, peralatan yang digunakan untuk memindahkan dan menimbun petikemas adalah *top loader, straddle carrier, dan transtainer*. Sedangkan alat untuk pengangkutannya adalah chassis dan *prime mover*.

### 2) Container yard (CY)

Container yard adalah kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL (full container yard) yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal.

### 3) Container Freight Station (CFS)

Container freight Station, adalah kawasan yang digunakan untuk menimbun petikemas LCL, melaksanakan *stuffing/unstuffing*, dan untuk menimbun break-bulk cargo yang akan di stuffing ke petikemas atau di *unstuffing* dari petikemas.



#### 4) *Inland Container Depot (ICD)*

Inland container depot, adalah kawasan di pelabuhan atau di luar daerah pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Bea Cukai yang digunakan untuk menimbun petikemas FCL yang akan diserahkan kepada **consignee** atau diterima dari *shipper*.

#### 5) **Pemeriksaan Petikemas**

Pemeriksaan petikemas dapat dibagi dalam beberapa tahap, yakni sebelum mengisi petikemas, saat memuatnya, dan setelah menutup petikemas di pelabuhan pemuatan. Selain itu juga ada pemeriksaan petikemas di pelabuhan pembongkaran yang dilakukan sebelum membongkar isinya, saat membongkar, dan setelah petikemas kosong

### 14.6 Perkembangan Petikemas

Perkembangan petikemas seiring dengan perkembangan pelabuhan, karena sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas perdagangan di internasional maupun nasional.

Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan. Oleh karena itu, di Indonesia setelah terbuka pengiriman barang-barang baik masuk dan keluar negeri menggunakan petikemas dan dinggkut dengan kapal-kapal petikemas semakin lama semakin padat kegiatan tersebut.

Dengan demikian, perkembangan petikemas akan selalu seiring dengan perkembangan ekonomi negara dan diikuti oleh perkembangan pelabuhan.

Sebagia contoh, hingga tahun 1980, bongkar muat petikemas dan kapal-kapal besar yang mengangkut petikemas semakin banyak dan di pelabuhan Tanjung Emas Semarang pada waktu itu hanya bisa dilakukan dengan pertolongan tongkang-tongkang dan kapal gandeng, itupun bongkar muat general cargo. Pelabuhan tersebut hanya bisa dikunjungi kapal-kapal kecil/ coaster-coaster kecil saja.

Karena semakin ramainya perdagangan diseluruh dunia dan perdagangan tersebut juga akan berpengaruh pada perdagangan di Indonesia maka dengan penggunaan petikemas yang meningkat maka



dibuatlah dermaga tahap II di pelabuhan Semarang dengan panjang 345 meter dan kedalaman 10 meter serta dilengkapi 2 unit caonteiner crane.

Meningkatnya aktivitas perdagangan dengan menggunakan petikemas di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya, membuat pengelola pelabuhan membuka tempat-tempat open storage untuk menumpuk petikemas, yang semula atau sebelumnya digunakan untuk kegiatan lain.

Dengan adanya petikemas, dan kemudian petikemas diubah dari *moda transpor* yang satu ke moda transport yang lain berhasil mengubah *filosofi letak pelabuhan*.

Dari perubahan filosofi diatas bahwa, pelabuhan tidak harus berada dekat laut, namun dapat dibangun diluar pelabuhan atau diwilayah pedalaman. Alasannya, pelabuhan harus melayani kebutuhan perdagangan daerah pedalaman (hiterland). Pelabuhan harus menampung meningkatnya lalu lintas barang, baik internasional maupun transhipent.

Untuk itu hiterland harus menyediakan fasilitas transit, berupa tempat dimana barang ekspor dari satu negara dapat ditampung, memang kebanyakan barang yang akan diekspor menggunakan petikemas.

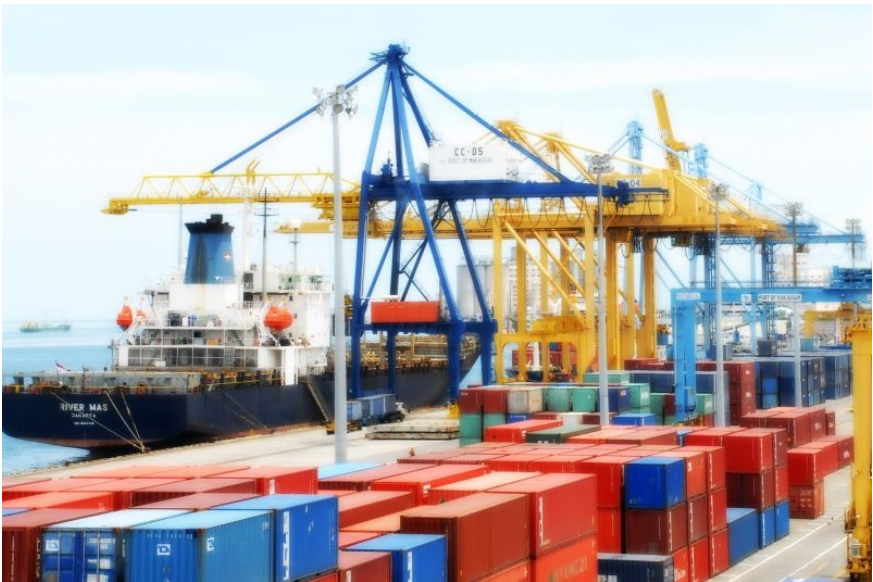
Sebagai contoh; adalah *Venlo*, tempat kecil di perbatasan Belanda dengan negara Jerman. Venlo tersebut dapat menampung petikemas berisi barang ekspor dari jerman untuk kemudian dangkut dengan menggunakan kereta api ke pelabuhan Rotterdam untuk dikapalkan di sana, selanjutnya dilakukan ekspor ke berbagai tujuan.

Dengan adanya petikemas, maka muncul pula konsep pelabuhan darat (*dry port*). *Dry- port* adalah suatu kawasan pelabuhan laut, khususnya untuk mengangkut petikemas. *Dry port* dilengkapi dengan berbagai fasilitas pelabuhan, seperti fasilitas bongkar/muat, lapangan penumpukan di bawah pengawasan Bea-Cukai, kantor bank, agen pelayaran, perusahaan forwarder dan sebagainya.

Pembangunan pelabuhan tersebut dilaksanakan berdasarkan persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dengan memperhatikan keterpaduan intra dan antar-moda transportasi.

Selanjutnya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin dari bupati/walikota.

***Gede bage*** di Bandung merupakan dry port pertama di Indonesia. Contoh lain dari pengaruh perkembangan pengiriman barang dengan petikemas terhadap perkembangan pelabuhan adalah aktivitas ekspor tembakau dari Rambipuji Jember. Semula tembakau yang akan di ekspor dari Jember diangkut dengan menggunakan kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Penarukan. Dengan adanya petikemas, hasil tembakau tersebut diangkut menggunakan kereta api menuju pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang sebelumnya menggunakan beberapa moda angkutan, untuk di ekspor kemudian diangkut dengan menggunakan kapal laut di pelabuhan besar Tanjung Perak untuk diteruskan ke luar negeri sebagai tujuan ekspornya.



Gambar 14.1 Terminal Petikemas



**PERTANYAAN:**

1. Secara khusus petikemas dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali. Dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya, juga dapat dijadikan penyimpan barang dengan kata lain sebagai gudang cargo. Jelaskan filosofi dibalik petikemas?
2. Ketentuan Petikemas meskipun ada beberapa silang pendapat mengenai petikemas, International Standard Organization (ISO) memberikan beberapa ketentuan mengenai petikemas (freight container) sebutkan dan jelaskan
3. Jelaskan keuntungan dan kerugian memakai petikemas?
4. Apa perbedaan gudang Lini I dengan Containe Freight Station, sama-sam merupakan tempat penimbunan cargo tertutup dan mendapat pengawasan Bea & Cukai?





# **BAB XV**

**PELABUHAN TERBUKA BAGI  
PERDAGANGAN LUAR NEGERI**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Terminal Khusus Tertentu
2. Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan
3. Perlindungan Lingkungan Maritim
4. Pemanduan

Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama. Penetapan pelabuhan tersebut dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan:

- a. Pertumbuhan dan pengembangan ekonomi nasional.
- b. Kepentingan perdagangan internasional
- c. Kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional
- d. Posisi geografis yang terletak pada lintasan pelayaran internasional
- e. Tatanan Kepelabuhanan Nasional
- f. Fasilitas pelabuhan
- g. Keamanan dan kedaulatan negara
- h. Kepentingan nasional lainnya.

### **15.1 Terminal khusus tertentu**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2011 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2016, telah dilakukan penilaian dan evaluasi dari aspek kegiatan usaha, aspek transportasi produksi, aspek keselamatan pelayaran yang pada prinsipnya kepada yang bersangkutan dapat diberikan persetujuan penetapan lokasi, persyaratan Surat Izin Penetapan Lokasi Terminal Khusus.



**Persyaratan administrasi**

- 1) Kelengkapan surat-surat yang telah dipersyaratkan harus komplet
- 2) Letak lokasi dilengkapi dengan kordinat geografi digambar dalam peta laut beserta titik lokasi pelabuhan umum terdekat dan terminal khusus disekitarnya.
- 3) Rekomendasi dari Syahbandar pada kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat mengenai aspek keamanan dan keselamatan pelayaran yang meliputi kondisi perairan berdasarkan survey.
- 4) Rekomendasi Bupati/Walikota setempat mengenai kesesuaian rencana lokasi TERSUS dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota.
- 5) Rekomendasi Gubernur setempat mengenai kesesuaian rencana lokasi Terminal Khusus dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi
- 6) Modal perusahaan minimal sekitar 25 Milyar.

**Studi Kelayakan paling sedikit memuat:**

- 1) Rencana volume bongkar muat bahan baku, peralatan penunjang dan hasil produksi
- 2) Rencana frekuensi kunjungan kapal
- 3) Aspek ekonomi tentang efisiensi dibangunnya Terminal Khusus
- 4) Hasil Survey Hidrooceanografi (Pasan surut, Gelombang, Arus) topografi, titik benchmark lokasi Pelabuhan yang dinyatakan dalam koordinat geografis.

Terminal khusus tertentu dapat digunakan untuk melakukan kegiatan perdagangan luar negeri dan wajib memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan sebagai berikut:

- a) Aspek administrasi
- b) Aspek ekonomi
- c) Aspek keselamatan dan keamanan pelayaran.
- d) Aspek teknis fasilitas kepelabuhanan

- e) Fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi pemegang fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina.
- f) Jenis komoditas khusus.



Gambar 15.1 Terminal Khusus Tertentu untuk komoditas khusus.

## **15.2 Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan**

- 1) ***Keselamatan dan keamanan*** memegang peranan penting dalam angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan;
  - a) Kelaiklautan kapal
  - b) kenavigasian
- 2) ***Kelaiklautan kapal*** wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:
  - a. keselamatan kapal
  - b. pencegahan pencemaran dari kapal
  - c. pengawakan kapal
  - d. garis muat kapal dan pemuatan
  - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang
  - f. status hukum kapal
  - g. manajemen keselamatan dan pencegahan dan pencemaran dari kapal
  - h. manajemen keamanan kapal.

- 3) **Pemenuhn setiap persyaratan** kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.
- 4) **Kenavigasian terdiri;**
  - a) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran
  - b) Telekomunikasi Pelayaran
  - c) Hidrografi dan meteorologi
  - d) Alur dan perlintasn
  - e) Pengerukan dan reklamasi
  - f) Pemanduan.
  - g) Penanganan kerangka kapal
  - h) Salvage dan pekerjaan bawah air.
- 5) ***Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan***, Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran, sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan laur pelayaran dan perairan pandu.
- 6) ***Untuk menjamin keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran***, Pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi bangunan tersebut

### 15.3 Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan

Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan dilakukan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang, serta keselamatan dan keamanan kapal-kapal yang melakukan olah gerak maupun yang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan pelabuhan. Selain itu perlunya sistem pengawasan dan pengendalian dalam melakukan operasi kegiatan di pelabuhan agar memperkecil penyimpangan dan risiko yang terjadi.

- 1) Keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi;



- a) Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan
  - b) Sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan
  - c) Sistem komunikasi
  - d) Personal pengamanan.
- 2) Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

#### **15.4 Perlindungan Lingkungan Maritim**

Untuk menjaga kelestarian lingkungan di daerah pelabuhan pihak pengelola pelabuhan diwajibkan menjaga lingkungan kebersihan dan pencemaran yang terjadi akibat dari kegiatan di pelabuhan, untuk itu perlunya pengawasan terhadap perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

- a) Kepelabuhanan
- b) Pengoperasian kapal
- c) Pengangkutan limbah, bahan berbahaya dan beracun di perairan
- d) Pembuangan limbah di perairan

#### **15.5 Pemanduan**

Untuk kepentingan dan keselamatan berlayar serta kelancaran berlalu lintas di perairan dan pelabuhan, pemerintah menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

- 1) Setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa wajib menggunakan jasa pemanduan.
- 2) Penyelenggara pemanduan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan dan dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan., dan dipungut biaya
- 3) Dalam hal Pemerintah belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa, pengelolaan dan





pengoperasian pemanduan dapat dilimpahkan kepada pengelola terminal khusus yang memenuhi persyaratan dan memperoleh izin dari Pemerintah.

- 4) Biaya pemanduan dibebaskan bagi:
  - a) Kapal perang
  - b) Kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.
- 5) Petugas pandu wajib memenuhi persyaratan kesehatan, keterampilan, serta pendidikan dan pelatihan yang dibuktikan dengan sertifikat dan wajib melaksanakan tugasnya berdasarkan pada standar keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 6) Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab Nakhoda.
- 7) Pengelola terminal khusus atau Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola dan mengoperasikan pemanduan, wajib membayar persentase dari pendapatan yang berasal dari jasa pemanduan kepada Pemerintah sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak.



Gambar 15.2 pemanduan kapal oleh Petugas Pandu Laut

Pandu laut untuk naik ke kapal yang akan dipandu naik turun dengan menggunakan tangga monyet, maka perlu kehati-hatian demi keselamatan.

**PERTANYAAN:**

1. Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama. Penetapan pelabuhan tersebut dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan. Jelaskan dan sebutkan?
2. Terminal khusus tertentu dapat digunakan untuk melakukan kegiatan perdagangan luar negeri dan wajib memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan sebagai sebutkan dan jelaskan?
3. Untuk menjaga kelestarian lingkungan di daerah pelabuhan pihak pengelola pelabuhan diwajibkan menjaga lingkungan kebersihan dan pencemaran yang terjadi akibat dari kegiatan di pelabuhan, untuk itu perlunya pengawasan terhadap perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan beberapa kegiatan sebutkan?





# **BAB XVI**

## **ASURANSI PELAYARAN**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pengertian Asuransi
2. Jenis Asuransi
3. Premi dan Sertifikat Asuransi
4. Permintaan Asuransi
5. Penutupan Asuransi

### **16.1 Pengertian Asuransi**

Asuransi adalah suatu metode bagi pihak-pihak yang menginginkan perlindungan dari berbagai bentuk bahaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana yang diorganisasikan oleh perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi.

- a. Asuransi juga didefinisikan sebagai suatu hubungan yang terjadi berdasarkan kontrak, apabila suatu pihak (Perusahaan Asuransi) untuk tujuan mendapatkan premium, berjanji memberikan ganti rugi kepada pihak lain (Pembeli Jasa Asuransi) atas kerugian yang mungkin terjadi untuk bidang-bidang tertentu.
- b. Menurut pasal 246 KUHD maka yang dimaksud dengan asuransi atau pertanggungan adalah suatu persetujuan yang menerangkan bahwa pihak penanggung (the insurer) berjanji akan mengganti kerugian sehubungan dengan kerusakan, kerugian ataupun kehilangan laba yang diharapkan (laba khayal) yang dialami oleh pihak tertanggung (the insured) dan disebabkan oleh suatu kejadian tak terduga, mengenai perjanjian mana pihak tertanggung harus membayar uang premi kepada penanggung. persetujuan asuransi ini dicantumkan secara rinci dalam apa yang lazim disebut "Polis Asuransi" yang ditandatangani oleh kedua pihak.

Polis pertanggungan asuransi yang banyak dipakai adalah Polis Lloyd dari Inggris, dimana para penanggung bersatu dalam perkumpulan



yang dinamakan Institute Marine Underwriters. Standard Clause yang dikeluarkan oleh Institute Marine Underwriters di Lodon terdiri dari:

- 1) Institute Cargo Clause untuk pertanggung jawaban barang
- 2) Institute Time Clause untuk pertanggung jawaban kapal.

Ada juga polis-polis pertanggung jawaban dari negara-negara lainnya misalnya Amerika yang menggunakan *American Institute of Marine Underwriters* dan *American Hull Insurance Syndicate* atau Belanda yang menggunakan *Amsterdamsche Beursspolis* dan *Rotterdamsche Beurgoederenpolis*.

Untuk pertanggung jawaban kapal (*hull*) di Indonesia, perkumpulan penanggung di Indonesia telah menyediakan polis terdiri yang diberi nama Indonesian *Marine Hull Pool Companies Combined Policy*.

Ketentuan mengenai asuransi di Indonesia diatur menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) atau Wetboek van Koophandel sebagai berikut:

- 1) KUHD Buku I Bab IX mulai Pasal 246 s/d 286 mengenai asuransi pada umumnya.
- 2) KUHD Buku II Bab IX mulai Pasal 592 s/d 685 yang mengatur asuransi pengangkutan di laut, baik mengenai asuransi kapal laut maupun yang diangkut dengan kapal laut
- 3) Undang-Undang Pelayaran No. 21/1992 Pasal 86 tentang tanggung jawab pengangkutan.

## 16.2 Jenis Asuransi

Dalam dunia pelayaran, dikenal dua jenis asuransi, yaitu asuransi kapal dan asuransi muatan (cargo).

- 1) Asuransi Kerangka Kapal (*Hull & Machinery Insurance*)

Jenis asuransi ini untuk menutup kemungkinan kerugian atas kerangka kapal dan mesin kapal disebabkan oleh kejadian bahaya di laut (*Perils of the sea*) seperti pelanggaran atau tabrakan, kerusakan mesin, cuaca buruk dan lain-lain. Asuransi ini ditutup oleh pemilik kapal.

- 2) Asuransi Muatan (*Cargo Insurance*)

Asuransi muatan dibagi dua, yakni *Cargo Marine Insurance* dan *Cargo Liability Insurance*.



*a. Cargo Marine Insurance*

Asuransi yang ditutup oleh pemilik barang atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.

*b. Cargo Liability Insurance*

Asuransi yang ditutup oleh pengangkut atas kemungkinan kerugian yang disebabkan oleh kerusakan atau kehilangan barang selama dalam pelayaran.

### **16.3 Premi dan Sertifikat Asuransi**

1) Premi Asuransi

Premi asuransi adalah iuran berupa uang yang dibayarkan pada waktu tertentu oleh tertanggung kepada perusahaan asuransi yang mempertanggungkan. Dalam angkutan melalui laut atau dalam marine insurance, sebagian dari premi atau premiumnya dibayar lebih dahulu kepada perusahaan asuransi. Perusahaan asuransi harus dapat mengetahui lebih dahulu akan keuntungan yang didapat sehingga ketelitian diperlukan untuk menghitung besarnya premium asuransi yang harus diterima.

2) Sertifikat Asuransi

Sertifikat asuransi atau polis asuransi adalah kontrak tertulis antara perusahaan asuransi dengan pihak yang dijamin (tertanggung) yang memuat persyaratan dan ketentuan perjanjian.

Perincian dari sertifikat pertanggungan, yang harus diisi ialah:

- a. Perincian dari barang yang dikirim, seperti jumlah colli, merek, berat, jenis dari barang serta cara membungkusnya.
- b. Jenis angkutan, umpama melalui jalan darat, kereta api, nama dari kapal, tanggal dimuat, dan bilamana mungkin, nomor dari B/L.
- c. Jenis asuransi yang dikehendaki (*From Particular Avarage /FPA/ terbatas, all risk, special risk*)
- d. Perjalanan dari barang, umpama dari gudang *supplier* di London hingga gudang consignee di Surabaya.
- e. Jumlah yang diasuransikan



- f. Nama dan alamat yang ditanggung (yang memegang polis)
- g. Nama dan alamat dari perusahaan asuransi di tempat tujuan
- h. Jumlah sertifikat yang dibuat, dan salinan (copy) yang teratas akan diberi cap original.
- i. Tanggal dan tempat dikeluarkan, dan tanda tangan yang menanggung asuransi.

Sertifikat ini akan ditandatangani oleh yang diasuransikan sebelum dikirim ke perusahaan asuransi. Sertifikat dapat diisi dan diselesaikan oleh perusahaan asuransi setelah diterima dan dengan keterangan lebih lanjut oleh Forwarder atau oleh yang diasuransikan. Perusahaan forwarder atau EMKL, akan melihat agar tidak dapat terjadi asuransi ganda. Bila dalam keraguan, *forwarder* dapat menghubungi perusahaan asuransi dengan telex atau fax komunikasi terbaru agar tidak terjadi salah faham.

### **Kewajiban dari perusahaan Asuransi**

Badan atau perusahaan asuransi mempunyai kewajiban untuk membayar klaim asuransi. Sebelum membayar perusahaan harus yakin dahulu bahwa yang diasuransikan telah melakukan segelanya, antara lain:

- a. Telah melakukan segala upaya untuk melindungi barangnya
- b. Bila telah terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, telah melakukan upaya agar kerusakan yang lebih besar tidak akan terjadi
- c. Mempunyai cukup dana untuk dapat membangunnya kembali
- d. Bila telah menerima dokumen yang diperlukan, perusahaan asuransi akan membayar jumlah klaim dalam tempo waktu satu bulan
- e. Akan membuat *Letter of Subrogation* dimana ia akan memindahkan haknya untuk menuntut pelayaran kepada perusahaan asuransi.

### **Penyelesaian Klaim**

Setelah jelas pengiriman barang yang telah diasuransikan dengan wajar dan mengalami kerusakan atau kehilangan dalam pengangkutan,



maka pihak yang diasuransikan akan meminta ganti rugi kepada perusahaan asuransi. Klaim dari pihak yang diasuransikan harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen perlindungannya. Dengan cara ini perusahaan asuransi akan dapat menentukan jumlah kompensasi kerugian yang akan dibayar.

Dalam kiriman dengan kapal, pihak yang mengasuransikan diri atau *claimant* harus menyerahkan dokumen-dokumen tersebut:

- 1) Polis asuransi atau sertifikat asuransi
- 2) Copy invoice dari barang serta jumlah freight yang telah dibayar
- 3) Salinan dari surat-surat klaim dan jawabannya
- 4) Laporan dari surveyor
- 5) Keterangan dari laporan kehilangan, kekurangan, atau kerusakan.
- 6) Keterangan dari bukti pembayaran dari kerusakan atau penggantian
- 7) Dokumen lain yang ada kaitannya sehubungan dengan musibah ini.

#### **16.4 Permintaan Asuransi**

Permintaan asuransi dapat dilakukan oleh penyewa kapal dan pemilik barang.

- 1) Oleh Penyewa Kapal

Tergantung dari persyaratan yang ada dalam *charter party*, penyewa (*charterer*) dapat terkena risiko dan tanggung jawab seperti pemilik kapal. Terutama hal ini dapat terjadi pada *time charter*. Terutama hal ini dapat terjadi pada *time charter*.

Penyewa tentunya tidak akan dikenakan tanggung jawab dalam pelanggaran kapal maupun polusi atau kerusakan yang dilakukankapal terhadap pihak ketiga. Tapi ia dapat dikenakan tanggung jawab dalam klaim muatan.

Dalam hal ini, *time charter* dapat mengasuransikan dirinya kepada *Potrection and Indemnity (P&I) Club* meskipun cara menutup asuransi berbeda dengan kapal.





Penyewa juga dapat mengasuransikan dirinya terhadap asuransi Hull and Machinery (H&M) untuk mencegah kemungkinan terjadinya klaim bila umpamanya muatannya bergeser dan merusak kapal disebabkan oleh penyewa. Dengan cara ini, penyewa terlindungi dari klaim pemilik kapal.

## 2) Oleh Pemilik Barang

Barang yang dimuat di kapal mungkin milik dari penyewa (*Charterer*) atau pemilik kapal. Akan tetapi, biasanya milik pihak ketiga. Siapa pun yang menjadi pemilik kapal, lebih baik ia mengasuransikan dirinya terhadap kehilangan atau kerusakan barangnya, juga terhadap kontribusinya bila kapal terkena *general average* atau *salvage*.

Bila barangnya bersatus *Cost Insurance and Freight* (CIF) maka penjual yang akan menutup asuransinya dan bila berstatus *Free On Board* (FOB) maka pembeli yang menutupnya.

Penutupan asuransi dalam Intitute Cargo Clauses dapat berbentuk:

- Free of Particular Average (FPA)
- With Aveage (WA) or With Particular Average (WPA)
- All risk (AR)

Polis asuransi untuk kapal banyak didasarkan kepada Marine Insurance Act (MIA) tahun 1906. Peraturan atau undang-undang ini terutama ditujukan kepada H&M, P&I dan asuransi muatan (*Cargo Insurance*).

## 16.5 Penutupan Asuransi

Penutupan asuransi oleh pemilik kapal secara keseluruhan adalah:

### 1) Hull & Machinery (H&M)

Asuransi H&M menutupi kerugian terhadap kapal dan peralatannya, termasuk motor induk dan motor pembantu, alat bongkar muat, dan peralatan navigasi.

H&M juga menutupi kontribusi kapal dalam keadaan *general average and salvage* dan juga  $\frac{3}{4}$  tanggung jawab kapal dalam hal pelanggaran dengan kapal lain. Kebanyakan polis asuransi H&M berdasarkan atas



tanggungannya pemilik kapal meskipun secara luas belum seluruhnya pada *Institute Time Clauses Hull (ITC)*. Yang terdiri dari *basic perils* dan *Insurance perils*.

- a. Basic perils adalah risiko bahaya yang mencakup:
  - Bahaya di laut, sungai, danau, atau perairan yang dapat dilayani oleh kapal
  - Kebakaran dan ledakan
  - Pencurian di luar batas yang dilakukan oleh orang di luar kapal
  - Yettison atau membuang muatan karena terpaksa
  - Perompakan di laut
  - Kerusakan terhadap instalasi atau reactor nuklir
  - Benturan terhadap pesawat terbang atau obyek yang jatuh dari langit, instalasi dari dok atau pelabuhan serta perlengkapannya.
- b. Inchmarre perils adalah kecelakaan dalam kapal yang mencakup:
  - Kecelakaan pada waktu muat/bongkar atau memindahkan muatan/miyak
  - Pecahnya ketel, putusnya *As Propeller*, atau kerusakan tetap pada mesin atau badan kapal
  - Kelalaian dari nakhoda, perwira kapal, dan ABK seperti pandu
  - Kelalaian dari penyewa atau kontraktor untuk reparasi yang belum diasuransikan sebelumnya
  - Barratry atau tindakan dari nakhoda dan ABK untuk merusak atau menenggelamkan kapal untuk kerugian pemilik, asuransi, penyewa atau pihak ketiga lainnya.

Termasuk juga dalam asuransi Hull and Machinery (H&M) adalah:

- Tabrakan atau pelanggaran kapal
- General average dan salvage
- Tindakan yang dilakukan keadaan bahaya.



## 2) Protection and Indemnity Club (P&I Club)

P&I Club merupakan asuransi bersama para Pemilik/Operator kapal untuk menutup risiko yang tidak dapat diasuransikan pada perusahaan asuransi. Pada prinsipnya *P&I Club* tidak mencari keuntungan. Premi atau kontribusi ditetapkan berdasarkan besarnya klaim yang timbul pada tahun yang sebelumnya. Apabila klaim yang timbul pada tahun berjalan lebih kecil, maka besarnya premi pada tahun berikutnya akan turun dan begitu pula dalam tahun sebaliknya.

Di dalam dunia pelayaran terdapat beberapa P&I Club dimana para pemilik dan operator kapal menjadi anggotanya. P&I Club yang terkenal antara lain:

- a. The Britannia Steamship Insurance Association Ltd.
- b. The American Club
- c. The North of England Protection and Indemnity Association
- d. The Japan Ship Owner Mutual Protection and Indemnity Association.

Pada saat ini terdapat 14 P&I Club yang bergerak secara internasional dan mereka menutup liability insurance sebanyak 90% dari pemilik kapal di seluruh dunia.

Bagi perusahaan pelayaran yang menjadi anggota P&I Club, setiap klaim yang timbul diselesaikan melalui klub. Untuk maksud itu, semua berkas klaim yang timbul akan diserahkan ke klub untuk diteliti dan diputuskan apakah suatu klaim yang dapat dibayar dan sekaligus menyarankan besarnya klaim yang dapat dibayar.

P&I Club menutup asuransi untuk ABK, kerusakan yang disebabkan oleh kapal ke bangunan, dermaga, dan obyek tak bergerak lainnya. Selain itu, juga untuk mengeluarkan rangka kapal bila tenggelam karena tidak ditutup oleh asuransi biasa.

### **PERTANYAAN:**

1. Pengertian Asuransi adalah suatu metode bagi pihak-pihak yang menginginkan perlindungan dari berbagai bentuk bahaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana yang diorganisasikan oleh



perusahaan asuransi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi. Jelaskan pengertian atau devinisi asuransi sebagai suatu hunungan yang terjadi berdasarkan kontrak?

2. Jelaskan pengertian asuransi Protection and Indemnity Club (P&I Club)?
3. Di dalam dunia pelayaran terdapat beberapa P&I Club dimana para pemilik dan operator kapal menjadi anggotanya. P&I Club ada beberapa yang terkenal antara lain jelaskan?
4. Bila mengalami kerusakan atau kehilangan dalam pengangkutan, maka pihak yang diasuransikan akan meminta ganti rugi kepada perusahaan asuransi/klaim dari pihak yang diasuransikan harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen perlindungannya. Dengan cara ini perusahaan asuransi akan dapat menentukan jumlah kompensasi kerugian yang akan dibayar. Dokumen apa saja yang harus dilengkapi?





# **BAB XVII**

## **SYAHBANDAR**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Fungsi, Tugas dan Kewenangan Keamanan Syahbandar
2. Koordinasi Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan
3. Pemeriksaan dan Penyimpanan Surat, Dokumen Kapal dan Wara Kapal
4. Surat persetujuan Berlayar
5. Syahbandar Dapat Menahan Kapal d atas Perintah Tertulis Pengadilan
6. Sijil Awak Kapal

Dalam melaksanakan tugasnya Syahbandar mempunyai kewenangan sesuai yang diatur pada ketentuan atau undang-undang yang berlaku hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

### **17.1 Fungsi, Tugas dan Kewenangan Syahbandar**

Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan

Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search And Rescue /SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran. Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan Syahbandar mempunyai tugas:

- a) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- b) Mengawasi kegiatan alih muat di pelabuhan



- c) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran
- d) Mengawasi kegiatan selvagee dan pekerjaan bawah air.
- e) Mengawasi penundaan kapal
- f) Mengawasi pemanduan
- g) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- h) Mengawasi pengisian bahan bakar.
- i) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang
- j) Mengawasi pengerukan dan reklamasi
- k) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan
- l) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan oleh Syahbandar. Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugasnya, Syahbandar mempunyai beberapa hal sebagai berikut:

- a) Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
- b) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan
- c) Melakukan pemeriksaan kapal
- d) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar.
- e) Melakukan pemeriksaan keselamatan kapal menahan kapal atas perintah pengadilan.
- f) Melaksanakan siji Awak Kapal

Untuk melaksanakan keselamatan dan keamanan pelayaran, dibentuk kelembagaan Syahbandar.

## **17.2 Koordinasi Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan**

Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kerantinaan, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya.

Adapun koordinasi yang dilaksanakan oleh Syahbandar dalam rangka pengawasan dan penegak hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, Syahbandar dapat melakukan koordinasi dengan instansi terkait dalam hal keselamatan dan keamanan pelayaran:

- 1) Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban dipelabuhan sesuai ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (Port Security Commite).
- 2) Dalam melaksanakan fungsi tersebut Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia.
- 3) Bantuan keamanan dan ketertiban di pelabuhan di bawah koordinasi dalam kewenangan Syahbandar.

## **17.3 Pemeriksaan dan Penyimpanan Surat, Dokumen Kapal dan Warta Kapal**

- 1) Pemilik, Operator Kapal, atau Nakhoda wajib memberitaukan kedatangan kapalny di pelabuhan kepada Syahbandar.
- 2) Setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan.
- 3) Setelah dilakukan pemeriksaan , surat, dokumen dan warta kapal disimpan oleh Syahbandar untuk diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar.
- 4) Nakhoda kapal wajib mengisi, menandatangani, dan menyampaikan warta kapal kepada Syahbandar berdasarkan format yang telah ditentukan oleh Menteri.
- 5) Setiap kapal yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan, dan pada saat meninggalkan pelabuhan wajib mematuhi peraturan dan melaksanakan petunjuk serta perintah





Syahbandar untuk kelancaran lalu lintas kapal serta kegiatan di pelabuhan.

#### **17.4 Surat Persetujuan Berlayar**

- 1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan Syahbandar.
- 2) Surat Persetujuan Berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 jam, setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.
- 3) Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.
- 4) Penahanan Kapal

#### **17.5 Syahbandar dapat menahan kapal atas perintah tertulis pengadilan**

- 1) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan dapat dilakukan berdasarkan alasan:
  - a. Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana
  - b. Kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata.
- 2) Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.

#### **17.6 Sijil Awak Kapal**

Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apapun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar (Pasal 224 UURI 17 Tahun 2008).

Sijil awak kapal atau daftar awak kapal (disebut juga Monsterol) adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal. Yang dimasud anak buah kapal (ABK) adalah semua awak kapal dibawah Perwira kapal. Sijil awak kapal dibuat rangkap 2 (dua) dan dibuat dimuka pegawai pendaftar awak kapal (pegawai Syahbandar).

Lembar pertama untuk Pegawai Pendaftar dan lembar kedua untuk Nakhoda Kapal. Isi siji awak kapal adalah:

- 1) Nama anak Kapal
- 2) Nama kapal yang bersangkutan
- 3) Nama pengusaha kapal dan Nakhoda
- 4) Kedudukan setiap anak kapal dalam menjalankan dinas kapal
- 5) Penunjukan, siapakah diantara anak kapal itu adalah perwira kapal.

a. Sijil Awak Kapal dilakukan dengan tahapan:

- 1) Penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahbandar
- 2) Berdasarkan penandatanganan perjanjian kerja laut, Nakhoda memasukkan nama dan jabatan Awak Kapal sesuai dengan kompetensinya ke dalam buku siji yang disahkan oleh Syahbandar.

b. Sijil awak kapal ditandatangani oleh Nakhoda dan Pegawai Pendaftar awak kapal.

Ada beberapa hal penting mengenai siji awak kapal:

- a) Sijil awak kapal bebas dari meterai
- b) Dalam siji awak kapal juga berisi:
  - 1) Mereka yang mengadakan perjanjian dengan pengusaha kapal/majikan lain, apakah mereka sebagai anak buah kapal atau sebagai buruh bukan anak buah kapal
  - 2) Mereka dengan izin pengusaha kapal menjalankan usahanya sendiri diatas kapal, seperti; pemangkas rabut, binatu, dan lain-lain.
    - Kepada setiap anak buah kapal diperbolehkan melihat Siji Awak Buah Kapal dan perjanjian-perjanjian mengenai dirinya
    - Apabila dalam perjalanan ada penggantian Nakhoda atau anak kapal, maka Siji Awak Kapal harus diubah



di pelabuhan pertama yang disinggahi, disyahkan oleh Nakhoda baru dan Pegawai Pendaftar awak kapal.

- Dinas anak kapal hanya dapat dijalankan oleh mereka yang namanya tercantum dalam Sijil Awak Kapal.

c. Selanjutnya siapa sajakah yang masuk dalam Sijil Awak Kapal?

Sijil Awak Kapal ialah daftar nama perwira dan anak buak kapal (ABK) yang menjalankan dinas dalam kapal yang bersangkutan, yang dapat dirinci sebagai berikut:

- 1) Setiap Perwira dan ABK yang telah membuat Perjanjian Kerja Laut (PKL), serta yang diwajibkan menjalankan dinas kapal.
- 2) Orang-orang lain, yang dengan persetujuan pengusaha kapal atas tanggungan sendiri melakukan suatu perusahaan diatas kapal, misal tukang cukur, pemilik toko yang menjual barang-barang keperluan se hari-hari bagi pelayar
- 3) Orang-orang lain yang telah membuat perjanjian kerja dengan majikan selain pengusaha kapal, yang mewajibkan mereka untuk bekerja pada majikan lain tersebut.

d. Terdapat 4 (empat) golongan pekerja di kapal yaitu:

- 1) Golongan pertama: anak kapal yang mengadakan perjanjian kerja laut (PKL) dengan pengusaha kapal. *Anak kapal* tersebut adalah Perwira dan ABK, namanya tertulis dalam *Monsterol* dan menjalankan dinas anak kapal.
- 2) Golongan kedua: anak kapal yang mengadakan perjanjian perburuhan umum dengan majikan bukan pengusaha kapal. Mereka tertulis dalam *monsterol*, dan mejalankan dinas anak kapal.
- 3) Golongan ketiga: buruh bongkar muat, dan pekerja-pekerja untuk sementara waktu melakukan pekerjaan di kapal, misalnya tukang cat, tukang kayu, dan lain-lain. Mereka tidak masuk dalam *monsterol*, tetapi tercatat dalam daftar tersendiri

yang ditanda tangani Nakhoda dan Pegawai Pendaftar awak kapal. Mereka juga tidak menjalankan dinas anak kapal.

- 4) Golongan keempat: adalah pekerja perseorangan yaitu:
  - 1) Penumpang gelap, penumpang tidak bertiket dan tidak mampu membayar uang angkut. Nakhoda berwenang mengerjakan orang ini menurut kemampuannya dalam dinas anak kapal, sehingga ppelabuhan pertama untuk menurunkan dari kapal.
  - 2) Buruh tenaga pengganti yang diterima ditengah perjalanan dapat dipekerjakan dalam dinas anak kapalingga pelabuhan pertama yang disinggahi, dimana dia harus turun membuat Perjanjian Kerja Laut (PKL) dimuka Syahbandar/Pegawai Pendaftar awak kapal, lalu dimasukan dalam Sijil awak kapal.
  - 3) Penumpang, yang dalam keadaan darurat mengerjakanpekerjaan kapal, mereka tidak masuk dalam sijil awak kapal, dan akibatnya pekerjaan yang dilakukan tidak termasuk dalam dinas anak kapal.

e. Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Dalam perjanjian kerja laut terdapat beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah perjanjian antara seorang buruh kapal dengan seorang pengusaha kapal, dimana seorang buruh menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha kapal melakukan kerja dengan mendapatkan upah, baik sebagai Nakhoda atau anak kapal.
- 2) PKL dibagi 2(dua), yaitu PKL antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal, dan antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal.
- 3) Isi PKL antara pengusaha kapal dengan ABK adalah:
  - a. Nama lengkap dan nama kecil si buruh, hari tanggal lahir dan tempat kelahirannya
  - b. Tempat dan hari tanggal diadakan PKL tersebut.:



- 1) Penunjukan kapal, dimana si buruh akan menjalankan dinasny.
- 2) Perjalanan pelayaran ayang akan ditempuh
- 3) Kedudukan buruh pada waktu memasuki dinas
- 4) Catatan, apakah si buruh juga berjanji menjalankan dinas di darat, dan macam apa.
- 5) Jika mungkin, disebut tempat dan hari permulaan menjalankan dinas di kapal.
- 6) Ketentuan hal atas libur
- 7) Ketentuan tentang berakhirnya hubungan kerja.

Dengan memahami uraian singkat tentang sijil awak kapal, golongan kerja di kapal, dan perjanjian kerja laut sebagaimana uraian tersebut diatas, diharapkan setiap awak kapal, khususnya awak kapal perikanan, mengetahui posisi dirinya dikapal, tugas dan tanggung jawabnya setelah terikat kontrak kerja dengan pengusaha kapal, yaitu setelah ditanda tangannya PKL antara pengusaha kapal dengan awak kapal. Hal tersebut diharapkan dapat lebih mengoptimalkan kinerja awak kapal dalam menjalankan tugasnya di kapal.

Buku Pelaut disebut juga seaman book adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh Pemerintah yang berisi identitas fisik Pelaut yang tidak berdasarkan standar biometric sidik jari dan bukan sebagai dokumen perjalanan dan tidak dapat menggantikan paspor. Buku pelaut merupakan syarat wajib bagi seseorang pelaut. Untuk mendapatkan pengakuan sebagai pelaut maka setiap pelaut wajib memiliki seaman book atau buku pelaut. Persyaratan belum pernah memiliki Buku Pelaut.

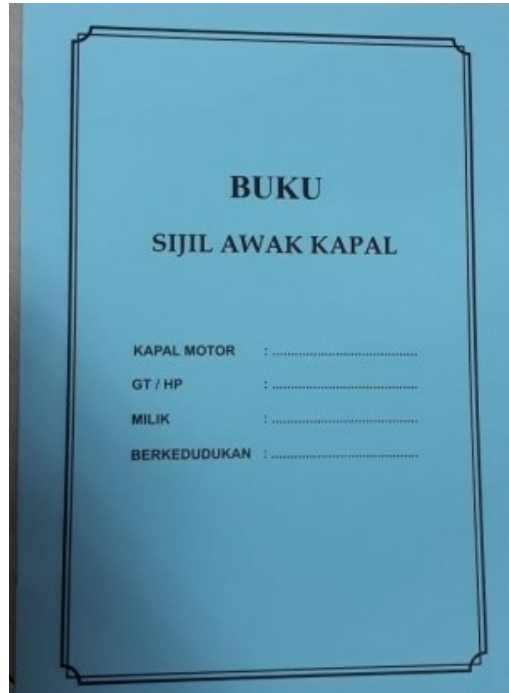
Buku Pelaut berisi semua track record pemilik selama berlayar dan disahkan oleh pejabat pemerintah yang berwenang.



Gambar 17.1 Pendaftaran Sijil Awak Kapal di Kantor Syahbandar



Gambar 17.2 Buku Pelaut



Gambar 17.3 Contoh Buku Sijil Awak Kapal

**PETANYAAN:**

1. Buku Pelaut disebut juga juga disebut seaman book adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh Pemerintah yang berisi identitas fisik Pelaut yang tidak berdasarkan standar biometric sidik jari dan bukan sebagai dokumen perjalanan serta tidak dapat menggantikan paspor. Untuk apa buku pelaut tersebut?
2. Sijil awak kapal atau daftar awak kapal (disebut juga Monsterol) adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal. Yang dimasud anak buah kapal (ABK) adalah semua awak kapal dibawah Perwira kapal, dibuat dimuka pegawai pendaftar awak kapal (pegawai Syahbandar). Apa saja isi sijil awak kapal tersebut?

3. Syahbandar dapat menahan kapal atas perintah tertulis pengadilan  
Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan dapat dilakukan berdasarkan alasan apa saja ?.







# **BAB XVIII**

## **KENAVIGASIAN**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Pengertian Kenavigasian Indonesia
2. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran
3. Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan Secara Umum
4. Kelaiklautan Kapal

Pemerintah bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menyelenggarakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sesuai dengan perkembangan teknologi. Selain untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya. Didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 81 Tahun 2000 tentang kenavigasian.

Navigasi atau pandu arah adalah penuntun kedudukan (posisi) dan arah perjalanan baik di medan sebenarnya atau di peta dan oleh sebab itulah pengetahuan tentang pedoman arah (copas) dan peta serta teknik penggunaannya haruslah dimiliki dan dipahami, navigasi dalam bidang kelautan dan perikanan diartikan proses melayarkan kapal dari satu tempat ke tempat lain dengan lancar, aman, dan efisien. Alat apapun perangkat navigasi merupakan suatu yang sangat penting dalam menentukan arah kapal untuk ditempuh agar kapal sampai ke tujuan dengan aman, cepat, selamat dan efisien. Dapat disampaikan beberapa pengertian-pengertian yang berkaitan dengan kenavigasian.

### **18.1 Pengertian Kenavigasian Indonesian**

- a. Kenavigasian adalah kegiatan yang meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran. Telekomunikasi pelayaran, hidrografi, alur dan pelintasan, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air, untuk kepentingan keselamatan pelayaran.



- b. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada diluar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- c. Fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau adalah fasilitas meliputi kolam pemindahan kapal (Lock), bendungan pengatur kedalaman alur (navigator barrage) dan bangunan untuk pengangkat kapal (ship lift) dan harus memenuhi persyaratan teknis.
- d. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara, dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optic, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
- e. Stasiun bumi pantai adalah stasiun bumi dalam dinas tetap satelit atau dalam beberapa hal, dalam dinas bergerak satelit pelayaran yang ditempatkan di suatu tempat tertentu di darat yang disediakan untuk jaringan pencatu bagi dinas bergerak satelit pelayaran.
- f. Stasiun bumi kapal adalah stasiun bumi bergerak dalam dinas bergerak satelit pelayaran yang ditempatkan di atas kapal.
- g. Stasiun pantai atau stasiun radio pantai adalah stasiun darat dalam dinas bergerak pelayaran.
- h. Stasiun kapal atau stasiun radio kapal adalah stasiun bergerak dalam dinas pelayaran yang ditempatkan di kapal yang tidak tertambat secara tetap kecuali stasiun secoci penolong.
- i. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- j. Buku petunjuk pelayaran adalah buku kepanduan bahan yang berisi petunjuk atau keterangan-keterangan yang dipergunakan bagi para pelaut agar navigasi dapat dilakukan dengan selamat.

## **18.2 Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran**

Telah dijelaskan bahwa sarana bantu navigasi pelayaran yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk keselamatan berlayar. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur- pelayaran dan perairan pandu maka ditetapkan zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangun tersebut. Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan dilakukan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan, bongkar muat barang termasuk petikemas dan naik turun penumpang serta keselamatan dan keamanan pelabuhan. Kenavigasian adalah kegiatan yang meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran. Telekomunikasi pelayaran, hidrografi, alur dan pelintasan, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air, untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan

- a. Sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan
- b. Sistem komunikasi dan
- c. Personel pengaman.

## **18.3 Keselamatan dan keamanan angkutan perairan secara Umum**

Keselamatan dan keamanan di perairan dapat terpenuhi dengan persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

- a. Kelaiklautan kapal wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:



- 1) Keselamatan kapal
  - 2) Pencegahan pencemaran dari kapal
  - 3) Pengawalan kapal
  - 4) Garis muat kapal dan pemuatan
  - 5) Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang
  - 6) Status hukum kapal
  - 7) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
  - 8) Manajemen keamanan kapal.
- b. Kenavigasian terdiri dari:
- 1) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran
  - 2) Telekomunikasi Pelayaran
  - 3) Hidrografi dan meteorology
  - 4) Alur dan perlintasan
  - 5) Pengerukan dan reklamasi
  - 6) Pemanduan
  - 7) Penanganan kerangka kapal
  - 8) Salvage pekerjaan bawah air.

Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim, adapun perlindungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

- 1) Kepelabuhanan
- 2) Pengoperasian kapal
- 3) Pengangkutan limbah, bahan berbahaya, dan beracun di perairan
- 4) Pembuangan limbah di perairan

#### 18.4 Kelaiklautan Kapal

Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk penyelenggaraannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud sebagai berikut;



- a. Material
- b. Kontruksi
- c. Bangunan
- d. Permesian dan perlistrikan
- e. Stabilitas
- f. Tata susunan keselamatan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio
- g. Elektronika kapal.

Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikasi oleh Menteri terdirisebagai berikut:

- 1) Sertifikat keselamatan kapal penumpang
- 2) Sertifikat keselamatan kapal barang dan
- 3) Sertifikat kalikan dan pengawakan kapal dan pengujian.

Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberikan wewenang dan memiliki kompetensi.



Gambar 18.1 Kapal patroli Navigasi

Untuk menjamin keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran, Pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi bangunan tersebut.



Gambar 18.2 Kapal-Kapal Navigasi akan melakukan pemasangan perambua

### **PERTANYAAN:**

1. Kelaiklautan Kapal ialah setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk penyelenggaraannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud, ada beberapa?
2. Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim, adapun perlindungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan serta penanggulangan pencemaran dari kegiatan, sebutkan dan jelaskan?

3. Kenavigasian adalah kegiatan yang meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran. Telekomunikasi pelayaran, hidrografi, alur dan pelintasan, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air, untuk kepentingan keselamatan pelayaran. Jelaskan apa pengertian Sarana Bantu Navigasi?







# **BAB XIX**

## **PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (*SEA AND COAST GUARD*)**

## **TUJUAN BELAJAR**

Setelah belajar bab ini, mahasiswa seharusnya dapat menjelaskan:

1. Fungsi untuk menjamin Terselenggaranya Keamanan dan Keselamatan
2. Dalam Melaksanakan Fungsinya Mempunyai Tugas
3. Untuk Pelaksanaan Melakukan Koordinasi
4. Kewenangan dalam Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan

Untuk menjamin keselamatan, keamanan dan penegakan peraturan di laut dan di pantai sesuai tugas dan fungsinya Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) ada beberapa ketentuan diatur sesuai undang-undang yang berlaku, terdiri beberapa fungsi sebagai berikut:

### **19.1 Fungsi Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dan pantai**

Untuk melakukan dalam menjamin keselamatan, keamanan dan penegakan hukum di laut serta pantai Penjaga laut dan Pantai mempunyai kewenangan tanggung jawab seperti disampaikan sebagai berikut:

- 1) Pelaksanaannya dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.
- 2) Penjaga laut dan pantai dibentuk dan tanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

### **19.2 Dalam melaksanakan fungsinya mempunyai tugas**

- a. Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran
- b. Melakukan pengawasan dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut.
- c. Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal
- d. Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksplorasi kekayaan laut.
- e. Pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran



- f. Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

### 19.3 Untuk pelaksanaan melakukan koordinasi

- a) Merumuskan dan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut
- b) Menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu.
- c) Kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan Pemerintah di wilayah perairan Indonesia.
- d) Memberikan dukungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu.

### 19.4 Kewenangan dalam penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut dan di pantai

- a) Melaksanakan patroli laut
- b) Melakukan pengejaran seketika (hot pursuit)
- c) Memberhentikan dan memeriksa kapal di laut
- d) Melakukan penyidikan



Gambar 19.1 kapal dan Petugas Penjaga Laut dan Pantai



Gambar 19.2 Kapal Patroli Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) yang sekarang sesuai dengan Undang-Undang NO. 17 Tahun 2008 menjadi Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea And Coast Goard*)

**PERTANYAAN:**

1. Untuk menjamin keselamatan, keamanan dan penegakan peraturan di laut dan di pantai sesuai tugas dan fungsinya Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) ada beberapa ketentuan diatur sesuai undang-undang yang berlaku, terdiri beberapa fungsi sebagai jelaskan.
2. Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai Kewenangan dalam penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut dan di pantai sebutkan?
3. Dalam melaksanakan fungsinya Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai beberapa tugas sebutkan?



## Arti Aneka Istilah Pengetahuan Kepelabuhanan

Regulator	Instansi pemerintah di pelabuhan yang melaksanakan fungsi; keselamatan pelayaran, bea dan cukai, imigrasi, karantina, keamanan dan ketertiban.
Sijil Awak Kapal/Daftar Awak Kapal	Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apapun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut.
Kenavigasian	Kegiatan yang meliputi sarana Bantu Navigasi pelayaran.
Navigasi atau pandu arah	Penuntun kedudukan ( <i>position</i> ) dan arah perjalanan kapal baik di medan sebenarnya atau di peta.
Kelaiklautan	Keadaan kapal yang memenuhi keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran
Sara Bantu Navibasi Pelayaran	Peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan efisiensi bernavigasi
Sea and Cost Guard Dryport	Penjagaan Laut dan Pantai Pelabuhan darat terletak di hinterland jauh darilaut berfungsi sebagai pelabuhan umum.
Pelabuhan Internasional hub	Pelabuhan utama primer melayani kegiatan angkutan laut nasional dan angkutan laut internasional.



Custom port	Pelabuhan berada dalam pengawasan Bea & Cukai.
Free port	Pelabuhan bebas
Pelabuhan Ferry	Pelabuhan penyeberangan dilakukan dengan kapal Ferry.
Kapal Ro-Ro (Roll on- Roll off)	Kapal bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk masuk dengan penggerak sendiri.
Interface	Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, darat dan laut.
Gateway	Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara.
Dryport	Pelabuhan daratan jauh dari laut
Hinterland Conection	Hubungan pelabuhan dengan daerah dibelakang pelabuhan.
Lighter	Kapal Tongkang.
Dolphin	Kumpulan tonggak-tonggak besi atau beton untuk sandar kapal.
Mooring Buoys	Pelampung pengikat untuk tambat kapal.
Single Buoys Mooring (SBM)	pelampung pengikat kapal tenker.
Deadweight	Bobot mati kapal.
Port Authority (Otoritas Pelabuhan)	Lembaga pemerintah di pelabuhan.
Health Caertificate	Sertifikat kesehatan.
Supplier/ Leveransir	Pemasok bahan makanan untuk kapal.
Capital Intensive	Penggunaan dana cukup besar.



Regulator	Instansi pemerintah di pelabuhan yang melaksanakan fungsi; keselamatan pelayaran, bea dan cukai, imigrasi, karantina, keamanan dan ketertiban.
Operator	Operator BHI yang melaksanakan usaha pelayanan jasa terhadap kapal dan barang.
Fasilitator	Pengelola pelabuhan umum.
Pengguna	Penerima atau pengirim barang dan pemilik kapal.
Freight Forwarder	Merupakan Jasa Pengurusan Transportasi/jasa pengurusan muatan.
Marine Surveyor	Biro Klasifikasi memeriksa mutu keadaan badan kapal.
Protection and Idemnity (P&I)	Asuransi yang memberikan proteksi kepada pemilik kapal, operator dan penyewa atas tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga.
Etmal	Perhitungan tariff jasa labuh tambat pada suatu pelabuhan 1 Etmal = 24 Jam.
Gross Register ton (GRT)	Volume/isi sebuah kapal dikurangi dengan isi sejumlah ruangan tertentu untuk keamanan kapal.
Netto Register ton (NRT)	Volume/isi sebuah kapal dikurangi dengan ruangan-2 yang tidak terpakai untuk mengangkut muatan.

Length Over All (LOA)	Jarak membujur kapal dari titik depan sampai ke titik haluan belakang (Panjang kapal).
Length Between Perpendicular (LBP)	Panjang kapal dihitung dari garis tegak depan sampai garis tegak belakang.
Port Congestion	Kemacetan di pelabuhan.
Long Term Storage	Penyimpanan jangka lama.
Usuable Storage Volume	Besarnya ruang penumpukan yang dapat dipakai.
Stacking Factor	Penumpukan yang di ijin.
Receipt/Delivery	Pemasukan barang/pengeluaran barang dari tempat penumpukan.
Agency agreement	Perjanjian keagenan.
Letter appointment	Surat perjanjian.
Advance money	Uang muka/ uang panjer.
Dredgers	Kapal keruk.
Coastal Shipping	Kapal-kapal menyusuri pantai.
Inter Ocean Shipping/Ocean Going	Pelayaran internasional.





# DAFTAR PUSTAKA

- Amir. 1993 *Ekspor Impor, Teori & Penerapan*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009,  
Tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001,  
Tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2000  
Tentang Kenavigasian
- Salam, A., 1993. *Manajemen Transportasi*
- Salim, A. 1994. *Manajemen Pelayaran Niaga Dan Pelabuhan, Sistem  
Transportasi Laut*
- Sardjono. 1997. *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*
- Soedjono. 2017. *Freight Forwarding*. Surabaya : CV. Perwira Media  
Nusantara
- Soedjono. 2017. *Administrasi Manajemen Operasi Petikemas*. Surabaya :  
CV. Perwira Media Nusantara
- Soedjono. 2019. *Administrasi Bisnis Pergudangan Di Pelabuhan*. Surabaya :  
Pondok Pesantren (Ponpes) Jagad 'Alimussirry
- Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 53 Tahun 2002,  
Tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional
- Suryawan, R.F. 2013. *Pengantar Kepabeanan, Imigrasi dan Karantina*
- Suyono. 2003. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Melalui Laut*,  
Edisi Ke 2
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008, Tentang  
Pelayaran
- Warman, J. 1997. *Manajemen Pergudangan*



