

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian perusahaan pelayaran

Menurut Suwarno, (2011:128) Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan Negara persero, perseroan terbatas (PT), perseroan comandier (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari satu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik didalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

2.2. Jenis-jenis Kapal Petikemas

Menurut Edi hidayat (2009) jenis-jenis kapal pengangkut petikemas terdiri atas:

1. *Semi container vessel*

Yaitu kapal yang di bangun dengan *compartemen* untuk mengangkut muatan-muatan breakbulk dan petikemas secara bersamaan. Kapal kapal jenis ini juga dikategorikan sebagai *general cargo vessel*.

2. *Full container vessel*

Yaitu kapal-kapal yang dibangun dengan *compartemen* kusus untuk mengangkut muatan-muatan petikemas. Secara khusus kapal-kapal jenis *full container* itu sendiri masih di golongan menjadi dua tipe yaitu:

- a. *Cellular type* yaitu kapal-kapal petikemas yang bentuk bangunan palkanya dilengkapi oleh tiang-tiang (*cell guide*) yang berfungsi sebagai penyangga petikemas agar posisi atau kedudukannya tetap mantap.
- b. *Roll-onl roll type* yaitu kapal-kapal petikemas yang dibangun dengan bentuk jaringan luar (*lines*) bertingkat yang berfungsi sebagai jalan *head truck* pembawa petikemas melalui *ramp door* yang di pasang dibagian buritan kapal, serta dilengkapi dengan *lift* untuk menaikan atau menurunkan petikemas pada posisi yang telah ditentukan.

2.3. Definisi muatan dan jenis muatan

Menurut Hananto soewedo, (2016:32) muatan adalah barang berupa *break bulk* (barang yang tidak di masukan ke dalam petikemas) yang akan di kapalkan atau barang yang di masukan ke dalam petikemas (*container*) untuk di kapalkan. Muatan kapal laut adalah muatan milik *shipper* atau pemilik barang yang tidak di kemas (*general cargo*) atau muatan yang dimasukan ke dalam petikemas.

1. Jenis muatan kapal laut

- a. General cargo (*break bulk*) muatan yang di kemas terpisah
- b. Curah kering (*dry bulk*) muatan kering seperti biji kopi
- c. Curah cair (*liquid cargo*) muatan curah yang berbentuk cairan
- d. Biji-bijian (*ore*) muatan biji yang di muat di kapal dalambentuk curah seperti biji kelapa sawit
- e. Muatan dalam container (*cargo in container*)

2. Pengelompokan muatan berdasarkan jenis pengapalannya Menurut Wahyu agung, P (2014:8)

a. Muatan Sejenis (*Homogen Cargo*)

Muatan ini adalah semua barang yang dikapalkan hanya terdiri dari satu jenis muatan, pengapalan muatan ini lazimnya dilakukan dengan menggunakan pembungkus tertentu atau langsung dengan cara curah (*ore*). Contoh muatan sejenis: Biji besi, Batu bara, Gandum / kedelai / jagung, pupuk, BBM, minyak sawit (CPO).

b. Muatan Campuran (*Heterogen Cargo*)

Muatan ini terdiri dari berbagai jenis barang dan jenis muatan ini sebagian besar menggunakan pembungkus / kemasan muatan atau dalam bentuk satuan (*unitize*). Contoh muatan campuran : muatan hasil pertanian (beras, kopra, jagung, jahe), hasil perkebunan (karet, kopi, tembakau, kelapa sawit, coklat dan lain-lain), hasil hutan (kayu, damar, rotan, ghandir), hasil tambang timah (timah, kaolin, bauksit), hasil industry/pabrikasi (elektronik, automotif, mesin-mesin, spare part,

kertas), hasil laut (ikan segar, tuna, udang), hasil kerajinan (furniture, barang-barang hiasan).

3. Pengelompokan muatan berdasarkan sifat muatan

a. Muatan Berharga

Jenis muatan yang mempunyai nilai yang sangat mahal atau muatan diklasifikasikan sebagai muatan berharga dan lazimnya sebagai besar milik pemerintahan.

b. Muatan Rahasia

Muatan ini sesuai dengan sifatnya harus dijaga kerahasiaannya oleh pihak kapal dan penyimpanan muatan dilakukan sendiri oleh Nahkoda kapal. Contoh muatan rahasia : Dokumen rahasia Negara, dokumen rahasia militer, sebagian dari perlengkapan militer dan muatan yang berkaitan dengan politik.

c. Muatan Berat

Muatan Berat ialah muatan yang beratnya lebih dari 19 ton per unit dan untuk mengangkutnya biasanya muatan berada di atas deck kapal dan diadakan pengikatan (*lashing*) secara akurat. Contoh: lokomotif, mesin pabrik, gerbong kereta api, dll.

d. Muatan Dingin

Ialah muatan yang memerlukan suhu dingin agar barang muatan tidak lekas rusak atau busuk dalam perjalanan., contoh : daging ikan dan buah – buahan.

e. Muatan Hewan hidup dan tumbuh – tumbuhan (life stock and plant)

Muatan hewan hidup dan tumbuh – tumbuhan yang sering diangkut dengan kapal laut yang khusus. Muatan yang diangkut antara lain: kerbau, sapi, kuda, dan bibit tumbuh - tumbuhan

f. Muatan Peka

Ialah muatan yang mudah tercemar, rusak oleh kondisi cuaca disekitarnya atau yang diakibatkan oleh pengaruh dari sifat – sifat muatan yang lain yang berada di dekatnya, contoh : beras akan mudah tercemar oleh aroma muatan karet yang berada di sekitarnya karena

beras bersifat *hydropis*. Beberapa contoh muatan peka lainnya adalah : gula, kopra, kain cita, terigu, dll.

g. Muatan Mengganggu

Jenis muatan ini mempunyai sifat yang dapat mengganggu kesehatan manusia maupun mengganggu muatan yang lain. Contoh: terasi, petai, ikan asin, carbon black, semen, dll.

4. Pengelompokan muatan berdasarkan jenis kemasan atau bentuknya

a. Muatan *Unitize*

Muatan yang dibentuk menjadi unit-unit muatan yang terdiri dari beberapa buah barang digabungkan menjadi satu dengan menggunakan "*pallet*" sebagai dasar untuk meletakkan barang atau dalam bentuk "*unibag*".

b. Muatan curah (Terurai)

Jenis muatan yang tidak memiliki pembungkus / kemasan dan penempatannya diatas kapal dilakukan tanpa menggunakan *pallet* dan lazimnya diangkat secara masal.

c. Muatan Cair

Seluruh muatan dalam bentuk cair dan menggunakan kapal khusus (*Tanker Ship*).

d. Muatan Peti Kemas

Peti kemas adalah jenis kemasan (*container*) yang pemakaiannya sudah dikenal sangat luas. Peti kemas dapat mengangkut muatan lebih banyak dan dapat menggabungkan berbagai muatan dari beberapa pemilik barang, mudah pengawasan dan penyimpanan di kapal atau di tempat penumpukan.

5. Barang berbahaya

Barang berbahaya adalah muatan yang karena sifatnya yang apabila didalam penanganan atau handlingnya tidak mengikuti ketentuan-ketentuan yang berlaku sesuai standard IMO dapat mengakibatkan bencana baik bagi manusia maupun harta benda.

2.4. Ukuran petikemas

Menurut Edy Hidayat (2009:52) ukuran muatan dalam pembongkaran atau pemuatan kapal petikemas dinyatakan dalam TEU (twenty food equivalen unit). Oleh karena itu ukuran standar dari petikemas dimulai dari panjang 20 *feet*. Maka satu petikemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU dan petikemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEU.

Badan internasional standar organization ISO, telah menetapkan ukuran ukuran petikemas sebagai berikut:

1. Petikemas ukuran 20 *feet*

Ukuran luar	: 20' (P) x 8' (L) x 8,6' (T) atau
	: 6,058 m x 2,438 m x 2,591 m
Ukuran dalam	: 5,919 m x 2,340 m x 2,380 m
Kapasitas	: 33 cbm
<i>Max pay load</i>	: 22,1 ton

2. Petikemas ukuran 40 *feet*

Ukuran luar	: 40' (P) x 8' (L) x 8,6' (T) atau
	: 12,192 m x 2,438 m x 2,591 m
Ukuran dalam	: 12,045 m x 2,309 m x 2,379 m
Kapasitas	: 67,3 cbm
<i>Max pay load</i>	: 27,396 ton

2.5. Jenis-jenis petikemas

Petikemas adalah suatu kemasan yang di rancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. (Wahyu agung 2014:47)

1. Jenis petikemas *general cargo container* Edy hidayat (2009:48)

- Genonerall purpose container* petikemas yang biasanya dipakai untuk mengangkut muatan umum (general cargo)
- Open side container* petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau

beratnya lebih mudah dimasukan atau dikeluarkan melalui samping petikemas.

- c. *Open top container* yaitu petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe petikemas ini dikeluarkan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukan lewat atas dengan menggunakan derek *crane*.

2.6. Proses penanganan kegiatan bongkar muat di pelabuhan

Menurut Wahyu agung, (2014:23) kegiatan bongkar muat adalah kegiatan pemindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya, yang meliputi kegiatan:

1. *Stevedoring / ship opration* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau memuat barang dari dermaga kekapal. Kegiatan *stevedoring* belum termasuk kegiatan lainnya, yaitu:
 - a. Persiapan dan pengikatan muatan
 - b. Pengangkatan muatan ke palka
 - c. Penurunan muatan dan pelepasan ganco
 - d. Pengambilan hook
2. *Cargodoring* atau *quay transfer operation* adalah kegiatan pemindahan muatan di dermga dari sisi lambung kapal ke lokasi penumpukan atau sebaliknya, Kegiatan di atas termasuk kegiatan yang meliputi:
 - a. Muatan di ambil dari tempat dimana muatan di daratkan oleh hook di sisi dermaga
 - b. Muatan di pindahkan dari sisi dermaga ke area penumpukan
 - c. Menempatkan atau menumpuk muatan di tempat penumpukan.
 - d. Peralatan di kembalikan ke sisi dermaga, untuk menyelesaikan siklus
3. *Receiving/delivery* adalah penerima barang di gudang, lapangan penumpukan dan penyerahkan dari sisi lambung kapal ke atas truk penerima barang untuk cargo yang dibongkar,sebaliknya untuk cargo yang akan dimuat ke kapal.

2.7. Dokumen – dokumen bongkar dan muat barang

1. Dokumen muat barang menurut Wahyu agung prihartanto, (2014:30-31) diantaranya:
 - a. *Bill of lading* adalah daftar yang dibuat oleh pelabuhan bongkar muat yang diserahkan kekapal mengenai barang apasaja yang akan dimuat kekapal.
 - b. *Cargo list* yaitu daftar muatan kapal yang mau di muat ke atas kapal berdasarkan *bill of loading*
 - c. Tally muat yaitu waktu barang di muat dilakukan penghitungan jumlah *colli* dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat di *telly sheet* muat
2. Dokumen bongkar barang
 - a. *Telly* bongkar
 Pada waktu barang di bongkar dilakukan penghitungan jumlah *colli* dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat di *telly sheet* bongkar
 - b. *Outtrun Report*
 Daftar dari semua jumlah barang dengan mencatat jumlah *colli* dan kondisi bagaimana barang waktu di bongkar
 - c. *Cargo Manifes*
 Rincian barang yang diangkut oleh kapal
 - d. *Sepesial Cargo List*
 Daftar semua barang yang kusus di muat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga dll.
3. Dokumen-dokumen dalam proses bongkar muat
 Dokumen – dokumen yang biasanya digunakan dalam bongkar muat, menurut Hananto Soewedo, (2016:71) antara lain :
 - a. Daftar muat (*loadig list*) adalah daftar yang dibuat oleh pelabuhan bongkar muat yang diserahkan kekapal mengenai barang apa saja yang akan dimuat kekapal.

- b. *Pre-stowage plan* adalah gambar sementara mengenai tempat atau lokasi muatan yang akan dimuat ke kapal yang dibuat oleh mualim 1.
- c. *Tally sheet* Adalah lembar perhitungan yang menjelaskan berapa banyak muatan yang akan dimuat atau dibongkar di atau dari kapal.
- d. *Daily report and time sheet* Adalah laporan harian yang dibuat oleh perusahaan bongkar muat (PBM) dan dilaporkan kepada pihak kapal tentang berapa banyak muatan yang dimuat atau dibongkar ke atau dari kapal.
- e. *Statement of fact* adalah laporan kenyataan tentang berapa banyak muatan yang dimuat atau dibongkar di atau dari kapal setelah aktifitas muat atau bongkar dilakukan.
- f. *Cargo damaged report* adalah laporan kerusakan muatan selama aktifitas muat atau bongkar yang dibuat oleh PBM dan diketahui oleh pihak kapal (Mualim I).
- g. *Short/over landed cargo* Laporan mengenai adanya kekurangan atau kelebihan barang yang dimuat atau dibongkar ke atau dari kapal dan dibuat oleh PBM serta diketahui oleh pihak kapal.
- h. *Mate receipt* (resi mualim) Surat tanda terima dari kapal bahwa barang telah diterima diatas kapal.
- i. *Bill of Lading* (konosemen) Dokumen perjanjian pengangkutan barang dilaut yang dibuat oleh perusahaan pelayaran yang dibelakang dokumen tersebut, terdapat pasal-pasal tentang perjanjian. Dokumen ini berfungsi untuk:
 - 1) Dokumen pengangkutan di laut
 - 2) Tanda terima barang diatas kapal, contohnya *mate receipt*
 - 3) Tanda terima uang tambang
 - 4) Tanda kepemilikan, contohnya *shipper invoice*
- j. *Cargo manifest* atau *freight manifest* Daftar muatan yang ada diatas kapal berdasarkan Bill of lading untuk pengecekan Doane.
- k. *Dangerous cargo list* (bila ada) Daftar muatan bahaya yang ada diatas kapal

2.8. Peralatan Bongkar Muat Petikemas

1. Menurut Edy Hidayat (2009:53) alat-alat yang digunakan dalam proses bongkar muat antara lain:

a. *Gantry crane*

Yaitu peralatan handling petikemas yang berfungsi mengangkat/membawa petikemas dari palka kapal hingga ke atas *chassis* pada saat pembongkaran muatan ataupun sebaliknya.

b. *Transtainer*

Adalah alat yang digunakan untuk menaikan atau menurunkan petikemas dari atau keatas *chassis* pada saat pelaksanaan penumpukan (*stacking container*) atau petikemas dilakukan di *container yard*. Alat ini mempunyai kemampuan melaksanakan proses penumpukan petikemas hingga 5 *tier* (tingkat) dan 6 *row* (jajar)

c. *Straddle carrier*

Bentuknya hamper sama dengan transtainer hanya ukuranya yang lebih kecil dan mempunyai pergerakan yang cukup lincah kesegala arah, alat ini berfungsi ganda sebagai alat penyusun/pembawa petikemas di lapangan penumpukan dan memiliki kemampuan menumpuk terbatas hanya 2 *tier* (tingkat) dan 1 *row* (jajar)

d. *Travellift*

Bentuk serta fungsi alat ini hamper sama dengan transtainer, perbedaanya hanya terletak pada pergerakan (*manuver*) serta kemampuanya dalam melaksanakan kegiatan proses penumpukan petikemas yang terbatas hanya 3 *tier* (tingkat)

e. *Reachstacker*

bentuk alat ini mempunyai *forklift* yang biasanya berfungsi mengangkat/menurunkan petikemas di dalam proses penumpukan.

f. *Top loader*

Bentuk alat ini menyerupai *forklift* yang biasanya berfungsi mengangkat/menurunkan petikemas di dalam proses penumpukan.

g. *Head truck*

Berfungsi menarik chasis yang membawa petikemas dari sisi kapal ke lapangan penumpukan atau sebaliknya.

h. *Chassis*

Memiliki fungsi sebagai alat pembawa petikemas yang selanjutnya ditarik oleh *head truck* dan dapat juga berfungsi sebagai tempat penumpukan petikemas sementara.

i. *Forklift*

Berfungsi sebagai alat untuk memindahkan barang-barang yang akan ditumpuk (*stuffing*) ataupun dibongkar (*stripping*) dari dalam petikemas.

2. Peralatan penanganan muatan petikemas di atas kapal

Menurut Hananto soewedo, (2016:62) untuk kapal petikemas, peralatan yang di sediakan di terminal meliputi:

- a. *Gantry crane* atau *container crane* (CC) yang digunakan bongkar muat dari darat atau sebaliknya
- b. *Rubber transtrainer gantry* (RTG) yang selalu ada di *container yard*
- c. *Trailer dan chassis* dengan head truck untuk pergerakan petikemas dari lambung kapal menuju *container yard* atau ke tempat lain.
- d. *Side loader* dan *top loader* untuk membantu pergerakan petikemas yang ada di CY *container yard*.
- e. Kusus petikemas dengan alat pendingin, tersedia alat untuk mengalirkan tenaga listrik sehingga petikemas pendingin masih dapat menjalankan fungsinya.

2.9. Instansi-instansi yang terkait dalam menangani bongkar muat

Menurut Edy hidayat (2009:6) kegiatan pelayaran timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan disuatu tempat dan akan dijual di tempat lain sehingga timbul semboyan *the flag*

follow the trade (bendera atau kapal mengikuti perdagangan). Oleh karena itu dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat 3 (tiga) pihak yang saling berhubungan hukum satu sama lain:

1. Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari satu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
2. Pengangkut barang (*carrier*) yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
3. Penerima barang (*consigne*), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.

Hak dan kewajiban ketiga pihak dalam pengapalan diatur oleh perundang undangan nasional/peraturan pemerintah dan beberapa konfensi internasional yang telah dibentuk guna mengatur masalah pelayaran, baik segi teknis pelayaran maupun segi niaganya. Disamping ketiga pihak tersebut masih terdapat pihak yang tidak saling berhubungan hukum/tidak diatur oleh undang-undang namun memiliki peranan yang sangat penting dalam dunia pelayaran yaitu:

- a. Ekspediter (perusahaan ekspedisi muatan kapal laut, *forwarder* dan lain-lain) adalah perusahaan yang menyelenggarakan usaha mengurus dokumen-dokumen dan formalitas yang diperlukan untuk mengirim/mengeluarkan barang dari kapal atau dari gudang atau lapangan penumpukan *container* di pelabuhan. Ekspediter menjadi wakil dari pengirim atau penerima barang muatan kapal laut.
- b. Perusahaan pergudangan (*warehousing*) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu muatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang.
- c. Perusahaan bongkar muat (*stevedoring*) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui

tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.

- d. Lembaga jasa pengurusan transportasi (*freight forwarder*) adalah perusahaan yang mengordinir angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door *shipper* sampai dengan door *consigne*.

2.10. Hambatan-hambatan faktor *idle time* akibat peralatan dan operator

Faktor penyebab *idle time* dapat diklasifikasikan menjadi beberapa faktor. Faktor *idle time* diklasifikasikan menjadi tiga, yang pertama karena kesalahan manusia, kedua karena kendala teknis, dan yang ketiga karena faktor alam (Setiawan, 2016).

1. Kesalahan manusia terdiri dari:
 - a. menunggu kedatangan truk
 - b. menunggu kedatangan operator
 - c. menunggu kedatangan buruh
 - d. keterlambatan memulai pekerjaan atau berhenti kerja lebih awal.
2. Sedangkan kendala teknis diklasifikasikan pada:
 - a. menunggu space kosong pada gudang
 - b. perbaikan karena kerusakan alat
 - c. perbaikan kerusakan kapal.
3. faktor alam yang meliputi:
 - a. hujan
 - b. pasang surut.