

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran**

Menurut Suwarno (2011) pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu:

1. Pelayaraan niaga (*shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan import oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan:

- a. Kapasitas mengangkut kapal laut lebih besar dari pada sarana lainnya.
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relative lebih rendah.
- c. Biaya angkutan berupa uang tambang (*freight*) perunit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor import dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan import yang dapat diangkut kapal-kapal asing. Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya.

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan Negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang/dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsuler) maupun luar negeri (ocean going shipping).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut :

- 1) *Place utility*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah dipindahkan ketempat lain.
- 2) *Time utility*, yaitu yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
- 3) *Ownership utility*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

## **2.2 Pelabuhan**

### **1. Pengertian Pelabuhan**

Menurut Imam Wahyima Udi & GataDian Asfari (2014) Pelabuhan adalah suatu daerah perairan (di samudera, estuari,/muara sungai, dan teluk) dengan kedalaman yang memadai dan terlindungi dari gempuran gelombang, angin, dan arus, dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat berlabuh atau bertambat, crane-crane untuk melakukan bongkar muat barang/hewan, gudang untuk menyimpan barang-barang dalam jangka yang cukup lama, selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal darat untuk menaik turunkan penumpang , mengisi BBM, dll. Serta memiliki akses ke darat dengan transportasi penghubung seperti kereta api dan truk. Dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bisa sangat jauh dari pelabuhan tersebut (hinterland).

## **2. Arti Penting Pelabuhan**

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara, bahkan bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut merupakan tulang punggung baik dari aspek ekonomi, sosial, budaya, pemerintah maupun pertahanan/keamanan nasional.

## **3. Macam-macam Pelabuhan**

Ada beberapa macam pelabuhan dilihat dari berbagai segi penyelenggaraan dan segi kegunaannya. Namun karena disini penulis menggunakan pelabuhan khusus pada saat praktek darat maka terdapat ada 2 jenis ditinjau dari segi penyelenggaraannya :

### **a. Pelabuhan Umum**

Diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan umumnya dapat dilakukan oleh pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

### **b. Pelabuhan Khusus**

Diselenggarakan untuk kepentingan sendiri dalam menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemilik pelabuhan.

## **4. Peran Otoritas Pelabuhan**

Menurut Benny Agus Setiono (2010) Inovasi undang-undang baru yang menyebutkan pengembangan otoritas pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung jawab utama mereka adalah untuk mengatur, memberi harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak tempat pelabuhan, jalur laut, (pengerukan), dan jaringan jalan pelabuhan. Setelah empat tahun pengembangan, undang-undang pelayaran baru dikeluarkan. Undang-undang ini mengandung sekitar 355 pasal yang mencakup berbagai macam masalah yang terkait dengan kelautan seperti,

pelayaran, navigasi, perlindungan lingkungan, kesejahteraan pelaut, kecelakaan maritime, pengembangan SDM, keterlibatan masyarakat, penciptaan penjaga pantai, dan banyak lagi.

## **5. Pengaturan Mengenai Terminal-terminal Swasta (khusus)**

Pemerintah pusat melalui Pelindo memiliki wewenang pengaturan terhadap pelabuhan-pelabuhan swasta di dalam wilayah kendali mereka, dan biasanya menggunakan wewenang, tersebut untuk menghindari persaingan dengan pelabuhankomersial mereka sendiri. Masalah tersebut telah diperdebatkan karena banyak pelabuhan swasta mampu mengakomodasi kargo (umum) pihak ketiga dan memiliki kapasitas yang tidak terpakai.

## **2.3 Keagenan**

### **1. Pengertian Keagenan**

Menurut Budi Santoso (2015) Keagenan adalah keterikatan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan *agent*, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*. *Principal* adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen di sebut *third party*.

### **2. Klasifikasi agen**

Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen, maka agen dapat di klasifikasikan dalam beberapa golongan, yaitu :

- a. *Universal agent*; terjadi pada saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakuakn semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen.

- b. *General agent* ; dengan memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka prinsipal telah menunjuk general agent.
- c. *Special agent* ; prinsipal dapat menentukan bahwa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu atau beberapa transaksi.
- d. *Agency coupled with an interest*; pada saat agen telah melakukan pembayaran dalam rangka menjalankan kewenangan yang diberikan padanya oleh prinsipal dalam aktivitas bisnis, dalam hal ini agen disebut *Agency coupled with an interest*.
- e. *Gratuitous agent* ; walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi atas jasa-jasanya, namun kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya.
- f. *Sub agent* ; dalam keadaan tertentu, kemungkinan prinsipal akan banyak diuntungkan apabila memberikan kewenangan pada agennya untuk mendelegasikan kewenangannya pada pihak lain.

#### **2.4 Pihak-pihak yang terkait Dalam Proses Keagenan**

Menurut Suwarno (2011) Kegiatan pelayaran niaga timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di suatu 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 ada beberapa pihak-pihak yang terkait dalam melaksanakan operasionalnya, sebagai berikut:

1. *Shipper* (Pengirim barang), yaitu orang atau badan hubung yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk di angkut ke pelabuhan tujuan.
2. *Carrier* (Pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.

3. *Consignee* (Penerima barang), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.
4. *Forwarder* atau Ekspedisi muat kapal laut (EMKL), yaitu perusahaan pelayaran yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen – dokumen untuk mengirim/menerimanya ke kapal/dari kapal atau dari gudang/ke gudang/lapangan penumpukan di pelabuhan, sebagai wakil pengirim/penerimaan barang muatan kapal laut.
5. Perusahaan pergudangan (warehousing) yaitu usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke atas kapal atau pengeluaran dari gudang.
6. *Container Freight Station* (CFS), yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa shipper kemudian digabungkan untuk dimasukkan dalam satu container (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari container dikeluarkan (*unstuffing atau stripping*) dan disimpan di gudang sebelum diambil *consignee* nya.
7. *Stevedoring* atau perusahaan bongkar muat (PBM) yaitu usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan *stevedoring* bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat kapal terlalu sedikit.
8. *Freight forwarder* adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasikan angkutan multimoda sehingga terselenggara angkutan secara terpadu sejak dari door *shipper* sampai dengan door *consignee*.

## **2.5 Pelayanan Dan Tugas Pokok Agen Pelayaran**

Pelayanan agen dimulai dengan penunjukan keagenan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik/operator kapal-kapal asing yang dikukuhkan dalam Agency Agreement. Sebelum kapal tiba, principal memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu

ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai general agent akan menunjukkan cabang-cabang sebagai *port agent* pelaksana untuk pelayaran kapal dan muatan kapal dari kapal principal.

Menurut Suwarno (2011) Tugas pokok, antara lain:

1. Pelayanan operasional kapal-kapal Principal.
  - a. *Port Information (Port facility, port formality, custom of the port)*.
  - b. Keperluan kapal, seperti bunker air, *provision, repair, maintenance, crewing* surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
  - c. Penyelesaian dokumen seperti *Bill of lading, manifest, hatch list, stowage plan, crew List*, dokumen untuk bongkar/muat, ship husbanding (*clearance in&out clearance*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, *port Administration*, dokumen kapal lainnya).
  - d. Permintaan *advance payment* untuk *part Expenses, cargo expense*, keperluan kapal, dan lain-lain.

## 2.6 Laporan informasi keagenan

Menurut Suwarno (2011) memberikan laporan kepada principal sebagai berikut :

1. Sebelum kapal tiba
  - a. *Port Agent* melalui *General Agent* memberi informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan rencana sandar, posisi gudang, booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya disbursement; dan
  - b. *Agent* juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat.
2. Waktu Kapal Tiba.
 

*Port Agent* memberitahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan muatan kapal.
3. Waktu kapal Tiba di pelabuhan.
 

Port agen melaporkan kepada general agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

4. Waktu Kapal Berangkat.

Port agent memberitahukan kepada general agent untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar/muat, berangkat *draft* kapal /*bunker on board*/isi, jumlah muatan yang di bongkar/di muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya disbursement.

5. Selanjutnya port agent segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet, outturn report, damage cargo list*, dan lain-lain) serta dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.

6. Memonitor perkembangan muatan.

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- a. Menjalin hubungan baik dengan *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*.
- b. Menandatangani *B/L* atas nama *principal*.
- c. Bila *consigne* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin *principal* (tertulis)
- d. Pelayanan terhadap kapal dan muatannya.
- e. Penyelesaian masalah *claim*.

Penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan *manual and fact* atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.

- f. Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *owner* bersifat *representative*. Dalam hal ini nunit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain:

- 1) Depatemen perhubungan dan Direktorat Jendral perhubungan laut.
- 2) Departemen tenaga kerja.
- 3) Direktorat Jendral Imigrasi.
- 4) Pemerintah Daerah (Dinas).
- 5) Komando Daerah Kepolisian.
- 6) Departemen Luar Negeri.



- 7) Badan Koordinasi Intelejen.
- 8) Dan sebagainya

## 2.7 Biaya Atau Tarif Jasa Pelayanan Kapal Di Pelabuhan

Pelabuhan memberi fasilitas atau pelayanan untuk kapal yang berkunjung. Pelayanan tersebut bisa di bagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang (KM 65 Tahun 1994), meliputi :

### 1. Pelayanan Kapal

#### a. Jasa labuh

Jasa labuh dikenakan terhadap kapal yang menggunakan perairan pelabuhan. Tarif jasa labuh didasarkan pada *gross register* ton dari kapal yang di hitung per 10 hari.

#### b. Jasa tambat

Setiap kapal 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 66 Tahun 1994. Bab III Pasal 4 yang berisi :

- 1) Tarif jasa tambat dikenakan terhadap kapal yang bertambat di tambatan beton/besi kayu, pelampung dan *breasting dolphin* pinggiran serta kapal yang merapat pada kapal induk yang sedang sandar/tambat.
- 2) Terhadap kapal ro-ro dan ferry yang apabila bertambat pada tambatan menggunakan *rampdoor*, dikenakan tarif tambatan sebesar 25 persen dari tarif dasar.
- 3) Kapal yang bertambat diberi batas waktu sebagai berikut :
  - 1) Kapal yang berukuran sampai dengan 999 GRT di beri batas waktu 3 etmal.
  - 2) Kapal yang berukuran 1.000 GRT sampai dengan 2.499 GRT diberi batas waktu 6 etmal.

- 3) Kapal yang berukuran 2.500 GRT sampai dengan 4.999 GRT diberi batas waktu 6 etmal.
  - 4) Kapal yang berukuran 5.000 GRT sampai dengan 9.999 GRT diberi batas waktu 8 etmal.
  - 5) Kapal yang berukuran 10.000 GRT sampai dengan 14.999 GRT diberi batas waktu 10 etmal.
  - 6) Kapal yang berukuran 15.000 GRT keatas diberi batas waktu 14 etmal.
- 4) Kelebihan waktu tambat dari batas waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat 3, dikenakan tarif jasa tambat sebesar 200 persen dari tarif dasar.
  - 5) Tarif jasa tambat dihitung sekurang-kurangnya untuk  $\frac{1}{4}$  etmal (6 jam) dengan pembulatan sebagai berikut :
    - 1) Pemakaian tambat sampai dengan 6 jam dihitung  $\frac{1}{4}$  etmal.
    - 2) Pemakaian tambat lebih dari 6 jam sampai dengan 12 jam dihitung  $\frac{1}{2}$  etmal.
    - 3) Pemakaian tambat lebih dai 12 jam sampai 18 jam dihitung  $\frac{3}{4}$ etmal.
    - 4) Pemakaian tambat lebih dari 18 jam sampai 24 jam dihitung 1 etmal.
  - 6) Kapal yang bertambat lebih dari satu tambatan (berpindah tambatan) perhitungan masa tambatnya didasarkan pada penjumlahan waktu dari penggunaan tambatan dan digunakan tarif tambatan tertinggi, tidak terasuk waktu bertambat pada pelampung dan *breasting dolphin*.

#### c. Jasa Pemanduan

Setiap kapal berukuran tonase kotor 150 GRT atau lebih yang berlayar dalam perairan pelabuhan waktu masuk, keluar atau pindahtambatan wajib menggunakan pandu. Sesuaidengan tugasnya, jasa pemanduan ada 2 jenis, yaitu :

- 1) Pandu laut adalah pemanduan di perairan antara batas luar perairan hingga batas pandu bandar.
- 2) Pandu bandar adalah pandu yang bertugas memandu kapal dari batas perairan bandar hingga kapal masuk di kolam pelabuhan dan sandar di dermaga.

Penyelenggaraan pemanduan di Indonesia ditentukan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 24 Tahun 2002 dan berlaku untuk kapal-kapal yang lebih besar dari 500 BRT. Perairan wajib pandu dibagi dalam kelas I, II, dan III. Pandu pelayanannya hanya memberi bantuan kepada nahkoda.

#### d. Jasa tunda

Kapal dengan panjang lebih dari 70 meter yang berolah gerak di daerah perairan pelabuhan, untuk pertimbangan keselamatan pelayaran dalam jasa menggunakan jasa penundaan. Demi keselamatan kapal yang berolah gerak dalam perairan pelabuhan, kapal harus me ketentuan penggunaan kapal tunda dan kapal kepil adalah sebagai berikut :

- 1) Panjang kapal 71 s/d 100 meter, minimal dibantu oleh kapal satu kapal tunda berdaya minimal 600 PK.
- 2) Panjang kapal 101 s/d 150 meter, minimal dibantu oleh dua kapal tunda dengan daya 1.600 PK s/d 3.400 PK.
- 3) Panjang kapal 151 s/d 200 meter, minimal dengan dua kapal tunda dengan daya 3.400 PK s/d 5.000 PK.

Jam pemakaian kapal tunda dihitung selama menunda kapal sejak mulai sampai dengan selese menunda ditambah jumlah jam keberangkatan dari dan kembali ke pangkalan. Penggenakan tarif jasa menundaan kapal tunda yang menunda atau mendorong atau menggandeng kapal, tongkang atau alat apung lainnya dari atau kepelabuhanan di luar daerah perairan wajib pandu dan atau kapal tunda yang melakukan pengawalan atau penjagaan kapal, dihitung berdasarkan PK kapal tunda yang di pakai. Kapal tunda bukan milik PT (Persero) Pelabuhan Indonesia dapat menunda kapal sebagai sarana bantu di

pemanduan diperaikan wajib pandu dengan ketentuan dilakukan bagi hasil dengan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia yang besarnya ditetapkan berdasarkan ketepatan.

Kapal dengan panjang lebih dari 30 meter atas pertimbangan keselamatan harus memakai kepil. Pengepilan kapal di dermaga umum menjadi tanggung jawab PT (Persero) Pelabuhan Indonesia.

e. Jasa Pelayanan Air Bersih

Penyediaan air bersih untuk kapal dan umum yang sumber airnya berasal dari PAM Pemerintah Daerah Setempat, tarifnya ditetapkan oleh Direksi, berdasarkan harga air bersih PAM ditambah dengan biaya eksplotasi. Penyedia air bersih untuk kapal dan umum yang sumber airnya di usahakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia atau bekerja sama dengan pihak lain.

## **2.8 Instansi-instansi Pemerintah Terkait**

Menurut gultom elfrida (2014) Ada beberapa instansi yang akan di hadapi oleh agen pelayaran sebelum kapal meninggalkan pelabuhan yaitu :

1. Bea dan Cukai

Tugas dari bea dan Cukai

- a. Mengadakan pengawalan terhadap kapal
- b. Mencegah adanya Penurunan barang dari kapal secara ilegal
- c. Mengadakan pemeriksaan fisik di atas kapal dan penyegelan apabila diperlukan.
- d. Menerima pemberitahuan umum dari ( PU ) dari pelayaran selambat-lambatnya pada hari atau jika hari minggu pada hari kedua setelah kapal tiba.

2. Imigrasi

Imigrasi memberikan imigration clereance pada crewlist dan passport setelah mengadakan penelitian atas passport /seaman book masing-masing crew atas pasport bagi penumpang. Cap keberangkatan pada passport. Bagi ABK asing pada kapaal niaga dapat menggunakan seaman book bila

tidak memerlukan pasport . Bagi penumpang yang di luar negeri sebelumpenumpang turun ke darat ,kapal harus menggunakan atau emasang bendera “N” berdasarkan Toolatings.

### 3. Karantina

Tugas Karantina kesehatan yaitu :

- a. Hewan : Mengeluarkan *Health Certificate* untuk hewan – hewan yang akan di muat dan meneruskan *Certificate* ini ke kantor Adpel sebagai *Clearance* dari karantina kesehatan.
- b. Tumbuhan : Mengeluarkan surat kesehatan tumbuhan atau makanan bagi yang dimuat atau yang di bongkar yang berarti tumbuh-tumbuhan atau makanan tersebut terbebas dari hama dan penyakit.

### 4. Pelindo

PT. Pelabuhan Indonesia II ( Persero ) atau sering di kenal sebagai Pelindo adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang Logistik, secara spesifik pada pengelolaan dan pengembangan pelabuhan. Memiliki fungsi yaitu :

- a. Menerima permohonan pandu untuk pemanduan kapal keluar
- b. mengadakan persiapan tunda
- c. sebelum mengadakan pemanduan kapal keluar, pandu melakukan penelitian terhadap lambung timbul kapal, syarat kapal, muatan kapal, dan kemungkinan adanya pelanggaran terhadap peraturan.
- d. Apabila dijumpai hal-hal yang membahayakan kapal dan adanya pelanggaran terhadap peraturan.

### 5. Syahbandar

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapaal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran.Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran. Tugas dari syahbandar yaitu :

- a. Melakukan pemeriksaan fisik diatas kapal
- b. Meneliti dokumen kapal dan dokumen awak kapal
- c. Mengembalikan dokumen kapal dan dokumen awak kapal
- d. Memberikan surat Persetujuan Berlayar setelah adanya cleance dari instansi terkait. Kapal meninggalkan pelabuhan denagn aman, lancar, tertib, teratur dan selamat.

## 2.9 Dokumen – dokumen Barang

Menurut Wahyu Agung P. (2014) Dokumen- dokumen yang harus dipersiapkan adalah :

### 1. Dokumen Pemuatan Barang

#### a. *Bill of Lading*

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bias ditransfer dari Shipper ke Consigne.

#### b. *Cargo List*

Daftar semua barang yang dimuat dalam kapal;

#### c. *Tally Muat*

Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam tally muat.

### 2. Dokumen Pembongkaran Barang

#### a. *Tally Bongkar*

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisi barang pada waktu dibongkar;

#### b. *Outturn Report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang pada waktu dibongkar.

#### c. *Cargo Manifest*

Keterangan rinci dari barang yang diangkut oleh kapal.

#### d. *Special Cargo List*

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dll.

e. *Statement of Facts*

Rekapitulasi dari seluruh Time Sheet yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

f. *Stowage Plan*

Gambar dari irisan memanjang / penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

g. *Damage Report*

Laporan kerusakan barang yang dibongkar muat dari dan ke kapal.

h. *Ship Particular*

Data- data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, design kapal, jumlah palka, jumlah crane dan kapasitas crane.

i. *Manifest*

Daftar barang yang akan di bongkar/muat dari kapal, berisi nama kapal, voyage, jenis barang, tonnage/kublikasi, No B/L, shipper, consignee, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

j. *Delivery Order*

Bukti kepemilikan barang yang berisina makapal, pemilik barang, jenis barang, party, jumlah colly, jumlah tonnage / kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

k. *Mate's Receipt* (Resi mualim)

Bukti pemutan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan dan di check kebenarannya oleh *Chief Officer* (Muslim I) berisi jenis barang yang dimuat, party, jumlah tonnage / kubikasi dan nama kapal pengangkutan.

## **2.10 Hambatan pelayanan keagenan**

Karena di sini menggunakan sistem online Inaportnet, yang baru saja ditetapkan oleh pemertintah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan

*Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, tertanggal 13 Oktober 2015. Menurut Budi Sitorus (2016) hambatan-hambatan dalam pelayanan keagenan menggunakan sistem *Inaportnet*, sebagai berikut :

1. Format isian yang tidak dijelaskan dan kurangnya dukungan informasi dari petugas.
2. Waktu terbuang hanya karena urusan inaportnet. Seharusnya online *Inaportnet system* memudahkan pengguna jasa dalam memproses.
3. Saat permohonan PPKB belum mendapat respon/penetapan oleh PT. Pelindo sehingga menimbulkan efek domino terhadap pembayaran labuh tambat dan persetujuan masuk (SPM) serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Syahbandar.
4. Keterlambatan dalam pelayanan kapal (labuh, tunda, tambat) dimana kapal itu disandarkan setelah semua dokumen yang diurus lewat inaportnet selesai padahal sistem belum sepenuhnya didukung oleh kesiapan dari pemerintah dan penyedia jasa.