

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka bertujuan menyimpulkan teori-teori, pemikiran atau konsep-konsep yang menjadi landasan atau petunjuk dalam penyusunan skripsi ini. Untuk memudahkan penulis dan pembaca dalam memahami skripsi yang berjudul “Analisis Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal Guna Menunjang Operasional Kapal Milik PT. Pertamina (Persero) Perkapalan Jakarta”, maka dikemukakan beberapa pendapat dan pengertian yang berhubungan dengan judul skripsi.

1. Sertifikat dan Surat-surat Kapal

Menurut Jusak Johan Handoyo, (2016:58), *certificates* adalah sertifikat kapal yang meliputi seluruh persyaratan dan pernyataan bahwa kapal benar-benar memenuhi persyaratan laik-laut tanpa ada pengecualian. Jadi sertifikat menjadi bukti tertulis bahwa kapal tersebut telah memenuhi syarat yang telah ditetapkan. Sedangkan Menurut Engkos Kosasih, dan Hananto Soewedo (2009:20), menyatakan bahwa:

Kelayakan kapal niaga dapat dibuktikan dengan memiliki sertifikat-sertifikat dan dokumen-dokumen sebagai berikut:

- a. *Certificate of Registry*, adalah surat tanda daftar kebangsaan. Artinya kapal tersebut berhak mengibarkan bendera dari Negara dan berhak atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut. Pendaftar tersebut tidak selalu warga negara dari negaranya, ada yang mendaftarkan kapalnya di negara lain untuk tujuan keringanan biaya (*flag of convenience*).Negara-

negara yang mau menerima pendaftaran dari warga negara lain misalnya Panama, Liberia, Honduras, Costa Rica. Namun, semua pemilik kapal warga negara Republik Indonesiadiharuskan mendaftarkan kapalnya di Indonesia. Surat tanda kebangsaan (*certificate of registry*) di Indonesia disesuaikan dengan besarnya kapal.

- b. *Tonnage Certificate* (Surat Ukur), adalah surat yang menyebutkan ukuran-ukuran penting kapal, tonnage, LOA, LBP, lebar, *draft*, ukuran palka, dan lain-lain. Surat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Syahbandar.
- c. *Seaworthines Certificate* (Surat Kesempurnaan), adalah sertifikat yang menyatakan kelaikan kapal termasuk perlengkapan berlayar. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Dit. Kapel/Syahbandar. Sertifikat ini merupakan sertifikat solas.
- d. Sertifikat solas terdiri dari Sertifikat Keselamatan Perlengkapan (termasuk *life raft certificate* dan *CO₂ instalation certificate*) serta keselamatan konstruksi. Sertifikat pada butir c dan d ini dikeluarkan setelah persyaratan nautis teknis dipenuhi (antara lain badan kapal, perlengkapan kapal, mesin-mesin, penataan lensa, pemadam kebakaran, perkakas jangkar, kemudi, memenuhi persyaratan).
- e. *Load Line Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul), adalah sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum agar stabilitas kapal terpelihara (untuk minimumnya sesuai ketentuan “*Plimsol Mark*”) yang dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla dan Biro Klasifikasi. Sertifikat ini berlaku selama lima tahun untuk Internasional *Load Line Certificate* (dengan pemeriksaan setiap tahun untuk *Load Line Inspection*), dikukuhkan tiap tahun.
- f. Sertifikat Pencegahan Pencemaran oleh minyak, adalah sertifikat bahwa kapal sudah diperlengkapai peralatan yang disyaratkan. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla. Cp. Dit. Kapel, masa berlaku lima tahun (dikukuhkan setiap tahun).
- g. *Safety Radio Telegraphy Certificate*, dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Syahbandar apabila pesawat radio telegrafi telah memenuhi syarat, masa berlaku satu tahun.
- h. *Safety Certificate* (Sertifikat Keselamatan) adalah pernyataan bahwa kapal penumpang telah memenuhi persyaratan badan kapal, mesin, kekedapan air, alat-alat penolong, radio telegrafi, dan sebagainya.
- i. *Hull Classification Certificate* dan *Machinery Classification Certificate* merupakan tanda dikelaskan pada salah satu Biro Klasifikasi. Sertifikat ini diperbarui setiap selesai *special survey* (4 atau 5 tahun sekali)

- j. Sertifikat *Hull* dan *Machinery Annual Inspection* yang diberikan oleh Biro Klasifikasi sebagai penjabaran tahunan dari *Hull/Machinery Classification Certificate*.
- k. Untuk kapal-kapal yang masih dilengkapi *winches* untuk bongkar muatan, dari Biro Klasifikasi diharuskan penyelenggaraan pemeriksaan:
- 1) *Cargo Gear* tahunan (hanya tes dan pemeriksaan visual) dengan diberikan sertifikat *Cargo Gear Annual Inspection*.
 - 2) *Cargo Gear* lima tahunan (tes secara teliti dan pembongkaran pin/*bush* dari boom dan blok-blok) dengan diberikan *Cargo Gear Quadrennial Certificate*.

Sertifikat-sertifikat lainnya:

SERTIFIKAT	MASA BERLAKU	CATATAN
Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Barang	2 tahun (dikukuhkan tiap tahun)	Ditjen Hubla
Sertifikat Bobot Mati Tonase	-	Biro Klasifikasi
Sertifikat Tonase Internasional	-	Ditjen. Hubla
Sertifikat Dispensasi (berkaitan dengan <i>Safety Equipment</i>)	2 tahun	Ditjen Hubla
<i>Document of Compliance</i> (ISM Code untuk perusahaan)	5 tahun	Ditjen. Hubla
Sertifikat Pengelolaan Keselamatan (ISM Code untuk kapal)	5 tahun	Ditjen. Hubla
Sertifikat Pengawakan Aman Minimum	1 tahun	Ditjen. Hubla
Sertifikat Pemeriksaan Akom. ABK	-	Ditjen. Hubla
Sertifikat-sertifikat Pemeriksaan Peralatan, Tanda Uji Jangkar/Rantai/Segel, Peralatan GMDSS, dan lain-lain	-	Biro Klasifikasi
Sertifikat CLC (Tanker)	-	Ditjen. Hubla

Tabel 2.1.
Sertifikat-sertifikat kapal lainnya.

Sertifikat termasuk kelengkapan kapal yang sangat penting dalam pernyataannya sebagai kapal yang memenuhi persyaratan

bahwa kapal laiklaut. Mulai dibangun hingga kapal dinyatakan dibesitukan, kapal tersebut tetap harus memiliki sertifikat yang valid, sebagai bukti bahwa kapal dinyatakan laiklaut. Jenis dan ragamnya sangat banyak. Menurut Jusak Johan Handoyo, (2016:172) Sertifikat umumnya terbagi menjadi dua kelompok, yaitu:

a. Sertifikat *mandatory*,

Adalah yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal yang diterbitkan oleh biro klasifikasi dari kapal tersebut.

b. Sertifikat *statutory*,

Adalah yang berkaitan dengan kepemilikan dan status kapal, serta pemenuhan persyaratan dengan pemerintah negara bendera dan pendaftaran kesehatan, radio, dan sertifikat awak kapal.

Dokumen-dokumen yang perlu disetujui/diterbitkan oleh *class* buku petunjuk memuat, perhitungan stabilitas kapal, petunjuk pengoperasian peralatan keselamatan, petunjuk pengendalian dan pengawasan pembuangan minyak dan catatan survei/lapran survey. *Class* adalah semua orang yang menyanggah profesi sebagai *class surveyor*, harus bekerja secara profesional sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah diamanatkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* sebagai badan independen, yang memeriksa kapal secara berkala dengan hasil survey yang sebenar-benarnya terhadap kondisi kapal dengan rekomendasi-rekomendasinya untuk mempertahankan kondisi

kapal agar menjadi lebih baik dan supaya kapal bertahan minimum dua puluh lima tahun.

2. Sertifikat Keselamatan Kapal

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 tentang Pelayaran, menerangkan bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dalam Pasal 117 Ayat 1, keselamatan dan keamanan kapal angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

- a. Kelaiklautan kapal dan
- b. Kenavigasian.

Dijelaskan dalam UU Nomor 17 tahun 2008 Pasal 117 Ayat 2 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a 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 pencemaran dari kapal;
- h. Manajemen keamanan kapal.

Dalam Ayat 3 Pasal 117 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diperjelas bahwa pemenuhan setiap persyaratan

kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:22) *Safety Certificate*, sertifikat keselamatan adalah pernyataan bahwa kapal penumpang telah memenuhi persyaratan badan kapal, mesin, kedap air, alat-alat penolong, radio telegrafi, dan sebagainya. Oleh sebab itu, kapal-kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri Perhubungan.

Sesuai dengan penjelasan Pasal 126 Ayat 2 UU No.17 tahun 2008 Tentang pelayaran, maka Direktorat Jendral Perhubungan Laut, melalui Direktur Perkapalan dan Kepelautan, menerbitkan Maklumat Pelayaran (MAPEL) 214 pada bulan September 2009, tentang jenis-jenis sertifikat keselamatan kapal, sebagai berikut:

- a. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang:
 - 1) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.
- b. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang:
 - 1) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang
 - 2) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
 - 3) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang.

Berdasarkan ketentuan *International Safety Management Code*, setiap operator kapal/pemilik kapal perlu mempunyai catatan-catatan sebagai berikut untuk pemenuhan sertifikat keselamatan:

- a. Berkaitan dengan alat keselamatan, diantaranya daftar alat penolong, catatan latihan sekoci, catatan perawatan sekoci, daftar alat pemadam api (busa, serbuk, CO₂, dan sebagainya).
- b. Berkaitan dengan lambung, catatan pemuatan *ballast*/muatan, catatan tugas/GS, catatan penerapan COW, catatan inspeksi internal tangki *ballast*, catatan monitor pembuangan minyak, prosedur survey.
- c. Berkaitan dengan mesin, daftar suku cadang/perkakas mesin maupun listrik, pengukuran isolasi kabel, catatan tes tutup mati dalam darurat, catatan tes tutup klep jarak jauh, catatan tes *automation/control*, laporan KKM (Kepala Kamar Mesin) mengenai *Continuous Machinery of Survey* (CMS), catatan *check list*, mesin-mesin penting, dan lain-lain.

3. Operasional

Haizer dan Render menerangkan operasional adalah suatu kegiatan untuk mengubah bentuk yaitu berupa masukan/*input* menjadi *output* sehingga lebih bermanfaat dari bentuk aslinya, baik berupa barang atau jasa (2009:4). Sedangkan menurut Eddy Herjanto, definisi operasional merupakan suatu definisi yang berdasarkan pada suatu karakteristik yang dapat diobservasi (pengamatan) dari apa yang sedang didefinisikan ataupun juga mengubah konsep-konsep yang berupa konstruk dengan kata-kata yang dapat menggambarkan suatu

perilaku maupun gejala yang dapat diamati serta yang dapat diuji dan ditentukan kebenarannya oleh orang lain (2007:34).

Operasi adalah kesatuan kegiatan dari keseluruhan fungsi yang ada di perusahaan untuk melaksanakan rencana strategis untuk dapat terus bertahan dan beroperasi. Kegiatan produksi dan manufaktur adalah bagian dari fungsi operasi. Pada umumnya terdiri atas berbagai fungsi seperti pembelian, pengelolaan material, produksi, kontrol persediaan, kontrol kualitas *output* dan pemeliharaan. Menurut Fogarty, Schroedee (1994) definisi kegiatan operasi terdiri dari pengelolaan fungsi organisasi dalam menghasilkan barang dan jasa, adanya sistem transformasi yang menghasilkan barang dan jasa, serta adanya pengambilan keputusan sebagai elemen penting dari manajemen operasi.

Dalam sebuah perusahaan, operasi merupakan salah satu fungsi dari bisnis disamping financial, marketing, maupun personalia. Operasi tidak dapat berdiri sendiri, melainkan harus selalu berhubungan dengan fungsi-fungsi lainnya. Setiap perusahaan memiliki fungsi operasi, maka manajemen operasi berfungsi untuk memanager fungsi operasi dalam suatu organisasi.

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo, dalam bukunya Manajemen Perusahaan Pelayaran Edisi Kedua (2009:57) menerangkan bahwa dalam kegiatan operasional perusahaan pelayaran memiliki tugas pokok adalah sebagai berikut:

- a. Mengatur pengoperasian kapal agar menguntungkan.
- b. Menyusun anggaran eksploitasi, terutama yang menyangkut pendapatan *freight/charter* dan biaya variabel.
- c. Memasarkan ruangan kapal dan *canvassing* muatan,

- d. Menyelenggarakan logistik muatan dan mengoptimalkan penggunaan *container*.
- e. Menyusun jadwal pelayaran armada dengan memperhatikan jadwal *docking/survey/repairs* yang disusun oleh direktorat armada.
- f. Menentukan uang tambang.
- g. Merundingkan *agency agreement* dan mengangkat agen.
- h. Merundingkan kontrak dan menunjuk perusahaan bongkar/muat.
- i. Merundingkan kontrak dengan perusahaan *warehousing/terminal* serta penunjukannya,
- j. Merundingkan kontrak dengan kepanduan/perusahaan kapal tunda dan regu-regu pengepilan (*mooring gangs*).
- k. Menghadiri rapat-rapat dengan tenaga kerja bongkar muat.
- l. Mengikuti peraturan nasional maupun internasional yang menyangkut operasi, misalnya tentang muatan berbahaya, kemasan-kemasan baru, dan cara bongkar muat baru serta peralatannya.
- m. Mengikuti persyaratan-persyaratan angkutan laut.
- n. Mengumpulkan *port information (update)* dari agen-agen/perwakilan-perwakilan.
- o. Mengusulkan kapal untuk diistirahatkan (*laid up*) sementara, bila merugikan, sementara menunggu analisis rute yang menguntungkan.
- p. Menyelenggarakan pembelian-pembelian untuk kebutuhan direktorat/unit usaha.
- q. Merencanakan bongkar muat kapal dengan *port captain*.
- r. Mengeluarkan instruksi-instruksi operasional kepada kapal dan para agen/perwakilan.
- s. Mengurus dan menangani *claim*.
- t. Mengageni kapal-kapal asing, sesuai kontrak/surat penunjukan.
- u. Melaksanakan pembinaan cabang-cabang dan lain-lain.

Jadi, pada garis besarnya divisi operasional perusahaan pelayaran merupakan manajemen usaha di bawah koordinasi dari direktur usaha yang bertugas melaksanakan pengelolaan perusahaan dalam pengoperasian kapal-kapal milik dan atau kapal-kapal *charter*, pemasaran ruangan kapal, logistik muatan, pemanfaatan peti kemas, penyelenggaraan keagenan, pembinaan operasional di cabang-cabang, dan sebagainya.

4. Jenis-jenis Kapal

Menurut Rahardjo Adisasmitha dalam bukunya Analisis Kebutuhan Transportasi, sarana transportasi laut terdiri dari kapal-kapal mesin (*mechine vessel* disingkat MV) dari berbagai jenis dan ukuran, kapal kayu bermotor, perahu bermotor, perahu layar, dan sampan (2015:138). Pengertian kapal dapat didefinisikan sebagai “*a ship is a floating vessel which is self propelled an capable of carrying cargo or passenger*” (*The Marine Encyclopaedic Dictionary* by Eric Sullivan) dimana dapat diartikan bahwa kapal adalah sarana angkutan terapung di air yang dapat bergerak/berpindah sendiri dari satu tempat ke tempat lain dan mampu mengangkut atau memindahkan muatan/barang atau penumpang. Tipe atau jenis kapal dapat ditinjau dari fungsi dan tujuannya, jenis muatannya, daerah pelayarannya, jenis tenaga penggerakannya dan tipe bangunan atasnya.

a. Ditinjau dari Jenis Muatannya

1) Kapal barang atau kapal kargo

Kapal barang adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan *crane* dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran. Contoh dari kapal barang adalah kapal *general cargo* dan kapal petikemas. Kapal *general*

cargo adalah kapal untuk mengangkut muatan umum yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun yang dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain, sedangkan kapal petikemas adalah untuk mengangkut muatan yang dimasukkan ke dalam *container* atau muatan-muatan yang perlu dibekukan dalam *reefer container*. Berikut contoh gambar dari kapal *general cargo* dan kapal petikemas (*container*):



2) Kapal penumpang

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas. Kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal ferri.

Kapal ferri adalah jenis kapal penumpang yang melayani penyeberangan anatar pulau yang terjadwal.

Kapal ini mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang.

Kadang-kadang penumpang tidur bersama muatan/barang bawaan penumpang yang dikenakan biaya pengangkutan.

Sedangkan kapal Ro-Ro memiliki pengertian sama dengan kapal ferri hanya yang membedakan muatan diatas trailer masuk dari belakang bersama trailernya (*roll on*) juga dibongkar bersama trailernya (*roll off*). Berikut contoh gambar dari kapal penumpang yang dimiliki oleh PT.

Pelayaran Nasional yaitu kapal Ciremai.



Gambar 2.3.
Kapal Penumpang KM. Ciremai

Berikut contoh dari gambar kapal ferri dan kapal Ro-Ro:



Gambar 2.4.
Kapal Ferri



Gambar 2.5.
Kapal Ro-Ro

3) Kapal muatan curah

Kapal muatan curah atau *bulk carrier* adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah (tidak menggunakan wadah/pembungkus) yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar dan cara memuatnya dengan jalan mencurahkan muatan ke dalam kapal. Contoh dari kapal muatan curah yaitu kapal tanker. Kapal ini dibagi dalam beberapa ruangan vertikal yang terdiri dari tangki-

tangki dan sekat-sekat vertikal. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga di pecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa dan perlengkapan pompa. Biasanya mesin dan bangunan kamar-kamar berada di belakang sehingga dapat mencegah melebar nya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Berikut ini adalah contoh gambar dari kapal tanker:

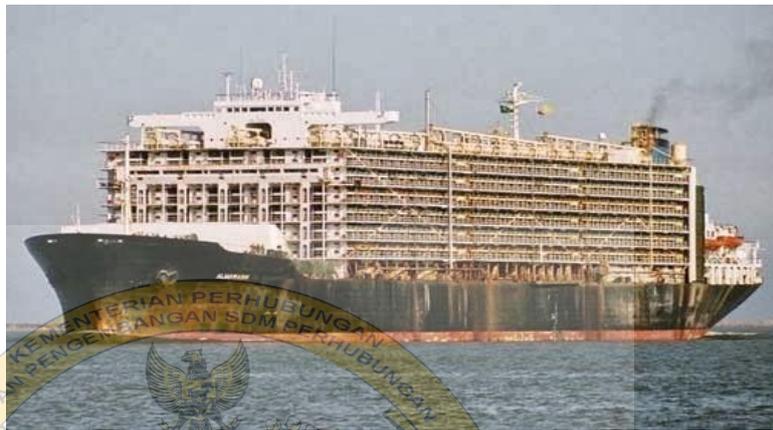


Gambar 2.6
Kapal Tanker

4) Kapal khusus

Kapal khusus adalah kapal yang secara khusus memuat muatan tertentu saja, di mana bentuk konstruksinya disesuaikan dengan barang muatannya. Contohnya seperti kapal ternak dan kapal *Liquid Natural Gas* (LNG). Kapal ternak adalah kapal yang di desain khusus untuk mengangkut muatan hewan-hewan ternak seperti sapi, kambing, dan sebagainya. Kapal ini biasanya sudah dilengkapi dengan kandang-kandang khusus untuk

hewan ternak tersebut serta dilengkapi dengan persediaan makanan ternak itu sendiri. Berikut adalah contoh dari gambar kapal:



Gambar 2.7.

Kapal Ternak

Kapal LNG adalah kapal yang didesain khusus untuk mengangkut gas asli yang dicairkan. Kapal ini menyimpan LNG hingga dapat diturunkan ke kilang minyak yang didistribusikan melalui pipa. Berikut contoh gambar dari kapal LNG.



Gambar 2.8.

Kapal *Liquefied Natural Gas*

b. Ditinjau dari Daerah Pelayarannya

1) Kapal samudera

Kapal samudera adalah kapal yang daerah pelayarannya di perairan laut lepas atau digunakan untuk perdagangan antara negara. Kapal samudera ini di desain konstruksinya mampu melewati berbagai macam perairan karena setiap negara berbeda-beda tingkat ke ekstriman perairannya. Contohnya kapal penumpang, kapal barang.

2) Kapal pantai

Kapal pantai adalah kapal yang daerah perairannya di perairan dangkal atau disekitar pantai. Umumnya kapal jenis ini berukuran kecil. Seperti kapal penangkap ikan.

3) Kapal sungai dan danau/penyeberangan

Kapal penyeberangan adalah kapal yang secara khusus untuk melayani penyeberangan antar pulau. Kapal jenis ini daerah pelayarannya di sungai atau danau, seperti kapal ferri dan kapal Ro-Ro.

5. Sistem Pengoperasian Kapal

Dalam perusahaan pelayaran dapat mengoperasikan/ mengusahakan kapal-kapalnya dalam dua jenis yaitu dicarter/disewakan kepada pihak ketiga dan dioperasikan sendiri. Sebelum menyewakan kapal ada sebuah perjanjian yang dibuat. Kedua belah pihak, baik pemilik kapal dan calon pencarter perlu

mempertimbangkan berbagai hal. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:38) menjelaskan bahwa pertimbangan yang perlu diperhatikan sebelum menyewa kapal adalah sebagai berikut:

- a. Calon pencarter perlu memastikan akan meraih muatan dan merencanakan eksploitasi kapalnya.
- b. Pemilik kapal juga perlu menganalisis agar kapal tidak menganggur sebelum maupun sesudah dicarter.
- c. Setelah keduanya saling setuju, tuangkan kesepakatan sementara dalam “*Fixture Note*”, sehingga calon pencarter dapat mencari muatan.
- d. Apabila ragu-ragu dalam membuat *Charter Party*, bisa menggunakan form yang sudah baku dari BIMCO, BP *Time* untuk *Time Charter* GENCON 66, *Shell Voy. 3* untuk *Voy. Charter* dan sebagainya.

Dalam hal ini pemilik kapal akan menerima pendapatan charter dan membiayai beberapa jenis biaya sesuai perjanjian charter.

Beberapa jenis sewa kapal yang umum dipakai di pasar adalah:

- a. *Bareboat charter*, adalah sewa menyewa kapal seutuhnya tanpa ABK disewa oleh pihak kedua, jadi seluruh kebutuhan operasi, material, perawatan dan perbaikan kapal menjadi tanggung jawab penyewa, dan memperlakukan seperti miliknya sendiri sampai batas waktu yang telah ditentukan.
- b. *Time charter*, adalah sewa kapal lengkap dengan ABK, sertifikatnya, perawatan dan perbaikan ditanggung oleh pemilik kapal. Adapun umumnya pemakian bahan bakar minyak dan air tawar ditanggung oleh penyewa yang mengoperasikannya.
- c. *Voyage charter*, adalah sewa menyewa kapal untuk satu *voyage* atau lebih dari satu pelabuhan ke satu atau beberapa pelabuhan

tujuan. Semua biaya operasi menjadi tanggung jawab pemilik kapal.

Kapal yang dioperasikan sendiri yaitu kapal yang dimiliki dioperasikan sendiri dan semua jadwal pelayaran ditetapkan dan dioperasikan oleh pemilik kapal tersebut. Dengan demikian semua keuntungan yang diperoleh menjadi milik pemilik kapal. Bila kapal milik tidak cukup, kapal dapat dicarter dari pihak ketiga untuk dioperasikan sendiri. Sistemnya hampir sama pengoperasian kapal milik, biaya variabel semua ditanggung oleh operator, sedangkan biaya tetap pembebanannya tergantung perjanjian sewanya.

6. Kapal Milik

Perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal-kapalnya bagi kepentingan dan keuntungan perusahaan, dalam kenyataannya tidak semua kapal adalah kapal miliknya sendiri, yang harus melakukan penerapan manajemen perawatan dan perbaikan kapal, akan tetapi di dalamnya ada juga yang kapal-kapal yang disewa atau bukan kapal miliknya sendiri. Menurut Jusak Johan Handoyo, kapal-kapal milik adalah unit kapal yang secara keseluruhan dibeli oleh perusahaan atau perorangan, di mana kapal-kapal tersebut dioperasikan sendiri ataupun disewakan oleh pihak kedua. Kapal milik adalah “asset” perusahaan yang harus di kelola dengan sebaik-baiknya (2016:31).

Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo, menerangkan bahwa kapal yang dioperasikan sendiri yaitu pemilik kapal menjadi operator kapal milik sepenuhnya dengan menetapkan dan melaksanakan trayek, jadwal, rencana produksi, *crewing*, dan pemeliharaan armadanya. Dengan demikian, pemilik kapal memperoleh seluruh pendapatan *freight* dan membiayai seluruh biaya operasionalnya (2009:37).

Jika kapal dioperasikan sendiri, seluruh kebutuhan kapal menjadi tanggung jawab pemilik kapal dan jika disewakan, pemilik kapal tetap harus memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu bagi kapalnya, dan mengontrol kepada penyewa agar kapal miliknya tetap dioperasikan dengan baik dan mempertahankan kapal laiklaut. Perkembangan dan kemajuan dunia maritim yang semakin cepat, dengan persyaratan-persyaratan yang semakin tinggi, menyebabkan harga kapal-kapal niaga semakin tinggi.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional digunakan untuk mempermudah pembaca dalam memahami istilah-istilah yang ada dalam penelitian ini. Beberapa pengertian itu adalah sebagai berikut:

1. Pas Besar adalah surat tanda kebangsaan kapal yang diberikan sebagai legalitas untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal termasuk kapal penangkap ikan untuk kapal berukuran 7 GT sampai dengan ukuran kurang dari 175 GT.

2. Pas Kecil surat tanda kebangsaan kapal yang diberikan sebagai legalitas untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal termasuk kapal penangkap ikan untuk kapal berukuran kurang dari 7 GT.
3. LOA (*Length Over All*) adalah jarak membujur kapal dari titik terdepan hingga haluan kapal sampai ke titik terbelakang dari buritan kapal diukur sejajar lunas.
4. LBP (*Length Between Perpendicular*) adalah panjang kapal dihitung dari garis air sampai geladak lambung bebas/garis *deck*.
5. *Draft* kapal adalah jarak vertical antara garis kapal sampai dengan lunas kapal, semakin banyak muatan kapal semakin dalam kapal masuk ke dalam air. *Draft* digunakan untuk menetapkan kedalaman alur pelayaran yang dilewati kapal serta kolam pelabuhan termasuk kedalaman air di dermaga.
6. Ditjen Hubla kependekan dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut adalah menyelenggarakan tugas pokok Kementerian Perhubungan dan merumuskan kebijakan, standarisasi teknis di bidang perhubungan laut berdasarkan kebijakan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan serta peraturan perundang-undangan yang berlaku.
7. Dit. Kapel kependekan dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan adalah unit dibawah Ditjen Hubla yang mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan

pelaporan di bidang kelaiklautan kapal, pengukuran, pendaftaran, dan kebangsaan kapal, nautis, teknis dan radio kapal, pencemaran dan manajemen keselamatan kapal dan kepelautan.

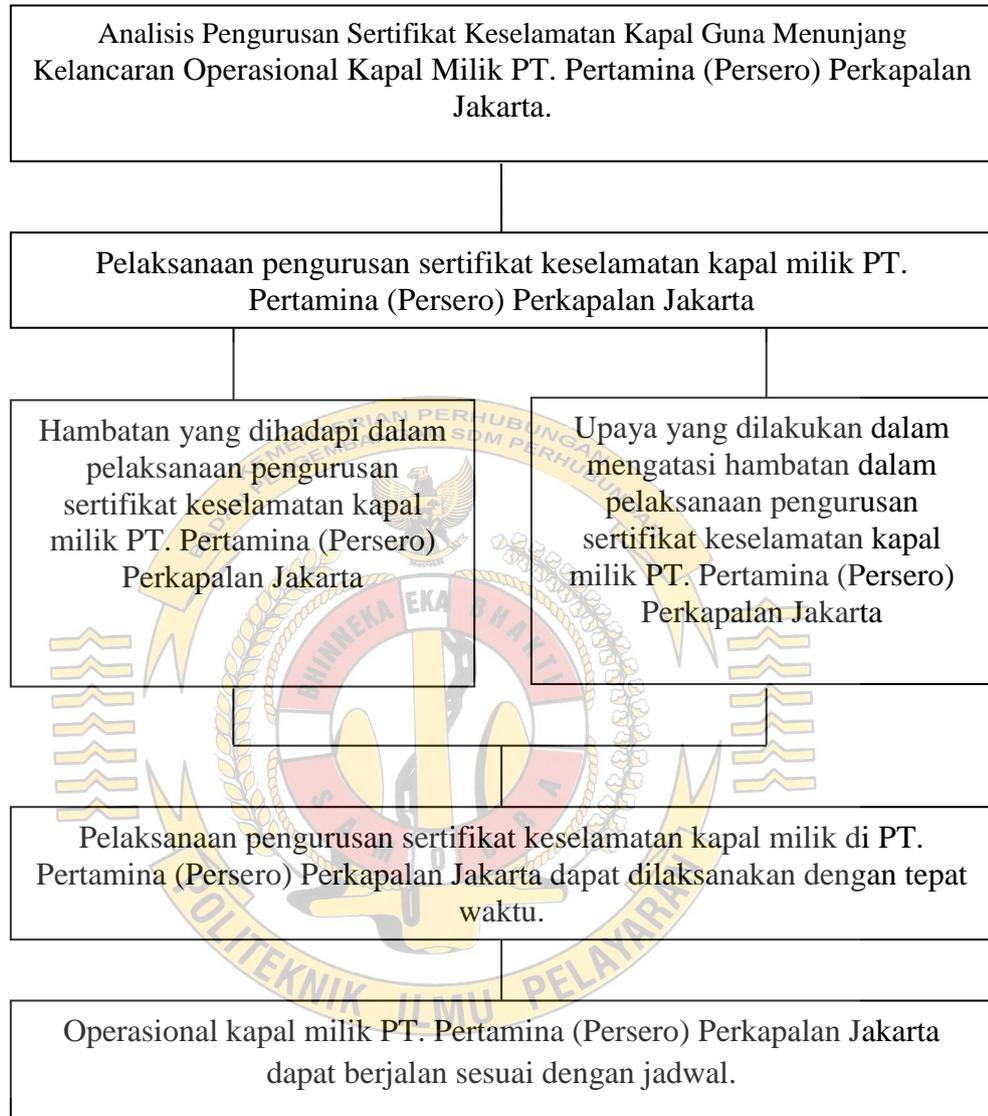
8. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
9. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
10. Operator kapal adalah setiap orang yang berdasarkan atas hak tertentu dengan pemilik kapal untuk mengoperasikan kapal.
11. DPA (*Disgnated Person/s Ashore*) adalah sebuah jabatan yang harus ada di dalam sistem manajemen keselamatan sebuah perusahaan pengelola kapal, yang biasanya dijabat oleh seseorang atau lebih yang mampu menghubungkan perusahaan dengan mereka yang berada di kapal.
12. Biaya tetap kapal adalah sebagai berikut:
 - a. Beban carter kapal.
 - b. Asuransi P&I cargo.
 - c. Beban *overhead* (pemasaran dan perjalanan dinas serta beban unit-unit operasi, keuangan, dan administrasi umum, termasuk

telepon, listrik, alat tulis kantor, biaya rapat, biaya pengiriman dokumen, dan sebagainya).

13. Biaya variabel adalah sebagai berikut:
 - a. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM).
 - b. Biaya Pelabuhan.
 - c. Biaya muat dan bongkar
 - d. Beban *claim* atas muatan, biaya dan komisi agen.



C. Kerangka Pikir



Gambar. 2.9
Kerangka Pikir