

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pelayaran Rakyat

Menurut UU No.17 Tahun 2008, Angkutan Laut Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Sedangkan menurut KM. 33 Tahun 2001, 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. Berdasarkan definisi diatas Pelra merupakan kapal tradisional yang berupa kapal layar motor (KLM) yang melakukan bongkar muat muatan di Tanjung Emas Semarang.

Perusahaan Pelayaran Rakyat adalah perusahaan angkutan laut yang berbadan hukum Indonesia, yang dalam melakukan kegiatan usahanya dengan menggunakan kapal layar, kapal layar motor tradisional dan kapal motor dengan ukuran tertentu.

Penyelenggaraan Pelayaran Rakyat sebagaimana yang dimaksud KM. 33 pasal 9 dilakukan:

- a. oleh perusahaan Pelayaran Rakyat;

b. dengan menggunakan kapal-kapal sebagai berikut:

- 1) kapal layar (KL) berukuran tertentu, sepanjang digerakkan sepenuhnya oleh tenaga angin;
- 2) kapal layar motor (KLM) tradisional berukuran tertentu dengan tenaga mesin dan luasnya layar sesuai ketentuan;
- 3) kapal motor (KM) dengan ukuran tertentu.

Penyelenggaraan kegiatan bongkar muat Pelra dan kegiatan ekspedisi muatan kapal laut dapat dilakukan secara sendiri-sendiri maupun secara bersama-sama. Perusahaan Pelra dalam melakukan kegiatan angkutan laut secara tidak tetap dan tidak teratur atau tramper, dapat mengangkut muatan (pasal 24 ayat 2):

- a. barang-barang umum (*general cargo*);
- b. barang-barang curah kering dan/atau curah cair;
- c. barang-barang yang sejenis, dalam jumlah tertentu, sesuai dengan kondisi kapal-kapal Pelra.

Dalam Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan, 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. Penggunaan kapal angkutan laut Pelra berbendera Indonesia berupa (pasal 45 ayat 2):

- a. kapal layar (KL) berukuran tertentu, sepanjang digerakkan sepenuhnya oleh tenaga angin;
- b. kapal layar motor (KLM) tradisional berukuran tertentu dengan tenaga mesin dan luasnya layar sesuai ketentuan;
- c. kapal motor (KM) dengan ukuran tertentu.

Dalam PP. 20 Tahun 2010 menyebutkan bahwa Menteri melakukan pembinaan angkutan laut pelayaranrakyat 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 (pasal 47 ayat 2):

- a. meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau;
- b. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan
- c. meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.

Pengembangan angkutan laut pelayaran-rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pasal 47 dilakukan melalui:

- a. peningkatan keterampilan sumber daya manusia bagi pengusaha dan awak kapal di bidang nautis, teknis, radio, serta pengetahuan kepelautan melalui pendidikan/pelatihan kepelautan yang diselenggarakan termasuk di pelabuhan sentra Pelra;

- b. peningkatan keterampilan manajemen bagi perusahaan berupa pendidikan di bidang ketatalaksanaan pelayaran niaga tingkat dasar di pelabuhan sentra pelayaran-rakyat;
- c. penetapan standarisasi bentuk, ukuran, konstruksi, dan tipe kapal disesuaikan dengan daerah dan/atau rute pelayaran yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau yang dapat dipertanggungjawabkan baik dari segi ekonomi maupun dari segi kelaiklautan kapalnya; dan
- d. kemudahan dalam hal pendirian usaha, operasional, dan penyiapan fasilitas pelabuhan serta keringanan tarif jasa kepelabuhanan.

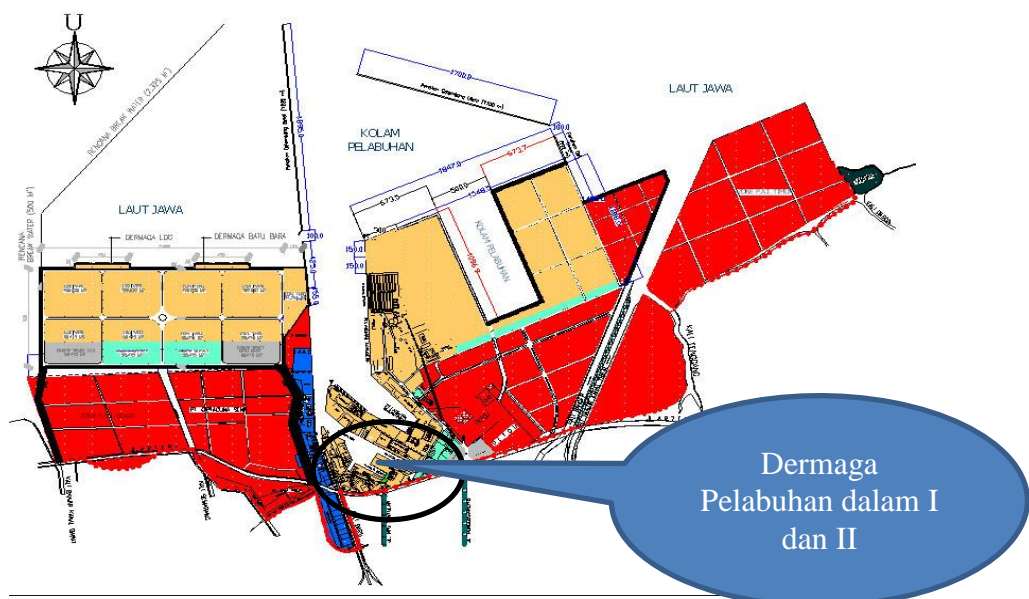
2. Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah Tentang Kepelabuhanan Nomor 69 tahun 2001 bab I pasal 1, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Dalam hal ini, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun 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. Selain itu menurut Triatmodjo (1992) pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau

menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk kegiatan bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Berdasarkan definisi-definisi tersebut pelabuhan yang dimaksud adalah pelabuhan Tanjung Emas Semarang dimana kapal Pelra dapat bertambat labuh dan melakukan kegiatan bongkar muat barang.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berlokasi di pantai utara pulau Jawa. Secara geografis terletak pada posisi $6^{\circ} 55' 6''$ LS dan pada bujur $110^{\circ} 57' 79''$ BT, pelabuhan ini menjadi eksistensi kapal Pelra. Kapal yang beroperasi merupakan kapal layar motor (KLM) yang mempunyai $GT \leq 500$ GT. Untuk kapal Pelra di Tanjung Emas terletak di dermaga I dan II yang dialokasikan untuk kegiatan bongkar muat kayu gergajian dan Sembilan bahan pokok dari kapal-kapal antar pulau.

Gambar 2.1. Denah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang



3. Bongkar Muat

Menurut Herry Gianto dan Arso Martopo (1990:30) pengertian *bongkar muat* adalah Jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truck atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truck ke/dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

a. Bongkar

- 1) Mengambil barang yang didaratkan oleh boom kapal.
- 2) Memindahkan barang dari kapal ke truk pengangkut.
- 3) Meletakkan, menyusun atau menumpuk barang di truk pengangkut.

b. Muat

- 1) Mengambil barang dari truk pengangkut.
- 2) Memindahkan barang dari truk pengangkut ke kapal.
- 3) Meletakkan barang dibawah boom.

4. Muatan

Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang / badan di pelabuhan atau pelabuhan-pelabuhan tujuan (Drs. F.D.C. Sudjarmiko, 1995 : 53).

Menurut Drs. F.D.C. Sudjarmiko (1995: 56) muatan kapal dapat dibedakan menjadi beberapa penggolongan sesuai dengan jenis muatan,

sifatnya dan lain-lain. Adapun macam-macam muatan itu adalah sebagai berikut:

a. Ditinjau dari jenis muatan dan kualitas per unit pengapalan.

1) *General Cargo*

Muatan yang terdiri dari berbagai jenis barang yang dibungkus dan dikapalkan secara potongan (*stuk*).

2) *Bulk Cargo*

Muatan yang terdiri satu macam barang yang tidak dibungkus yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar.

3) *Homogenous Cargo*

Muatan yang terdiri dari satu macam barang yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar dalam keadaan terbungkus.

b. Ditinjau dari segi ekonomi kapal.

1) *Deadweight Cargo*

Muatan yang ukurannya kurang dari 40 kaki kubik dalam tiap ton.

2) *Measurement Cargo*

Muatan yang ukuran volumenya 40 kaki kubik atau lebih setiap tonnya.

c. Ditinjau dari sifat alamiahnya, kita dapat membeda – bedakan muatan antara muatan padat, muatan cair dan muatan gas.

Mengenai pembagian ini tidak banyak yang hendak diuraikan kecuali bahwa muatan gas pada umumnya terdiri dari gas yang sudah dicairkan dibawah tekanan dan dibawah suhu yang sangat rendah.

Muatan cair yang terpenting adalah muatan yang terdiri dari hasil – hasil minyak bumi, khususnya minyak mentah (*Crude Oil*).

d. Ditinjau dari segi *Custody* dan *Handling* terhadap muatan.

1) Muatan Berbahaya (*Dangerous Cargo*)

Muatan yang sifatnya mudah terbakar atau meledak, pada suatu keadaan dapat terbakar atau meledak baik karena bahannya sendiri maupun karena bersama – sama ditempatkan dalam satu ruang dengan muatan lain.

2) Muatan yang memerlukan pendinginan

Muatan yang harus diangkut dalam keadaan dingin atau dalam keadaan beku.

3) Muatan yang panjang dan / atau melebihi ukuran tertentu

(a) *Long-length Cargo*

Muatan yang panjangnya tiap potong (*collo*, peti, krat) melebihi batas tertentu.

(b) *Heavy-lift Cargo*

Muatan yang beratnya per potong atau *collo* melebihi batas tertentu yang pada umumnya ditetapkan 2 metrik ton.

5. Komoditi Muatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), komoditas adalah barang dagangan utama atau bahan mentah yang dapat digolongkan menurut mutunya sesuai dengan standar perdagangan internasional.

Berdasarkan definisi di atas komoditi muatan yang diangkut oleh Pelra merupakan muatan dagang yang terdiri dari banyak golongan. Hal tersebut dapat di katakan bahwa komoditi bersifat heterogen dan homogen.

Heterogen berarti terdiri atas berbagai unsur yang berbeda sifat atau berlainan jenis. Homogen berarti terdiri atas jenis, macam dan sifat yang sama. Dari komoditi-komoditi muatan yang diangkut ditinjau dari cara pemuatannya:

- a. muatan curah, misalnya beras, jagung, gandum, dll.
- b. muatan campuran, misalnya kopi, teh, plat besi, dll.
- c. muatan hasil minyak, CPO, minyak goreng, dll.

Apabila ditinjau dari sifat atau mutu muatan, komoditi yang diangkut bersifat:

- a. muatan kotor adalah muatan yang meninggalkan kotoran atau debu sehingga dapat merusak muatan atau pekerja, misalnya gandum, tapioka, tepung beras, dll.
- b. muatan bersih adalah muatan yang tidak meninggalkan kotoran, misalnya rotan, kayu sonokeling, besi, dll.

- c. muatan basah adalah muatan cair dalam botol atau drum yang kemungkinan bocor sangat besar, misalnya limbah sawit, minyak goreng, CPO, dll.
- d. muatan kering adalah muatan padat yang kadar airnya sangat kecil, misalnya kayu, kapas, alat rumah tangga, dll.
- e. muatan peka adalah muatan yang sangat peka (mudah rusak) karena pengaruh muatan lainnya, misalnya teh, kopi, gula, dll.
- f. muatan berbahaya adalah muatan yang karena sifatnya atau karena berdasarkan pengalaman dapat membahayakan kapal, awak kapal, buruh maupun muatan lain, misalnya elpiji, kapas, pupuk, dll.

6. **Sembilan Bahan Pokok (Sembako)**

Sembilan bahan pokok atau sering disingkat Sembako adalah sembilan jenis kebutuhan pokok masyarakat. Menurut Menteri Industri dan Perdagangan No. 115/mpp/kep/2/1998, kesembilan bahan itu adalah:

- a. beras
- b. gula pasir
- c. minyak goreng dan mentega
- d. daging sapi dan ayam
- e. telur
- f. susu
- g. jagung
- h. minyak tanah atau gas elpiji

- i. garam beriodium dan bernatrium

7. Penataan dan Pengaturan Muatan

Menurut Martopo dan Soegiyanto (2004:7), *stowage* atau Penataan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud 5 prinsip pemuatan yang baik. Untuk itu para perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, perencanaan pemuatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat-alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan muatan. Adapun 5 prinsip pemuatan yang baik adalah:

- a. Melindungi awak kapal dan buruh (*Safety of crew and longshoreman*)

Melindungi awak kapal dan buruh adalah suatu upaya agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan. Untuk itu perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- 1). Penggunaan alat-alat keselamatan kerja secara benar, misalnya sepatu keselamatan, helm, kaos tangan, pakaian kerja
- 2). Memasang papan-papan peringatan
- 3). Memperhatikan komando dari kepala kerja
- 4). Tidak membiarkan buruh lalu lalang di daerah kerja

- 5). Tidak membiarkan muatan terlalu lama menggantung lama di tali muat
 - 6). Memeriksa peralatan bongkar muat sebelum digunakan sehingga dalam keadaan baik
 - 7). Tangga akomodasi (*gang way*) diberi jaring
 - 8). Memberi penerangan secara baik dan cukup saat bekerja pada malam hari
 - 9). Bekerja secara tertib dan teratur mengikuti perintah
 - 10). Jika ada muatan di *deck*, dibuatkan jalan lalu lalang orang secara bebas dan aman
 - 11). Semua muatan yang dapat bergerak dilashing dengan kuat
 - 12). Muatan di *deck* memiliki ketinggian yang tidak mengganggu penglihatan saat bernavigasi
 - 13). Mengadakan tindakan berjaga-jaga secara baik
 - 14). Muatan berbahaya harus dimuat sesuai dengan SOLAS
- b. Melindungi kapal (*to protect the ship*)

Melindungi kapal adalah suatu upaya agar kapal tetap selamat selama kegiatan muat bongkar maupun dalam pelayaran, misalnya menjaga stabilitas kapal, jangan memuat melebihi *deck load capacity*, memperhatikan SWL (*Safety Working Load*) peralatan muat bongkar.

- c. Melindungi muatan (*to protect the cargo*)

Dalam peraturan perundang-undangan internasional dinyatakan bahwa perusahaan atau pihak kapal bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan muatan sejak muatan itu dimuat sampai muatan itu dibongkar. Oleh karena itu pada waktu memuat, membongkar, dan selama dalam pelayaran, muatan harus ditangani secara baik. Pada umumnya kerusakan muatan disebabkan oleh:

- 1). Pengaruh dari muatan lain yang berada dalam satu ruang palka
 - 2). Pengaruh air, misalnya terjadi kebocoran, keringat kapal, keringat muatan, dan kelembaban udara dalam ruang palka
 - 3). Gesekan antar muatan dengan badan kapal
 - 4). Penanggasan (panas) yang ditimbulkan oleh muatan itu sendiri
 - 5). Pencurian (*pilferage*)
 - 6). Penanganan muatan yang tidak baik
- d. Melakukan muat bongkar secara cepat dan sistematis (*rapit and systematic loading and discharging*).

Agar pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran dapat dilakukan secara cepat dan sistematis, maka sebelum kapal tiba di pelabuhan pertama di suatu negara, harus sudah tersedia rencana pemuatan dan pembongkaran (*stowage plan*). Meskipun telah direncanakan secara baik dan dilaksanakan dengan baik pula, namun masih sering terjadi adanya kekeliruan-kekeliruan seperti timbulnya *long hatch*, *over stowage* (pemblokiran), *over carriage* (muatan yang terbawa) dimana ini semua harus dihindarkan.

e. Penggunaan ruang muat semaksimal mungkin.

Dalam melakukan pemuatan harus diusahakan agar semua ruang muat dapat terisi penuh oleh muatan atau kapal dapat memuat sampai sarat maksimum, sehingga dapat diperoleh uang tambang yang maksimal. Namun demikian, karena bentuk paking muatan tertentu, sering muatan tidak dapat memenuhi ruang muat, kemungkinan lain adalah cara pemadatan yang kurang baik, sehingga banyak ruang muat yang tidak terisi oleh muatan. Ruang muatan yang tidak terisi muatan disebut *broken stowage*.

Dalam prinsip pemuatan, *broken stowage* harus diusahakan sekecil mungkin dengan cara:

- 1). Menggunakan/memuat muatan pengisi (*filler cargo*)
- 2). Melaksanakan perencanaan yang baik
- 3). Pengawasan pada waktu pelaksanaan pemuatan
- 4). Penggunaan terap muatan (*dunnage*) secara efisien
- 5). Penggunaan ruang palka disesuaikan dengan bentuk muatan

Adapun prinsip-prinsip pemadatan menurut Istopo (1999:1-15) tersebut adalah:

- 1) Melindungi kapal
 - a). Pembagian muatan secara tegak.

Stabilitas adalah suatu kemampuan kapal untuk kembali kedudukan tegaknya semula apabila terjadi oleng atau miring yang mempengaruhi Gaya dari luar. Karena stabilitas merupakan

salah satu faktor keselamatan kapal, maka *stowage* harus dilakukan sedemikian rupa agar kapal tetap dalam keadaan stabil pada setiap keadaan. Secara umum dapatlah dikatakan menempatkan muatan berat dibagian bawah dan yang ringan diatas. Akan tetapi pelaksanaannya tidaklah mudah, itu karena banyak dan jenis muatan yang berbeda-beda dan banyaknya pelabuhan bongkar muat.

b). Pembagian muatan secara mendatar.

Pembagian ini akan menimbulkan yang dinamakan *trim*, yaitu perbedaan antara sarat muka dengan sarat belakang dan *hogging* maupun *sagging* yang akan dialami oleh bagian-bagian sambungan kapal. Kapal sedapat mungkin dimuati sedemikian rupa agar tidak terdapat *trim* (*even keel*) atau sedikit *trim* kebelakang (*trim by stern*) setengah atau satu meter saja. Kapal dimuati hingga nungging atau sarat depannya lebih besar beberapa *centi meter*, sehingga tidak akan mempengaruhi kecepatannya. Tetapi bagaimana juga harus dihindari pemuatan yang sedemikian rupa, karena jika mengalami cuaca buruk akan menimbulkan kerusakan pada sambungan kapal bagian depan. Gejala *hogging* dan *sagging* akan timbul sewaktu kapal berada ditengah laut karena terjadi tegangan-tegangan yang dapat mengakibatkan patahnya bagian sambungan dek atau plat lambung.

2) Melindungi muatan

Perlindungan muatan terhadap kerusakan, sehingga pada waktu pembongkaran tidak terjadi kerusakan maka perlu dipakai *dunnage*, yang antara lain adalah sebagai berikut.

a). *Dunnage* untuk melindungi terhadap cairan bebas.

Yang dimaksud dengan cairan disini adalah air atau zat cairan yang terdapat dalam palka akibat adanya kebocoran dinding palka atau tangki yang berdekatan atau adanya proses kondensasi berat atau bobot muatan basah. *Dunnage* dalam hal ini adalah papan-papan yang diletakkan di *twin deck*.

b). *Dunnage* untuk menghindari adanya gesekan.

Yang dimaksud disini adalah kerusakan dari muatan yang berbentuk *container* yang letaknya diatas ujung dari bilah keringat atau ujung *dunnage*, digunakan agar *container* yang kecil-kecil itu tidak menggantung pada tepi bilah keringat.

c). *Dunnage* untuk menghindari terjadinya panas yang meningkat, sama dengan yang digunakan untuk menghindari kondensasi, pada umumnya yang digunakan untuk membantu sirkulasi udara dapat memenuhi kedua kebutuhan tersebut. Karena saluran udara diperlukan untuk membuang atau mengalirkan panas yang ditimbulkan oleh muatan.

d). *Dunnage* pemisah muatan.

Kecuali yang sudah disebutkan sebelumnya, juga dapat

digunakan untuk memisahkan muatan sedemikian rupa hingga mempercepat atau mempermudah pembongkaran. Pemisahan ini perlu sekali terutama bagi muatan yang sejenis,.

3) Melindungi awak kapal dan buruh dari bahaya muatan.

Dalam kegiatan bongkar muat diatas kapal, prinsip pemuatan mesti benar-benar diperhatikan selama kegiatan tersebut berlangsung adalah untuk melindungi keselamatan ABK dan buruh, karena keselamatan mereka adalah sangat penting karena menyangkut jiwa manusia.

4) Menjaga agar pemuatan dilaksanakan secara teratur dan sistematis untuk menghindari terjadinya *long hatch*, *over stowage*, *over carriage* dan *Broken stowage*

a). *Long hatch*

Lamanya kapal disebuah pelabuhan tergantung dari jumlah maksimum gang buruh yang bekerja tiap jamnya dalam palka, oleh karena itu pekerjaan pembongkaran harus terbagi rata diantara semua palka yang ada. Contoh: sebuah kapal yang mempunyai 5 palka akan dibongkar 4000 ton pada suatu pelabuhan bongkar. Apabila palka 1, 2, 3, 4 dan 5 masing-masing dimuati 500 ton, kemudian sisanya 2000 ton dimuat kedalam palka nomor 3, maka lamanya kapal di pelabuhan akan sama dengan kapal yang dimuati 10.000 ton yang terbagi rata dalam 5 palka.

Singkatnya jika anda melakukan *stowage* untuk satu pelabuhan bongkar, diusahakan agar muatan itu terbagi rata disemua palka yang ada.

b). Menghindari terjadinya *over stowage*.

Over stowage bukan berarti suatu muatan yang menindih muatan lainnya, tetapi merupakan istilah bagi muatan yang disusun sedemikian rupa hingga menghalangi pembongkaran muatan lainnya. Hal ini dapat dihindarkan dengan merubah atau memeriksa *stowage plan* sebelum pemuatan dimulai. Jika sampai terjadi *over stowage*, maka perlu dilakukan *shifting* (pemindahan atau pergeseran) muatan yang menghalangi tersebut sebelum pembongkaran dimulai. Cara kedua ialah muatan penghalangnya dibongkar lebih dahulu dan dimuatkan kembali setelah muatan yang terhalang dibongkar. Sekali lagi nampaknya mudah, tetapi jelas bahwa hal ini merupakan suatu pemborosan biaya dan waktu juga resiko kerusakan yang perlu dihindarkan.

c). Menghindari terjadinya *over carriage*.

Ini merupakan syarat ke-tiga yang mempunyai 3 sarat untuk memenuhi pelaksanaan bongkar muat secara tepat dan sistematis. *Over carriage* artinya muatan yang tertinggal atau tidak terbongkar karena petunjuknya (markahnya) tidak jelas atau tidak.

Jadi *over carriage* ini dapat juga diartikan sebagai *shortlanded* (jumlah yang dibongkar kurang). Hal ini tentu saja dapat diatasi dengan membongkarnya di pelabuhan selanjutnya jika kapal itu tidak tinggal lagi di pelabuhan tersebut, kemudian dikirim dengan kapal lain. Akan tetapi sama saja dengan pemborosan karena harus mengeluarkan biaya tambahan.

Dengan terlaksananya 3 faktor diatas maka biaya yang dibutuhkan selama proses bongkar muat di pelabuhan dapat ditekan sekecil mungkin dan proses bongkar muat tersebut juga dapat dilakukan dengan cepat dan aman.

d). Menghindari terjadinya *Broken stowage*

Harus dilakukan sedemikian rupa hingga "*broken stowage*" sekecil mungkin. Menggunakan ruangan muatan atau palka secara maksimal saat melaksanakan *stowage* terutama tergantung dari pada pengetahuan kita terhadap *broken stowage*. Yang dimaksud *broken stowage* adalah sebagian ruangan yang tidak terisi muatan.

Yang menimbulkan *broken stowage* antara lain adalah.

- i). Ruang muatan dengan dinding kapal yang melengkung atau tidak rata.
- ii). Ruang yang ditempati dunnage.
- iii). Ruang diatas susunan yang paling atas karena istilah tanggung tidak muat atau tidak diisi oleh muatan lagi.

Broken stowage disebutkan dalam persentase dari jumlah ruangan yang ada. Sebagai rata-rata patokan untuk muatan yang bentuknya sama 10% sedangkan bagi *general cargo* (muatan campuran) ialah 25%. Pemeriksaan terhadap *broken stowage* ini dimulai semenjak mulainya pemuatan sampai selesai

8. Penataan Muatan Kemasan Sak atau Karung

Muatan dalam karung, sak atau kantung harus ditata diatas *dunnage* dobel (dua lapis), dimana luas permukaannya sisi atasnya tergantung dari ukuran karung dan isinya, dan bebas dari dinding kapal. Karung-karung itu harus dijauhkan dari tiang dengancaramenutupi dengan sasakatau tikar atau kertas yang kedapair, agar bila bagian besi kapal itu berkeringat tidak akan membasahi karung-karung itu. Diatas karung yang letaknya dibawah mulut palka, harus ditutupi dengan sasak ataupun kertas. Bila karung-karung itu ditata dalam blok (block stowage), maka tepinya harus diberi susunan sebagai batas untuk penahan. Harus disusun saling menindih (*bag on bag*). Cara ini akan memberi ventilasi yang baik. Dapat juga disusun setengah karung yang akan menghemat ruangan atau memperkecil *broken stowage*, akan tetapi cara ini akan mengurangi ventilasinya. Bagi karung kopi yang isinya slek dapat disusun seperti ini juga sak semen.

Bila menerima muatan dalam sak harus dalam keadaan bersih dan tidak bocor. Bila dipergunakan karung-karung tua, harus tidak busuk dan

berbau muatan sebelumnya, karena dapat mengakibatkan kebakaran, terutama bila bekas terkena minyak.

Muatan dalam sak mudah rusak oleh uap air (kebocoran atau keringat). Kerugian lainnya ialah bahwa karung cepat membusuk bila kena uap air disekitarnya bila tanpa ventilasi. Karung akan menjadi cepat sobek.

Oleh karena itu bagian muatan sak atau karung untuk memberikan *dunnage* yang baik, juga pada *spare ceilings* dimana sering lembab, juga ditempat yang diperkirakan akan terjadi keringat kapal. Sak jangan sekali-kali kena bagian kapal yang menonjol karena goyangan dari kapal atau muatannya akan sobek. Baik atau bisa untuk memberi alas dengan terpal dibawahnya untuk menampung *sweepingnya* dengan mudah. Apabila terdapat bermacam-macam muatan dalam sak maka dipisahkan dengan *sweepingnya* masing-masing.

Apabila akan menata barang-barang dalam sak dalam *party* besar, maka mula-mula dibangun susunan dasar membujur sampai batas rencana pemuatannya. Apabila sampai dibawah mulut palka, maka disitu dibangun meja setinggi pundak agar supaya para buruh tanpa kesukaran akan mudah memanggulnya. Apabila memuat sak maka ada kemungkinan bahwa susunan sak yang paling bawah akan kena cairan keringat atau air kebocoran, maka harus diberi *dunnage* yang baik. Barang-barang dalam sak atau karung selalu mempergunakan sling manila atau nilon.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk dapat menguraikan pembahasan skripsi ini secara teratur, maka dibuat suatu kerangka pemikiran terhadap pokok masalah, yaitu “ Kegiatan Bongkar Muat Kapal Pelayaran Rakyat di Tanjung Emas Semarang “ yang meliputi:

1. Prosedur kapal melakukan bongkar muat

Dalam hal ini dijelaskan prosedur kapal Pelra memasuki pelabuhan Tanjung Emas Semarang, tambat labuh kapal Pelra di dermaga, perizinan melakukan kegiatan bongkar muat dan clearance kapal sebelum meninggalkan pelabuhan.

2. Pelabuhan tujuan dan pelabuhan asal

Sesuai dengan target pengembangan Pelra yang didorong oleh pemerintah yaitu:

- a. meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau;
- b. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja;
- c. meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut dan angkutan pedalaman nasional.

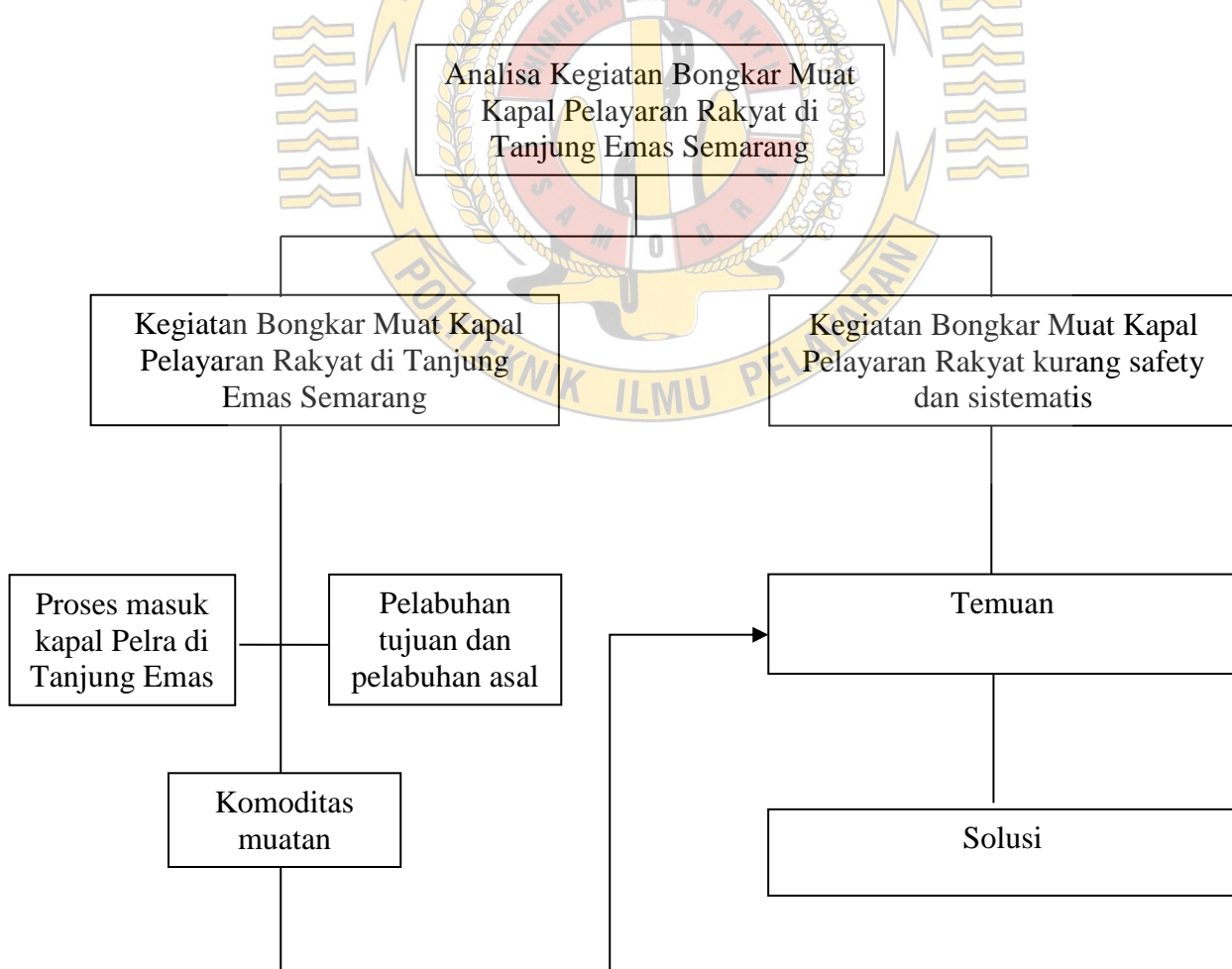
Pelabuhan-pelabuhan yang menjadi asal tujuan muatan atau barang yang diangkut oleh armada Pelra adalah pelabuhan-pelabuhan yang menjadi pusat-pusat pengembangan wilayah utama regional dan lokal.

Berdasarkan hal tersebut perlu diketahui pelabuhan-pelabuhan tujuan dan pelabuhan asal Pelra yang ada di Tanjung Emas Semarang.

3. Komoditas

Dalam kegiatan bongkar muat kapal Pelra di Tanjung Emas Semarang perlu diketahui apa saja jenis-jenis muatan yang diangkut dan dibongkar. Muatan yang menjadi mayoritas, minoritas dan muatan yang membutuhkan penanganan khusus. Dengan mengetahui komoditas muatan maka perlu adanya penanganan dan pengaturan muatan yang baik agar tercipta kegiatan bongkar muat yang efektif dan sistematis.

Gambar 2.2. Kerangka Pikir Penelitian



C. Definisi Operasional

1. Pengertian Pelayaran Rakyat

Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

2. Pengertian Bongkar Muat

Bongkar muat adalah Jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truck atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truck ke/dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain

3. Pengertian komoditas

Komoditas adalah barang dagangan utama atau bahan mentah yang dapat digolongkan menurut mutunya sesuai dengan standar perdagangan internasional.

4. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Dalam hal ini, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun 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.