



**PELAYANAN JASA KAPAL MILIK PT. PELAYARAN
BAHTERA ADHIGUNA CABANG PANJANG DI PELABUHAN
KHUSUS TARAHAH**

^aArsilenda, ^bKurniawan Dwi Saputra, ^cKurniawati Oktarina

^{abc} Institut Maritim Prasetya Mandiri,

^aarsilenda19@gmail.com, ^bdwisaputrakurniawan7@gmail.com, ^ckurniawatiokta15@gmail.com

Abstract. *PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Panjang Branch is a shipping company that operates in the agency sector and handles its own routine ships in transporting coal, as well as handling ship departure documents. A ship is declared seaworthy for sailing after completing ship documents that have been approved by the harbormaster. To find out the services of owned ships and the completeness of documents regarding ship departures at special terminal ports for own purposes (TUKS), what is an obstacle to ship departures are the complementary documents for clearance out. Documents issued by surveyors are only specifically for local coal-laden ships that load at special ports. Submission of the application for a sailing approval letter (SPB) can be done after the document is issued, which is then submitted by the agent to the harbormaster's office. Every ship document that docks at the special terminal of PT. Bukit Asam (Persero), which is served by an agency company, experienced document delays. This can affect ship activities at the port. Where the ship is removed first from the special port of PT. Bukit Asam (Persero) because it has exceeded the specified waiting time limit.*

Keywords: *Services, Ships, Documents, Agency*

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara maritim dengan area teritorial yang sangat luas. Daratan Indonesia memiliki luas 1.904.569 km² dan luas lautannya mencapai 3.288.683 km² yang membentang sepanjang khatulistiwa. Secara geografis Indonesia terletak diantara dua benua, yaitu benua Asia dan Australia. Serta terletak diantara dua Samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Letak geografis ini tentu memiliki keuntungan tersendiri bagi Indonesia dengan kekayaan alam di darat maupun hasil laut yang melimpah serta jalur perdagangan internasional yang sangat strategis. Hal ini mengakibatkan penggunaan transportasi laut memiliki peranan yang sangat penting terhadap kegiatan perekonomian dan pembangunan, Dimana sekitar 75% dari total muatan barang diangkut menggunakan moda transportasi laut.

JIIPTS. Vol. 2 No. 2 (Juli, 2023) 205 - 212

Arsilenda

DOI : -

arsilenda19@gmail.com

Dalam dunia pelayaran dokumen sangat penting harus ada diatas kapal dalam melaksanakan pelayaran. Kegiatan pelayaran atau mengangkut dan menurunkan barang pada suatu pelabuhan tentu akan ada pemeriksaan dokumen oleh pihak otoritas pelabuhan dan perusahaan pelayaran yang ditujuk oleh pemilik kapal untuk melayani kapalnya pada saat melakukan bongkar muat di Pelabuhan.

Perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan, terdapat proses pengecekan dokumen kapal yang merupakan proses dilakukannya pengecekan *expired date* dokumen dan penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal. Dokumen sebagai pelengkap untuk keberangkatan kapal tentunya sangat dibutuhkan sebagai syarat penerbitan dokumen keluar (*clearance out*), kelengkapan dokumen mempengaruhi keberadaan kapal yang sandar atau melakukan muat di pelabuhan khusus, terutama dalam proses keberangkatan kapal. Salah satu kelengkapan dokumen yang paling dibutuhkan pada saat melakukan *clearance out* merupakan dokumen Laporan Hasil Verifikasi (LHV) yang dikeluarkan oleh *surveyor*, dokumen kelengkapan dari *surveyor* diminta oleh pihak syahbandar pada saat melakukan *clearance out*. Tidak semua kapal yang diminta syahbandar dokumen kelengkapannya dari *surveyor*, hanya khusus kapal rutin (lokal) pengangkut batubara.

2. Tinjauan Pustaka Pelayaran Jasa Kapal

Pelayaran dapat diartikan sebagai aktivitas yang diberikan untuk membantu, menyiapkan dan mengurus baik itu berupa barang atau jasa dari satu pihak ke pihak yang lain. Pada umumnya pelabuhan diusahakan secara komersial menentukan jadwal pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau *arrival notice* oleh operator kapal atau agen sekurang-kurangnya 24 jam sebelum kapal tiba.

Dokumen

Dokumen adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak yang dapat dipergunakan sebagai bukti atau kekurangan. Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, (sungai dan danau), bila kita melihat kapal - kapal yang tiba di pelabuhan maka yang perlu diperhatikan adalah ukuran besarnya. Besarnya kapal dinyatakan dalam ton *register*. Ukuran besarnya kapal dikenal dengan istilah *Gross Tonnage* dan *Net Register Ton* (NRT). Kelayakan kapal dalam melaksanakan pelayaran dibuktikan dengan sertifikat dan dokumen yang dimiliki di atas kapal seperti:

1. *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*).
2. *Seaworthines Certificate* (Sertifikat Kesempurnaan), adalah sertifikat yang menyatakan kelaikan kapal termasuk perlengkapan berlayar. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla Kapal/ Syahbandar.
3. *Sertifikat Solas* terdiri dari Sertifikat keselamatan Perlengkapan termasuk *life Raft Cert.* Dan *CO2 Installation Cert.* serta Sertifikat Keselamatan

Konstruksi.

4. *Tonnage Certificate* (Surat Ukur), adalah surat yang menyebutkan ukuran - ukuran penting kapal, *Tonnage*, LOA, LBP, Lebar, *Draft*, ukuran palka, dan lain-lain.
5. *Load Line Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul) merupakan sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum agar stabilitas kapal terpelihara untuk minimumnya sesuai ketentuan "*Plimsol Mark*" yang dikeluarkan oleh Hubla dan Biro Klasifikasi.
6. Sertifikat Pencegahan Pencemaran oleh Minyak/Asap, adalah sertifikat bahwa kapal sudah diperlengkapi peralatan yang disyarkan. Sertifikat dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cq. Dit.Kapel, masa berlaku lima tahun (dikukuhkan tiap tahun).
7. *Safety Radio Telegraphy Certificate*, dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla Syahbandar apa bila pesawat radio telegrafi telah memenuhi syarat, masa berlaku satu tahun.
8. Sertifikat Bebas Tikus (Derating Certificate), pernyataan bahwa kapal bebas dari hama tikus setelah dilakukan fumigation (penyemprotan pembasmian tikus). Sertifikat dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan, masa berlaku enam bulan.
9. *Safety Certificate* (Sertifikat Keselamatan) adalah pernyataan bahwa kapal penumpang telah memenuhi persyaratan: badan kapal, mesin, kedapan air, alat-alat penolong, radio telegrafi, dan sebagainya.

Terminal Khusus

Pelabuhan khusus wajib memiliki daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan tertentu, pengelola terminal khusus wajib menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, kolam pelabuhan, alur pelayaran, fasilitas tambat, dan fasilitas pelabuhan lainnya serta fasilitas yang diperlukan untuk kegiatan pemerintahan di terminal khusus, pengelola terminal khusus yang telah mendapatkan izin pengoperasian wajib, bertanggung jawab sepenuhnya atas pengoperasian terminal khusus yang bersangkutan, melaporkan kegiatan operasional setiap bulan kepada pemberi izin, menaati ketentuan perundang-undangan dibidang pelayaran serta kelestarian lingkungan dan menaati peraturan perundang - undangan dari instansi pemerintahan lainnya yang berkaitan dengan usaha pokoknya.

Keagenan

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan "pemilik" (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan. Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk memenuhi berbagai kebutuhan tersebut perusahaan pelayaran yang tidak mempunyai cabang disuatu pelabuhan akan menunjuk perusahaan pelayaran lain yang berada di pelabuhan tersebut sebagai agen.

3. Metodologi

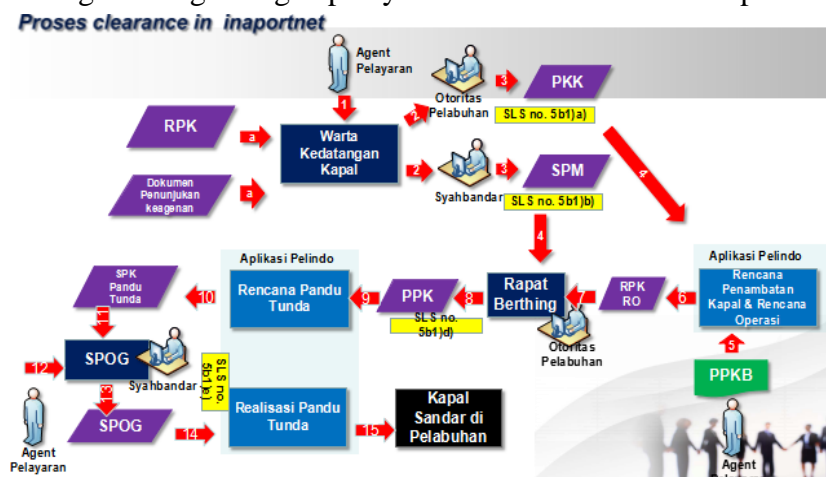
Penelitian dilakukan di PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna yang terkait dengan pelayanan jasa kapal. Penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif.

4. Hasil dan Pembahasan

PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna dahulu PT. Bahtera Adhiguna (Persero) adalah anak Perusahaan Listrik Negara (Persero) yang bergerak di bidang transportasi air, sebelum tanggal 5 agustus 2011, perusahaan ini merupakan Badan Usaha Milik Negara. PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna merupakan perusahaan pelayaran nasional yang bergerak pada jasa angkutan laut di Indonesia. Bisnis utama dari perusahaan ini adalah fokus pada transportasi batubara untuk pengamanan pasokan batubara ke Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) milik Perusahaan Listrik Negara (PLN), anak perusahaan PLN dan perusahaan Listrik Swasta (IPP). Disamping itu ditunjang usaha keagenan kapal dan memiliki anak perusahaan, yaitu PT. Adhi Guna Putera bergerak di jasa bongkar muat dari/ke kapal, jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), jasa keagenan kapal, *assist tug* dan *jetty management* serta memiliki 17 kantor cabang di Indonesia termasuk cabang di Panjang-Bandar Lampung. PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Panjang berlokasi di Jalan Terusan Slamet Riyadi Perumahan Pecoh Raya No. 06. LK.III Garuntang, Bandar Lampung. Sebagai *branch office* yang memiliki induk perusahaan yang berpusat di Jakarta.

Dalam kegiatan *port clearance* untuk mengurus perijinan kapal sebelum melakukan aktivitas di pelabuhan khusus, yang dilaksanakan oleh PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Panjang baik dalam pengurusan perijinan *Port Clearance In* maupun *Port Clearance out* untuk mengurus keberangkatan kapal.

Proses *clearance in* adalah proses perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Dalam layanan *clearance in* pada pihak agen harus sudah mengetahui keadaan kapal sebelum kapal tiba di pelabuhan agar pihak agen dapat mendaftarkan warta kedatangan kapal. Gambar 1 dibawah ini menunjukkan langkah-langkah agen pelayaran untuk *clearance in* kapal.



Gambar 1. Proses Clearance In

Sebelum Kapal Tiba

1. *Principal* (pemilik kapal) mengirim via email surat penunjukkan keagenan kapal yang sebelumnya telah melakukan kesepakatan dengan pihak *agent*.
2. Dimana surat penunjukkan keagenan harus dilampiri dengan *manifest*, B/L (Bill of lading), RPK (Rencana Pengoperasian Kapal), dan *crewlist*.
3. Kemudian dengan dokumen tersebut pihak agen dapat memberitahukan layanan kedatangan kapal kepada penyelenggara pelabuhan dalam waktu paling lambat 1x12 jam dengan melakukan pendaftaran kedatangan kapal dengan permintaan layanan sehingga status layanan keagenan tadi berubah status untuk warta kapal.
4. Dilanjutkan agen pelayaran mengisi warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk PKK.
5. Pemberitahuan Kedatangan Kapal dan ke Syahbandar dalam bentuk SPM (Surat Persetujuan Kapal masuk pelabuhan atau *clearance in*).
6. Dalam proses *verifikasi* oleh masing-masing instansi batas waktu untuk memberikan respon adalah 5 (lima) jam sejak layanan diterima.
7. Kemudian agen pelayaran mengajukan PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) *online* ke BUP (Badan Usaha Pelabuhan) yang sebagian datanya dari PKK yang telah diverifikasi ke aplikasi pelindo mengenai rencana penambatan kapal dan rencana operasi akan muncul RPK RO (Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi).
8. Kemudian pihak (PPSA) Pusat Pelayanan Satu Atap dan pihak komersial membuat estimasi biaya upah pertanggung (UPER) dimana pihak agen harus membayar upah pertanggung (UPER) agar nomor PPKB segera dikeluarkan oleh pihak Pelindo.
9. Setelah proses administrasi diselesaikan pihak agen pelayaran baru bisa melaksanakan pra meeting dan meeting penetapan penyandaran kapal dengan otoritas pelabuhan, PBM, EMKL di PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap).
10. Selanjutnya pihak otoritas pelabuhan mengeluarkan surat PPK (Penetapan Penyandaran Kapal) kemudian data masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PPK untuk penyandaran kapal dan penerbitan SPK (Surat Perintah Kerja) pandu dan tunda dari BUP apabila PPK telah ditetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan.
11. Kemudian agen pelayaran mengajukan permohonan SPOG (Surat Persetujuan Olah Gerak) ke pihak syahbandar dan SPOG dapat diterbitkan paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK pandu diterbitkan.
12. Selanjutnya akan direalisasi oleh pandu dan tunda dan pihak agen pelayaran membayarkan PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak) melalui layanan SIMPONI (Sistem Informasi PNB *Online*). Kemudian kapal akan di sandarkan pada tanggal dan jam yang telah dijadwalkan di dermaga mana kapal akan tambat.

Saat Kapal Tiba

1. Setelah kapal sandar Agen naik ke kapal menemui nakhoda untuk melakukan tanda terima surat-surat / dokumen-dokumen kapal untuk dibawa ke kantor. Selanjutnya agen pelayaran memeriksa kelayakan surat kapal dan sertifikat ABK.

2. Kemudian pihak KSOP dan karantina kesehatan pelabuhan naik ke atas kapal melakukan pemeriksaan mengenai kelayakan dan kesehatan ABK Kapal. setelah dilakukan pemeriksaan dan tidak ditemukan masalah pihak KSOP dan karantina kesehatan turun.
3. PBM yang telah ditunjuk untuk segera melaksanakan kegiatan bongkar sampaiseslesai dengan membuat berita acara pembongkaran.

Kapal yang sedang melakukan muat, akan terus dipantau oleh pihak perusahaan keagenan PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Panjang. Adapun hambatan-hambatan yang dihadapi pada saat pengurusan dokumen keberangkatan kapal yaitu:

1. Jarak tempuh dari pelabuhan ke kantor karantina kesehatan yang jauh sehingga memakan waktu dalam pengurusan dokumen keluar kapal.
2. Kurangnya koordinasi antara perusahaan dengan pihak instansi terkait sehingga sering terjadi kesulitan dalam pengurusan kelengkapan dokumen.
3. Seringnya terjadi perubahan lineup di pelabuhan khusus sehingga membuat pihak perusahaan keagenan terlambat dalam mempersiapkan dokumen yang dibutuhkan dalam pengurusan kelengkapan dokumen.
4. Lamanya proses penerbitan dokumen pendukung seperti LHV untuk kelengkapan dokumen sebagai salah satu persyaratan dalam mengurus Surat persetujuan berlayar di kantor syahbandar.
5. Tempat sandar untuk kapal di pelabuhan khusus PT. Bukit Asam dirasakan masih kurang, sehingga seringkali menunda sandar kapal dan itu mempengaruhi voyage kapal apalagi kalau kapal asing sedang muat.

Untuk mengatasi hambatan tersebut pihak perusahaan memiliki cara yaitu:

1. Dalam hal ini kepala cabang konfirmasi langsung dengan kantor pusat PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna penyebab kapal terhambat untuk berangkat.
2. Sebaiknya meningkatkan koordinasi dengan insatansi - instansi terkait dengan cara melakukan pendekatan dengan instansi sehingga tidak mempersulit pihak perusahaan dalam melaksanakan kegiatan agar tidak terjadi kesulitan dalam pengurusan dokumen.
3. Pihak agen harusnya saling berkomunikasi dengan pihak pelabuhan khusus agar tidak terburu dalam penyandaran kapal dan pengurusan dokumen jika terjadi perubahan lineup sandar kapal.
4. Pihak perusahaan harusnya melakukan koordinasi dengan pihak pelabuhan agar jadwal keberangkatan kapal diberikan waktu untuk menunggu karena kapal yang sandar di pelabuhan tersebut adalah kapal rutin milik perusahaan dan sudah memiliki kontrak dalam pengangkutan batubara di PT. Bukit Asam (persero).

5. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Kapal seringkali dikeluarkan dari pelabuhan tanpa dokumen kapal dimana kapal telah melaksanakan kegiatan muat, hal tersebut dikarenakan kapal hanya diberikan waktu kurang lebih satu jam untuk keberangkatan, sehingga kapal akan kembali berlabuh. Dampak dari tertundanya keberangkatan sangat mempengaruhi voyage (trip) kapal. Akibat sering tertundanya keberangkatan, kapal hanya bisa

mencapai 5-6 trip (voyage) setiap bulannya. Sedangkan dalam satu bulan biasanya kapal mencapai 11 trip (voyage).

Saran

Untuk meningkatkan tanggungjawab petugas sebaiknya penanganan kapal-kapal yang dilayani terutama dalam pengurusan dokumen pada PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Panjang agar lebih dikontrol dan ditingkatkan lagi dan mampu meningkatkan komunikasi yang intens antara pihak perusahaan dan surveyor agar dalam pengurusan dokumen kelengkapan dapat berjalan lancar dan cepat.

Daftar Pustaka

- Abubakar, Iskandar, dkk. 2013. *Transportasi Penyebrangan*. Edisi Kesatu. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Asb, M. R. H., Syamsiah, S., & Ahmad, M. 2022. Analisis Efektivitas Pelayanan Dokumen Shifting Permit Selama Pandemi Covid-19 di PT. Oremus Bahari Mandi: Cabang Kuala Samboja, Kabupaten Kutai Kertanegara. *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda* Vol. 6 (1).
- Budiman Riyanto Agus. 2013. *Kapita Selekta Kuisisioner Pengetahuan Dan Sikap Dalam Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Mediks.
- Darmaputra, R.T., & Setyadie, W. 2021. Efektifitas Operasional Penanganan Kapal di Pelabuhan Panjang Kota Bandar Lampung oleh PT. Mario Samudera Jaya. *Prosiding Seminar Nasional*, Vol. 3 (1).
- Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., dan Widyanto, H. 2022. Prosedur Clearance In dan Clearence out Kapal Milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, Vol. 20 (1).
- Kosasih, Engkos dan soewedo, Hananto. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Lasse. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Patmasari, E., Karateng, M., Amalia, P. A., dan Abidin, Z. 2022. Analisis Pelayanan Keagenan Kapal pada PT. Cemerlang Makmur Abadi. *Jurnal Maritim*, Vol. 12 (1).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 pasal 1 ayat 6 tentang penyelenggaraan dan pengusaha angkutan laut.
- Purwanto dan Sulistyastuti, Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan, Bumi Aksara Jakarta, 1991, Hal. 21.
- Rustina, E., Fitrianty, R. W., Nufus, R. K., Fathoni, M. S., dan Lestari, S. S. 2023. Export – Import Customs Service Through Indonesia National Single Window. *Internasional Journal of Economics, Business and Innovation Research*, Vol. 2 (1).
- Sasono, Budi dan Soegiharto. 2014. *Manajemen Kapal Niaga*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Suwandi., Evada Rustina., Sumarwanto., Sri Sayekti Lestari., Rafdy Kaukabun Nufus. 2023. Pelayanan Jasa Keagenan Pengurusan *Endorsement* Dokumen Kapal dalam Rangka Kelancaran Berlayar. *Jurnal Literasisains*, Vol. 2 (3).
- Suyono. 2003. *Shipping Pengangkutan intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta : PPM.

Undang – Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran.

Widodo, Herry., Haris Padilah., dan Siti Nur Fadilah. 2019. Mekanisme Pelayanan Jasa Keagenan Kapal MV. Adhiguna Tarahan pada PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Merak Banten. *Jurnal Mitra Bahari*, Vol. 1 (1).

Yusnidah, Y., dan Situmorang, H. L. B. 2021. Pelayanan Jasa Keagenan dalam Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal pada PT. Sea Asih Lines Kuala Tanjung. *Buletin Utama Teknik*, Vol. 16 (2).

