

PELAYANAN KEAGENAN KAPAL TANKER PADA PT CEMERLANG MAKMUR ABADI

¹⁾Rakhel Lia*, ²⁾Puji Astuti Amalia, ³⁾Haryanto
¹⁾²⁾³⁾Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Samarinda
*E-mail: racheliahutabarat04@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah membahas tentang pelayanan keagenan kapal tanker. Metode pengambilan data yang digunakan dengan cara peninjauan langsung terhadap proses pengisian data objek yang diteliti, dan data informasi yang dikumpulkan melalui observasi, pengamatan secara langsung dalam pelayanan keagenan kapal tanker pada PT. Cemerlang makmur abadi. Hasil penelitian ini dapat membantu pembaca untuk mengetahui proses pelayanan Clearance in / out dan proses Shifting. Saran penulis kepada pihak perusahaan adalah untuk memperhatikan sertifikat-sertifikat yang suda expire sebagai syarat pengurusan dokumen pelayanan keagenan kapal tanker.

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Republik Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki perairan yang sangat luas. Sebagai Negara ini disebut sebagai Negara maritim. Di wilayah perairan Indonesia banyak beroperasinya kapal-kapal salah satunya kapal *tanker*. Kapal sebagai alat transportasi untuk barang, manusia, dan hewan. Sedangkan kapal tanker memuat bahan cair atau bahan kimia.

Kapal *tanker* dapat beroperasi sangat membutuhkan dokumen-dokumen kapal. Dokumen-dokumen yang dibutuhkan adalah. Surat persetujuan olah gerak, sertifikat keselamatan perlengkapan barang, surat laut, *safe menning*, dan surat ukur. Dokumen yang harus di urus akan pemilik kapal di kantor KSOP untuk mengurus ini pemilik kapal menggunakan jasa agen. Hubungan keagenan dengan kapal *tanker* ataupun dengan kapal jenis lainnya adalah apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus di penuhi. Dan untuk memenuhi semua keperluan tersebut pemilik perusahaan akan menunjuk salah satu agent kapal yang telah bekerja sama dengan pemilik perusahaan tersebut.

Pengurusan dokumen-dokumen kapal tanker sama dengan pengurusan kapal lain. Semua kapal tentunya membutuhkan pelayanan dan keperluan masing-masing mulai dari pelayanan dokumen-dokumen kapal serta keperluankeperluan kapal tersebut di bebaskan kepada perusahaan keagenan yang mengageni kapal tersebut. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya dinamakan pemilik (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercaya kepadanya.

PT Cemerlang Makmur Abadi adalah salah satu perusahaan yang bergerak di bidang keagenan kapal tanker yang siap yang memberikan pelayanan kepada pelanggan atau pengguna jasa sebaik mungkin dan tepat waktu dalam melaksanakan pelayanan kepada pelanggan. Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik mengangkat judul tugas akhir ini. "Pelayanan Keagenan Kapal Tanker Pada PT Cemerlang Makmur Abadi".

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan penulis maka penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini adalah "Bagaimana pelayanan keagenan kapal tanker pada PT Cemerlang Makmur Abadi?"

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pelayanan keagenan kapal tanker pada PT Cemerlang Makmur Abadi.

Batasan Masalah

Karena keterbatasan ilmu dan waktu penulis, maka penulis membatasi penelitian ini hanya membahas tentang bagaimana pelayanan keagenan kapal *tanker* pada PT Cemerlang Makmur Abadi pada tanggal (08 September 2018 Sampai Dengan 10 Januari 2019.)

II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelayanan

Pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak terwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Produksinya dapat dikaitkan atau tidak dikaitkan ada suatu produk fisik sehingga pelayanan merupakan perilaku produsen dalam rangka memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen demi tercapainya kepuasan pada konsumen sendiri. Sedangkan menurut soetopo (1999) dalam Napitupulu memberikan pengertian pelayanan sebagai suatu usaha untuk

membantu mengurus apa yang diperlukan orang lain. Dengan kata lain, Pelayanan merupakan serangkaian kegiatan atau proses kebutuhan orang lain secara lebih memuaskan berupa produk jasa.

Berdasarkan dari beberapa pendapat para ahli diatas maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan merupakan suatu proses pemenuhan kebutuhan yang didapatkan melalui suatu aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh orang lain.

Bentuk pelayanan publik yang diberikan kepada masyarakat dapat dibedakan menjadi beberapa jenis pelayanan yaitu:

1. Pelayanan Adminitrasi. Yaitu pelayanan yang dihasilkan berupa berbagai bentuk dokumen resmi yang diperlukan publik, seperti status kewarganegaraan dan kepemilikan atau penguasaan terhadap suatu barang dan sebagainya.
2. Pelayanan Barang. Yaitu pelayanan yang hasilnya berupa berbagai bentuk atau jenis barang yang dipakai oleh publik, seperti penyediaan tenaga listrik, air bersih, jaringan telepon dan
3. Pelayanan Jasa. Yaitu pelayanan yang hasilnya berupa jasa yang diperlukan oleh publik, seperti penyelenggaraan transportasi, pemeliharaan kesehatan, penyelenggaraan pendidikan, juga penyelenggaraan fasilitas-fasilitas lainnya.

2.2 Keagenan

Keagenan adalah salah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*Agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*Owner*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agenyanya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya (Suyono: 2005)

Keagenan yang memiliki peranan penting dalam suatu kegiatan pemasaran. Dimana agen berperang sebagai perantara yang mewakili penjualan atau pembeli dalam transaksi dan dalam hal ini hubungan kerja

dengan kliennya. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal untuk melayani kegiatan di pelabuhan dimana agen pelayaran berada.

Secara garis besar jenis-jenis agen di bagi menjadi 3 yaitu:

1) *General Agent* (agen umum)

Menurut. Suyono (2005) dalam *shipping (General Agent)* adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di Pelabuhan Indonesia.

2) *Sub Agent* (agen lokal)

Menurut Capt Suyono dalam buku *shipping* sub agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau dari *general agent*.

3) Cabang Agen

Menurut Suyono (2005) dalam buku *shipping* cabang agen adalah dari *general agent* di prlabuhan tertentu.

Ada beberapa tugas agen di bidang pelayanan kapal, yaitu:

- a. Memberitahukan kedatangan kapal pada instansi di pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- b. Merencanakan, mengatur, dan melaksanakan penyandaran kapal
- c. Membantu melayani penyediaan kebutuhan kapal, seperti bunker, perbaikan, dan lain sebagainya
- d. Membantu mempersiapkan dan mengurus surat-surat kapal
- e. Memberikan pelayanan awak kapal
- f. Mengatur dan melaksanakan pemberangkatan kapal
- g. Memelihara dan menjaga hubungan yang baik dengan para pejabat di pelabuhan

2.3 *Clearance* (Surat Persetujuan Berlayar)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 01 Tahun 2010 pasal 1, surat persetujuan berlayar atau port clearance adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan dan ketentuan serta hal apa saja yang harus dilaksanakan dan ditaati saat melakukan proses memperoleh ijin berlayar.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis-administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Syahbandar merupakan pejabat pemerintah 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.

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan, awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Penerbitan Surat Ijin Berlayar (*Port Clearance*) tertera secara jelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 01 Tahun 2010 dalam pasal 3 “Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar” yaitu:

1) Untuk memperoleh Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*), pemilik atau operator kapal mengajukan format dengan melampirkan:

- a. Surat Pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*)
- b. Dokumen muatan seperti sertifikat - sertifikat kapal.

- 2) Bukti pemenuhan kewajiban meliputi:
 - a. Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan
 - b. Bukti pembayaran jasa kenavigasian
 - c. Bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan
 - d. Persetujuan (*clearance*) Bea dan Cukai
 - e. Persetujuan (*clearance*) Imigrasi
 - f. Persetujuan (*clearance*) Karantina Kesehatan
 - g. Persetujuan (*clearance*) Karantina Hewan

3) Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) sebagaimana dimaksud pada peraturan menteri perhubungan pasal 1 Tahun 2010 diserahkan Surat Persetujuan Berlayar kepada syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nahkoda (*Master Sailing Declaration*).

4) Penyerahan permohonan sebagaimana pada ayat (1), dapat dilakukan dengan cara:

- a. Menyerahkan ke loket pelayanan satu atap pada Kantor Syahbandar, atau
- b. Mengirimkan secara elektronik (*upload*) melalui Inaportnet pada pelabuhan yang telah menerapkan *National Single Window* (NSW).

Dokumen - dokumen yang dipersiapkan untuk prosedur serfikat dokumen port clearance kapal, yaitu:

1. Surat Permohonan Ijin Berlayar
2. Surat Permohonan Kesehatan Pelabuhan
3. Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal
4. Permohonan Persetujuan Bongkar/Muat
5. Surat Pernyataan Nahkoda tentang Keberangkatan Kapal (*Sailing Declaration*)
6. Pemeriksaan Fisik Kapal
7. Sarana Pembantu Navigasi Pelayaran/Uang Rambu (SBNP)
8. *Crews List*
9. *Memorandum*, yaitu daftar pemeriksaan surat - surat kapal

- berdasarkan setiap jenis sertifikat yang dimiliki oleh kapal tunda dan dokumen.
10. Sijil Awak Kapal, yaitu buku yang berisi nama dan jabatan awak kapal, yaitu mereka yang melakukan tugas diatas kapal yang disahkan oleh Administrator Pelabuhan/ Syahbandar. Pengesahan awak kapal saat bekerja diatas kapal berdasarkan surat pengantar dari perusahaan, perjanjian kerja laut (PKL), Ijazah, Buku Pelaut, Buku Sijil.
 11. Dispensasi Perwira, yaitu sertifikat yang menyatakan kapal tersebut dioperasikan oleh perwira kapal yang bertanggung jawab atas kapal, muatan, dan semua kegiatan yang berada diatas kapal.
 12. Buku Kesehatan (*Health Book*), yaitu buku yang dikeluarkan oleh kesehatan pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal dan *crew* kapal sehat.
 13. *Last Port Clearance*, yaitu surat yang menyatakan bahwa kapal telah diperiksa dipelabuhan yang terakhir disinggahi dan layak untuk melakukan perjalanan laut kepelabuhan berikutnya.
 14. *Cargo Manifest*, yaitu daftar semua muatan yang diangkut oleh kapal yang dibuat oleh perusahaan pelayaran agen untuk diserahkan kepada seluruh pihak yang terkait dengan pemuatan.
 15. *Bill of Lading*, yaitu surat muatan yang dibuat untuk pengapalan muatan sebagai bukti untuk menerangkan kepemilikan barang.
 16. Sertifikat Kapal:
 - a) Surat Tanda Kebangsaan.
 - b) Surat Ukur Internasional
 - c) Sertifikat Safe Manning
 - d) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal
 - e) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
 - f) Sertifikat Keamanan Radio
 - g) Sertifikat Pencegahan Limbah Minyak
 - h) Sertifikat Pencegahan Air Pollution
 - i) Sertifikat Pencegahan *Sewage*
 - j) Sertifikat Alat – Alat Keselamatan
 - k) Sertifikat Garis Muat (*Load line*)
 - l) Sertifikat Klasifikasi Sementara
 - m) Sertifikat Lambung Timbul (*Hull*)
 - n) Sertifikat Mesin (*Machinery*)
 - o) Sertifikat Asuransi (*Insurance*)
 - p) Sertifikat *Safety Management Document of Compliance*
 - q) *Document of Compliance*
 - r) Rencana Pola Trayek (RPT).
 - s) Buku Sijil.
 - t) *Port State Control*
 - u) *Continous Synopsis Record*

2.4 Perusahaan Pelayaran

Menurut UU No.08 tahun 1997, pasal 1 perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang melakukan kegiatan secara tetap dan terus menerus dengan memperoleh keuntungan atau laba bersih, baik yang diselenggarakan oleh orang persorangan maupun badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum, yang didirikan, berkedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia. Pelayaran niaga ialah usaha pengangkutan barang atau penumpang melalui laut baik yang dilakukan antar pelabuhan – pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar Negara.

Bagi dunia perdagangan pada umumnya, khususnya perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting dan hampir semua barang ekspor dan impor diangkut dengan kapal laut. Bagi Indonesia perusahaan pelayaran mempunyai prospek yang sangat cerah mengingat setiap ekspor dan ekspor.

Usaha pelayaran merupakan usaha industri di bidang jasa transportasi laut shipping. Kegiatan pelayaran timbul karena adanya kebutuhan untuk mengangkut barang-barang niaga yang dihasilkan di

suatu tempat yang akan di jual di tempat lain. Oleh karena itu, dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat tiga pihak yang saling berhubungan satu sama lain.

1) Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk di kirim dari satu pelabuhan tertentu (pelabuhan muatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.

2) Pengangkutan barang (*carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk di angkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan menggunakan kapal.

3) Penerima barang (*consignee*), yaitu Perusahaan pelayaran / agen adalah badan hukum yang bergerak di bidang jasa angkutan laut yang member jasa angkutan barang melalui laut dan memungut jasa dengan uang tambang (*freight*). Tugas-tugas perusahaan pelayaran:

- a. Menyediakan pengangkutan untuk kelancaran distribusi barang dari *shipper* ke *consignee* melalui perairan atau laut.
- b. Menyediakan pengangkutan untuk kelancaran penumpang yang akan pergi ke suatu daerah ke daerah lain.
- c. Menghubungkan wilayah-wilayah yang terpencil.
- d. Membantu kelancaran dalam pelaksanaan pemerataan barang di wilayah Negara.

Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang mempunyai jaringan pelayaran dan menghubungkan antar satu pelabuhan ke pelabuhan lain baik meliputi wilayah lokal dan izin pelayaran dari masing-masing armadanya. Karena yang ditunjuk sebagai agen oleh perusahaan pelayaran adalah pelayaran nasional yang juga mempunyai kapal-kapal miliknya sendiri, maka secara umum pendapatan dari cabang perusahaan pelayaran nasional yang juga bekerja sebagai agen pelayaran untuk melayani kegiatan di pelabuhan dimana agen pelayaran berada.

2.5 Kapal

Secara umum kapal adalah seluruh kendaraan pengangkut yang mengapung di atas air dan berfungsi sebagai sarana transportasi orang dan barang dari lokasi ke lokasi lainnya. Sedangkan menurut UU RI No. 21 Tahun 1992 kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau tenaga tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Sama pula menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 angka 36 menyebutkan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, tenaga nuklir, tenaga listrik, tenaga tenaga lainnya, di tarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Pelayaran, Pasal I Angka 36 menyebutkan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, tenaga nuklir, tenaga listrik, tenaga tenaga lainnya ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun jenis-jenis kapal sebagai berikut:

1) Kapal *Tanker*. Kapal *tanker* ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Diantara berbagai jenis kapal *tanker*, *super tanker* di rancang untuk mengangkut minyak sekitar tanduk Afrika dan Timur tengah. Super tanker *knock nevis* adalah pengangkut terbesar di dunia. Disamping mengangkut pipa saluran, kapal tanker juga kendaraan untuk mengangkut minyak mentah, yang kadang-kadang menimbulkan malapetaka lingkungan akibat tumpahan minyaknya kelaut. Kapal yang menetapkan standar

keselamatan yang sangat tinggi mengingat muatan yang dibawanya sangat berbahaya.

2) *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa). Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (*general cargo*) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti boom dan keraan muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

3) *Full Container Vessel* (Kapal Petikemas). Kapal ini khusus dibuat untuk mengangkut petikemas (container). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bonkar/muat sendiri dan dapat juga memakai *shore crane* dan *gantry crane* dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus. Oleh karena terminal khusus untuk petikemas harus di buat, maka tempat labuh dan sandar kapal petikemas ditingkatkan agar lebih dalam perairannya. kapal petikemas lebih besar dari kapal *general cargo* biasa dan memiliki kecepatan yang dapat melebihi 22 Knot. Dengan adanya kapal-kapal petikemas, maka kapal *general cargo* sekarang dinamakan *break bulk vessel* untuk menyatakan bahwa kapal tersebut membuka diri untuk membongkar muat.

4) *Bulk Carrier* (Pengangkutan Muatan Curah). Kapal *bulk carrier* adalah kapal besar dengan hanya satu *deck* mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah (*bulk*). Muatan dicurah, dipompa kedalam kapal dengan bantuan mesin curah dan bilamana tidak dengan mesin, maka karung-karung berisi muatan yang diangkat kekapal dengan bantuan derek kapal diletakan diatas palka dahulu. Karung-karung tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Di tempat pembongkaran, isi dari palka disiap atau dibongkar dengan pertolongan *conpeyor*. Palka dari kapal *bulk carrier* berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah tengah-palka. Kendala ekonomi yang ada apa kapal tanker dan kapal *dry-bulk* adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilakukan terpaksa dalam keadaan kosong atau karena tidak ada

muatan saat balik (*return cargo*) dan oleh karena itu tidak menghasilkan uang tambahan. Untuk menghindari hal itu, dibuat kapal yang dapat mengangkut minyak dan muatan kering curah (kombinasi). Dengan mengoperasikan jenis kapal ini, sekurangnya dapat memilih *return cargo* yang akan menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi dalam keadaan kosong.

5) *Passenger ship* (Kapal penumpang). Di perairan Indonesia. Dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutan di Indonesia didominasi oleh PT Pelni (Pelayan Nasional Indonesia), sebuah perusahaan negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud untuk mengganti perusahaan colonial Belanda KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) dengan nama mula-mula *pepuska* (yayasan penguasaan kapalkapal) yang salah seorang pendiriannya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952. *Pepuska* berubah nama menjadi Pelni.

6) *Lighter Carrier* (pengangkutan tongkang). Kapal pengangkutan tongkang adalah variasi dari kapal pengangkutan petikemas, di mana sebagai pengganti petikemas kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Kapal ini tidak memerlukan terminal khusus seperti petikemas dan, secara teori, juga tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ketempat berlabuh, membongkar tongkangnya yang ditarik oleh kapal gandeng sambil memuat tongkang-tongkang yang suda diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatnya.

7) *Fishing vessel* (Kapal Penangkapan Ikan). Kapal yang disebut untuk menangkap ikan dengan berbagai cara, seperti *purse-seining*, *long-lining*, *beam trawling* dan *stern-trawling*. Kapal ini seringkali diperlengkapi peralatan pendingin dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

8) *General Cargo Breakbulk Vessel*. Menurut sejarahnya, kapal jenis yang mula-mula beroperasi sebagai kapal angkutan serba guna, sebelumnya ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat

demi efisiensi. Kapal *general cargo* tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai tramper karena harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia. Pengangkutan kargo curah kering adalah segmen yang di layani oleh paling banyak jenis kapal pengangkutan kargo kering.

9) *Freedom Vessel*. Kapal *freedom vessel* adalah kapal *general cargo* yang dibuat setelah Perang Dunia II untuk pengangkutan serba guna. Amerika telah membuat kapal jenis "Leberty" dalam Perang Dunia dan diproduksi massal. Oleh karena kapal Leberty mudah digunakan oleh negara-negara lain, seperti Inggris dan Jepang maka, setelah Perang Dunia II usia, dibuat Leberty *replacement ships* yang dinamakan *freedom vessel*.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Definisi Operasional

Definisi konseptual digunakan penulis untuk menjelaskan secara rinci tentang pengertian setiap objek penelitian yang dilakukan oleh penulis. Sehingga dapat memberikan suatu gambaran yang jelas dan sistematis. Berikut ini memberikan batasan mengenai pengertian dari objek yang diteliti, yaitu:

1. Pelayanan: Menurut suyono 2005 pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak terwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun.

2. Keagenan: Menurut suyono 2005 keagenan adalah suatu kegiatan yang berkaitan dengan kepentingan perusahaan tertentu dalam melakukan hubungan degang. Dalam arti bahwa perusahaan yang ditunjukkan sebagai agen akan mewakili perusahaan yang menunjukan agen tersebut.

3. Kapal tanker: Menurut suyono 2005 adalah kapal merupakan kapal yang digunakan untuk mengangkut curah cair berupa minyak (MFO) *Marine Fuel Oil*, muatan MFO merupakan bahan bakar minyak jenis solar yang memiliki angka

performa cantane number 45, jenis bbm mini umumnya digunakan untuk mesin transportasi mesin *diesel* yang umum dipakai dengan *system* injeksi pompa mekanik (*injection pump*) dan *electronic injection*, jenis bbm ini diperintukkan untuk jenis kendaraan bermotor transportasi.

3.2 Waktu dan Tempat Penelitian

Penulis melakukan penelitian tentang Pelayanan keagenan kapal tanker pada PT Cemerlang makmur abadi dimana waktu pelaksanaan dimulai sejak tanggal 08 September 2018 yang dilaksanakan pada semester V (lima) tahun akademik 2018/2018. Tempat penelitian dilakukan di PT Cemerlang makmur abadi Jakarta utara. Kantor ini berada JL. Mangga No. 4 Rt. 007 Rw. 010 Kelurahan tegu utara kecamatan koja, Jakarta utara

3.3 Metode pengumpulan data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi, yaitu Pengamatan langsung pengambilan data dengan cara melakukan pencatatan secara tertulis pada tempat penelitian. Alasan dilakukan observasi untuk memperoleh gambaran secara realistis sesuai yang didapatkan penulis pada saat dilapangan mengenai pelayanan keagenan kapal tenker pada PT Cemerlang makmur abadi. Dan dokumentasi, yaitu melalui literatur terkait topik penelitian. Dokumentasi ialah dokumen yang dilakukan dengan cara meminta arsip, dokumen atau laporan yang terkait dengan pelayanan keagenan kapal tenker pada PT Cemerlang makmur abadi

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil

Berdasarkan hasil yang telah dilakukan oleh penulis, maka penulis akan menjelaskan mengenai Pelayanan Keagenan Terhadap kapal Tanker Pada PT Cemerlang Makmur Abadi, berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan oleh penulis di perusahaan pelayaran PT CEMERLANG MAKMUR ABADI.

1) Adapun Pelayanan keagenan kapal tanker pada yang penulis dapati pada PT Cemerlang Makmur Abadi sebagai berikut;

a. *Clearance in*

b. *Clereance out*

2) Dokumen yang diperlukan dalam pelayanan kapal Tangker PT Cemerlang Makmur Abadi Pemuatan yang menggunakan angkutan laut pasti tidak lepas dari dokumen yang menyertai kapal tersebut. Untuk itu dalam proses penyelesaian dokumen kedatangan kapal yang diperlukan oleh kapal demi kelancaran pengoperasian kapal oleh PT Cemerlang Makmur Abadi sebagai agen yang memberikan pelayanan.

a. Surat Laut

Kapal tersebut berhak mengibarkan bendera dari negara dan berhak atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut. Pendaftaran tersebut tidak selalu warga negara dari negaranya, ada yang mendaftarkan kapalnya di negara lain untuk tujuan keringanan biaya.

b. Surat ukur

Surat yang menyebutkan surat ukuran-ukuran penting kapal, tonnage, LOA, LBP, lebat *draft*, ukuran palkah dan lain-lain. Surat ini dikeluarkan oleh dirjen. Hubla cq.syahbandar.

c. Sertifikat garis muat.

Sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum Agar stabilitas kapal terpelihara (untuk minimumnya sesuai ketentuan) Sertifikat ini berlaku 5 tahun dan dikukuhkan setiap tahun

d. Sertifikat konstruksi kapal barang Sertifikat yang menyatakan tentang konstruksi bangunan kapal telah diperiksa dengan kondisi bangunan permesinan dan perlengkapan bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan perundang-undangan.

e. Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang menerangkan bahwa kapal tersebut dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan kapal.

f. Sertifikat keselamatan radio kapal barang. Sertifikat yang menerangkan

bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat kelas yang bersangkutan

4.2 Pembahasan

A. Pelayanan keagenan kapal *tanker* yang di berikan oleh PT Cemerlang Makmur Abadi

1. Pengurusan *Clearance in* (kapal datang) Sebelum kapal tiba agen melakukan komunikasi dengan (Nahkoda) untuk meminta info data-data kapal yang mau datang berupa:

1. Nama kapal dan *barge*

2. Data muatan/*Bill of lading*

3. SPB/*last port clearance*

Setelah kapal tiba agen akan mengambil dokumen kapal untuk melakukan *in health book* di kantor kesehatan pelabuhan *quarantine* dengan membawa laporan kedatangan kapal dan *health book* kapal setelah itu petugas memeriksa sertifikat yang ada dalam *health book* kapal berupa SSCEC dan P3K jika masih berlaku maka *in health book* dapat dilakukan, dan sebenarnya walaupun sertifikat SSCEC dan P3K mati *in health book* tetap bisa dilakukan asalkan jangan sampai kapal sudah mau berangkat sertifikat tersebut belum diperbarui.

In health book dilakukan paling lambat 1x24 jam, lewat dari itu maka petugas kesehatan pelabuhan akan meminta keterangan agen atas keterlambatan ini tersebut dan meminta berita acara atas keterlambatan *in health book*.

2. Pengurusan *Clearance out* (kapal berangkat)

Setelah mendapat instruksi dari owner bahwa kapal akan berangkat kepelabuhan berikutnya agen akan menyiapkan proses out kapal untuk pengurusan di KSOP agar SPB (surat persetujuan berlayar) dapat diterbitkan. Persiapan yang dilakukan saat *clearance out* antara lain:

- Membuat permohonan PHC (*port head clearance*) untuk *out health*

book di kantor kesehatan pelabuhan

- Membuat surat permohonan ijin berlayar
- Membuat crew list
- Membuat pemenuhan kewajiban kapal
- Membuat *manifest*
- Membuat warta kapal
- Membuat master sailing nahkoda
- Membuat permintaan pelayanan jasa kapal
- Membuat LKD (laporan kedatangan kapal)
- Membuat LKK (laporan kedatangan dan keberangkatan kapal)
- Membuat mamorandum (data kapal dan kelengkapan sertifikat kapal untuk syarat berlayar kapal)
- Membuat permohonan VTS

Setelah semua lampiran selesai disiapkan agen langsung mengurusnya di KSOP, kesehatan pelabuhan dan kantor VTS (stasiun radio pantai), yang di urus di permohonan PHC dan membayar *billing* sesuai dengan GT kapal, untuk di VTS kita hanya menyerahkan permohonan VTS untuk dibuatkan nota VTS yang nantinya akan dibayarkan di KSOP, dan untuk di KSOP yang pertama dilakukan adalah memasukkan ijin berlayar di SPS, memasukkan LK3,LKD,LKK dan jasa labuh di loket LALA, kemudian memasukkan mamorandum di bagian loket buku besar untuk di register kedalam buku besar kesyahbandaran bahwa kapal akan di out ke pelabuhan tujuan yang sudah tertera di mamorandum, kemudiaan perwira jaga KSOP memeriksa kelengkapan sertifikat kapal, melakukan pembayaran PNBP setelah selesai maka terbitlah SPB (surat persetujuan berlayar).

B. Dokumen yang diperlukan dalam pelayanan kapal Tangker PT Cemerlang Makmur Abadi

Pemuatan yang menggunakan angkutan laut pasti tidak lepas dari dokumen yang menyertai kapal tersebut.

Untuk itu dalam proses penyelesaian dokumen kedatangan kapal yang diperlukan oleh kapal demi kelancaran pengoperasian kapal oleh PT Cemerlang Makmur Abadi sebagai agen yang memberikan pelayanan.

1) Surat Laut. Kapal tersebut berhak mengibarkan bendera dari negara dan berhak atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut. Pendaftaran tersebut tidak selalu warga negara dari negaranya, ada yang mendaftarkan kapalnya di negara lain untuk tujuan keringanan biaya.

2) Surat ukur. Surat yang menyebutkan surat ukuran-ukuran penting kapal, tonnage, LOA, LBP, lebat *draft*, ukuran palkah dan lain-lain. Surat ini dikeluarkan oleh dirjen. Hubla cq.syahbandar.

3) Sertifikat garis muat. Sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum Agar stabilitas kapal terpelihara (untuk minimumnya sesuai ketentuan) Sertifikat ini berlaku 5 tahun dan dikukuhkan setiap tahun

4) Sertifikat konstruksi kapal barang. Sertifikat yang menyatakan tentang konstruksi bangunan kapal telah diperiksa dengan kondisi bangunan permesinan dan perlengkapan bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan perundang-undangan.

5) Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang. Menerangkan bahwa kapal tersebut dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan kapal.

6) Sertifikat keselamatan radio kapal barang. Sertifikat yang menerangkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat klas yang bersangkutan

7) Sertifikat internasional pencegah pencemaran oleh minyak. Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal sudah diperlengkapi peralatan yang disyaratkan. Sertifikat dikeluarkan oleh Ditjen.Hubla cq.Dit.Kapel masa berlaku 5 (lima) tahun dan dikukuhkan setiap tahun.

8) Sertifikat klassifikasi. Menyatakan kelas suatu kapal, dikeluarkan untuk sebuah kapal oleh biro klasifikasi dan harus selalu berada di atas kapal selama masih berada di klas yang dinyatakan.

9) *Minimum safe manning certificate*. Sertifikat manajemen keselamatan untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran melengkapi varifikasi yang menyatakan bahwa dokumen penyesuaian manajemen keselamatan.

10) CO2 Sertifikat (PMK). Sertifikasi kapal yang menyatakan bahwa kapal dilengkapi dengan instansi gas CO2 untuk keselamatan kapal.

11) *Inflatable Liferaft*. Sertifikat rakit penolong untuk keselamatan awak kapal

12) Daftar ABK. Daftar anak buah kapal yang ada diatas kapal

13) *Last port Clearance*. Bukti pelabuhan terakhir yang didatangi oleh kapal

B. *Shifting*

1) Surat pernyataan dari pemilik barang adalah surat yang menyatakan bahwa barang akan dilunasi sesuai dengan kesepakatan biasanya 1 (satu bulan)

2) Surat keterangan asal barang (SKAB) adalah surat yang menyatakan bahwa barang berasal dari pemilik yang sebenarnya

3) Draft *survey* adalah bukti bahwa berat barang sesuai dengan yang dinyatakan, draft *survey* di keluarkan setelah barang selesai muat dan akan dihitung jumlah muatan yang sebenarnya.

4) Bukti *royalty* adalah bukti pembayaran, dikeluarkan oleh bank atas pembayaran barang.

5) *Ambapers* adalah penggunaan alur, setiap kapal lewat alur baik yang keluar atau masuk yang bermuatana harus melakukan pembayaran alur kepada *Ambapers*.

C. Kendala-kendala yang dihadapi dalam pelayanan PT Cemerlang

Makmur Abadi terhadap kapal muatan minyak

1) *Clearance*

Penyelesaian dokumen dalam aktifitas kedatangan dan keberangkatan kapal secara operasional telah dinilai dapat memberikan dukungan terhadap kemajuan perusahaan, namun dalam

penyelenggaraannya masih saja ada kendalakendala yang menjadi hambatan dalam proses penyelesaian dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal, diantaranya sebagai berikut:

a) Adanya sertifikat yang mati atau harus di endorse sehingga *clearance* tidak bisa dilakukan sebelum sertifikat tersebut diurus perpanjangannya yang hanya bisa dilakukan pada jam kerja saja, jadi jika pada hari sabtu ada sertifikat yang harus diperpanjang atau di *endorse* padahal kapal hendak berangkat terpesa kapal harus menunggu sampai hari senin agar sertifikat dapat di perpanjang atau di *endorse* setelah dokumen bisa di proses untuk *clearance*.

b) Adanya perubahan tujuan kapal setelah SPB dikeluarkan (MEDIASI). Adanya mediasi sehingga dokumen SPB yang dikeluarkan oleh petugas KSOP dibatalkan karena tidak sesuai dengan tujuan yang tercantum dalam SPB sehingga harus mengadakan *clearance* ulang penerbitan SPB dengan tujuan yang baru

c) Terlambatnya proses *clearance* para petugas tidak ada di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan (KSOP) yang disebabkan adanya kapal penumpang datang yang harus didahulukan sehingga proses *clearance* pengecekan dokumen yang dilakukan oleh perwira jaga tidak bisa berjalan dikarenakan tidak ada petugas yang memeriksa dokumen dan menyebabkan keterlambatan agen mengurus *clearance*.

d) Adanya pergantian ABK karena pergantian ABK otomatis dokumen daftar anak buah kapal diperbaharui ulang dan disahkan oleh perwira jaga.

e) Keterlambatannya uang *clearance out*, sehubungan adanya keterlambatan uang *clearance out* menjadi salah satu penghambat *clearance* karena disitu proses utama perjalanan seluruh kegiatan *clearance* seperti pengurusan dokumen dikantor KSOP, dan pembayaran administrasi pelabuhan.

2) *Shifting*

Shifting adalah ijin gerak kapal yang dikeluarkan oleh KSOP sesuai dengan permohonan agen, *Shifting* memiliki banyak jenis ada yang pindah tambat. Kendala yang sering dihadapi sebagai berikut:

a) Terlambatnya SKAB, *Draft survey*, royalti dan surat perataan dari pemilik barang, sehingga harus menunggu sampai semuanya lengkap dikirim dari pemilik barang agar bisa memproses *shifting* untuk bongkar di pelabuhan.

b) Kurangnya persyaratan atau tidak sesuai dengan yang diajukan sehingga perwira jaga tidak mau mensyahkan *shifting* dan meminta untuk disesuaikan kelengkapannya atau dibuatkan surat pernyataan.

Dari berbagai permasalahan diatas maka PT Cemerlang Makmur Abadi selalu melakukan rencana kerja dalam menghadapi hambatan yang akan merugikan pihak yang bersangkutan. Adapun kebijakan dari pihak perusahaan antara lain:

- 1) Meningkatkan hubungan yang baik dengan instansi-instansi terkait baik instansi pemerintah maupun swasta.
- 2) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian bongkar muat secara terpadu sehingga ada sesuatu hal yang tidak diinginkan terjadi seperti keadaan alam maka dapat segera diatasi.
- 3) Pemeliharaan serta perawatan fasilitas-fasilitas yang memiliki dan meningkatkan keahlian para pekerja dan menambah gaji pokok mereka sehingga para perkerja dapat berkerja dengan baik sesuai dengan yang diinginkan.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan masalah, maka penulis dapat merumuskan kesimpulan sebagai berikut.

1. Dokumen dalam pengoperasian kapal PT Cemerlang Makmur Abadi antara lain:

SPB (surat persetujuan berlayar), *Crew list* (dokumen *crew* kapal), LK3 (dokumen data muatan kapal), dokumen-dokumen tersebut wajib ada untuk syarat keberangkatan kapal.

2. Pelayanan yang dilakukan oleh PT Cemerlang Makmur Abadi antara lain *Clearance* adalah pengurusan untuk penerbitan SPB agar kapal dapat melanjutkan aktivitas sesuai dengan instruksi dari owner. *Shifting* untuk pengurusan ijin gerak kapal di kawasan pelabuhan Banjarmasin.

Adapun saran yang penuli dapat ditarik dan adanya kesimpulan diatas adalah:

1. Kepada PT Cemerlang Makmur Abadi diharapkan lebih meningkat profesional kerja dalam pelayanan keagenan kapal sehingga memiliki nilai jasa yang tinggi yang dapat bersaing dengan perusahaan pelayaran yang lain khususnya di Indonesia.

2. Dalam pengurusan *shifting* maupun *clearance* yang sering menjadi faktor penghambat adalah dokumen yang tidak di cek, sehingga dalam proses *shifting* maupun *clearance* banyak ditemukan dokumen kapal ataupun surat yang tidak sinkron, dan mati tanggal berlakunya sehingga memperlambat proses pengurusan keluarnya kapal.

DAFTAR RUJUKAN

- Philip Kotler (2002), Manajemen Pemasaran, Edisi Millenium Jilid 2, Jakarta, PT Herlandino
- Suyono R.P (2005), Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Jakarta, PPM
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 01 Pasal 01 Tahun 2010, tentang Persetujuan Berlayar
- Undang-Undang No 8 Tahun 1997, tentang Dokumen Perusahaan
- Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran

Undang-Undang Republik Indonesia No 21
Tahun 1992, tentang Perkapalan