

**ANALISIS PROSES PELAYANAN KAPAL PADA
PERUSAHAAN PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
CABANG BONTANG**



ARACHMDHAN SASKIN

NIT. 17.43.044

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS PROSES PELAYANAN KAPAL PADA
PERUSAHAAN PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
CABANG BONTANG**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan

Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

Arachmdhan Saskin

NIT.17.43.044

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

SKRIPSI

ANALISIS PROSES PELAYANAN KAPAL PADA PERUSAHAAN PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL CABANG BONTANG

Disusun dan Diajukan oleh:

ARACHMDHAN SASKIN

NIT. 17.43.044

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 20 Agustus 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

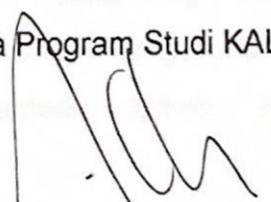

Jumriani, S.E, M.Adm.SDA.
NIP. 19731201 199803 2 008

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK


Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001



PRAKATA

Puji Syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, yang telah memberikan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penelitian dengan judul “Analisis Proses Pelayanan Kapal Pada Perusahaan Trans Kontinental Cabang Bontang” dalam menunjang pelayanan Kapal Pada Perusahaan PT. Trans Kontinental Cabang Bontang dapat diselesaikan dengan baik. Sholawat beserta salam semoga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, kepada keluarga, sahabat, hingga kepada umatnya hingga akhir zaman, Amin.

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semua itu dapat teratasi dengan baik berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini, penulis menghaturkan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi dan semangat bagi taruna/i PIP Makassar dalam penyelesaian skripsi.
2. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar selaku Pembantu Direktur I yang telah membantu dan memberikan motivasi dan semangat bagi taruna/i PIP Makassar dalam menyelesaikan skripsi.
3. Ibu Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M selaku Ketua Prodi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan dukungan dan semangat bagi taruna/i jurusan KALK dalam penyelesaian skripsi.
4. Ibu Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M selaku Pembimbing I dan Ibu Jumriani, S.E., M. Adm. SDA selaku pembimbing II yang senantiasa memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian.
5. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dalam memberikan bekal ilmu pengetahuan yang membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian.
6. Seluruh staf karyawan PT. Pertamina Trans Kontinental Bontang yang telah menjadi keluarga kedua bagi penulis selama melakukan

praktek darat dan juga bantuannya dalam pengumpulan data untuk penelitian penulis.

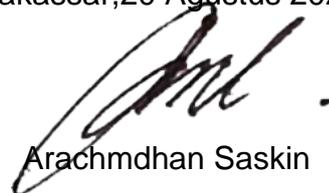
7. Bapak, Mama, Saudara(i) dan Keluarga yang selalu memberikan kasih sayang, semangat dan dukungan dalam menyelesaikan penelitian ini.
8. Angkatan XXXVIII yang sudah bersama-sama berjuang dan bertahan sejauh ini.
9. Teman-teman dari Kelas KALK VIII C, Mth House, Marching Band dan yang telah banyak memotivasi dan membantu dalam proses skripsi.
10. Semua pihak yang telah membantu.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran dari berbagai pihak tetap penulis harapkan. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini mudah dipahami dan bermanfaat bagi pembaca.

Terimakasih,

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, 20 Agustus 2021



Arachmdhan Saskin

ABSTRAK

Arachmdhan Saskin. 2021. *“Analisis Proses Pelayanan Kapal Pada Perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang”*. (Dibimbing oleh Ibu Rosliawaty A. Kosman dan Ibu Jumriani)

Penelitian Untuk mengetahui kendala apa saja yang terjadi pada proses pelayanan kapal pada PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang dan Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam proses bongkarmuat LNG di pelabuhan.

ini dilaksanakan pada perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang, selama setahun. Sumber data yang diperoleh langsung dari tempat Metode yang digunakan dalam penelitian adalah secara observasi dan wawancara langsung dengan karyawan PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang dan literatur-literatur yang berkaitan dengan skripsi ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan pelayanan dan penanganan kapal, pengurusan kebutuhan kapal dan awak kapal, bongkarmuat dan pemberangkatan kapal dilakukan dengan baik sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku serta yang lazim dilakukan oleh Agen Pelayaran. Dan Kendala-kendala yang dihadapi agen dalam melayani kebutuhan dan pengurusan kapal mengalami beberapa kendala baik dari kapal/Anak Buah Kapal maupun dari pihak agen.

Kata kunci: Proses, pelayanan, kapal.

ABSTRACT

Arachmdhan Saskin. 2021. "Analysis of Ship Service Processes at PT. Pertamina Trans Continental Bontang Branch". (Supervised by Mrs. Rosliawaty A. Kosman and Mrs. Jumriani)

Research to find out what obstacles occur in the ship service process at PT. Pertamina Trans Kontinental Bontang branch and to find out the efforts made to overcome obstacles in the process of loading and unloading LNG at the port.

This is implemented at the company PT. Pertamina Trans Kontinental Bontang branch, for a year. Sources of data obtained directly from the place the method used in the study are by observation and direct interviews with employees of PT. Pertamina Trans Kontinental Bontang branch and literatures related to this thesis.

The results obtained from this study indicate that the service and handling of ships, managing the needs of ships and crew, loading and unloading and departing ships are carried out properly in accordance with applicable procedures and regulations as well as those commonly carried out by Shipping Agents. And the obstacles faced by agents in serving the needs and management of the ship experienced several obstacles both from the ship / crew and from the agent.

Keywords: *Process, service, ship.*

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

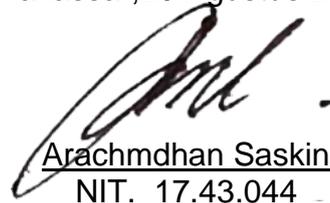
Nama : Arachmdhan Saskin
NIT : 17.43.044
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
(KALK)

ANALISIS PROSES PELAYANAN KAPAL PADA PERUSAHAAN PT PERTAMINA TRANS KONTINENTAL CABANG BONTANG

Merupakan Karya Asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Makassar, 20 Agustus 2021



Arachmdhan Saskin
NIT. 17.43.044

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman judul	i
Halaman Pengajuan	ii
Halaman Pengesahan	iii
Prakata	iv
Abstrak.....	vi
Abstract.....	vii
Pernyataan Keaslian Skripsi	viii
Daftar isi	ix
Daftar Gambar	xi
Daftar Tabel	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Pengertian Analisis	4
B. Pengertian Proses	5
C. Proses Pelayanan Kapal	6
D. Pengertian Kapal	8
E. Pengertian Perusahaan	9
F. Pengertian Bongkar Muat	12
G. Pengertian LNG... ..	16
H. Pengertian Bunker	19
I. Kerangka Pikir.....	23
J. Hipotesis Penelitian	24
BAB III METODE PENELITIAN	25

A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian	25
B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus	26
C. Populasi dan Sampel Penelitian	26
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumentasi Penelitian	26
E. Tehnik Anaisis Data	28
BAB IV HASIL PENELITIAN	29
A. Deskripsi Hasil Penelitian Data	29
B. Pembahasan Hasil Penelitian	46
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	51
A. Simpulan	51
B. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	53

DAFTAR GAMBAR

Keterangan	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	19
Gambar 4.1. Proses penanganan bunker kapal.....	46
Gambar 4.2 Kapal sedang melakukan STS bunker	47
Gambar 4.3 Pengantaran agent dan teknisi <i>Owner</i> kapal	48

DAFTAR TABEL

Keterangan	Halaman
Tabel 4.1 Struktur Organisasi PT. Pertamina Trans Kontinental	
Cabang Bontang.....	30
Tabel 4.2 PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang	45

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagaimana lazimnya disetiap negara di dunia, dasar hukum Undang- Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, perdagangan dan pengangkutan tidak dapat dipisahkan begitu saja, sebab faktor pengangkutan ini sangat besar pengaruhnya terhadap perkembangan kegiatan ekonomi. Usaha pengangkutan berpengaruh terhadap perkembangan penyalur barang dari suatu daerah lain, dimana barang itu lebih dibutuhkan atau diperlukan. Di dalam hal ini usaha pengangkutan merupakan faktor yang sangat penting. Usaha pengangkutan itu sendiri terdiri dari pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara.

Salah satu kegiatan perusahaan pelayaran adalah mengurus segala sesuatu yang dibutuhkan kapal dan mengurus proses keluar masuknya kapal dari pelabuhan yang disinggahi baik oleh kapal-kapal itu sendiri maupun yang berasal dari perusahaan asing atau lainnya. Untuk kapal-kapal asing yang akan memasuki suatu pelabuhan atau menyinggahi pelabuhan di negara-negara lain khususnya negara kita (pelabuhan Indonesia) terlebih dahulu harus menunjuk perusahaan nasional sebagai wakilnya atau agen dimaksudkannya untuk melindungi kapal-kapal milik perusahaan- perusahaan nasional dari kapal-kapal asing yang beroperasi di dalam melakukan aktivitasnya di pelabuhan seperti bongkar dan muat hingga dapat berlayar kembali dengan baik sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sehingga dapat menunjang kelancaran perekonomian.

Ada beberapa hal yang menyebabkan keterlambatan penanganan pelayanan kapal di pelabuhan yaitu terjadinya hambatan dari pihak kapal maupun pihak darat. Kecelakaan di pelabuhan karena kesalahan dari nahkoda kapal yang mengakibatkan terhambatnya di

pelabuhan dan masalah kurang aktifnya pandu kapal yang akhirnya mengakibatkan terhambatnya kapal yang akan keluar dan masuk pelabuhan. Suatu kapal yang ingin masuk dan keluar lingkungan pelabuhan memerlukan berbagai pelayanan dan harus mengikuti aturan dimana pelabuhan yang disinggahi. Aturan-aturan itu berlaku baik kapal masuk maupun kapal yang ingin keluar dari pelabuhan Atas dasar inilah penulis tertarik untuk membahas atau memilih judul untuk membahas atau memilih judul **“Analisis Proses Pelayanan Kapal pada Perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang”**

B. Rumusan Masalah

Dengan tingginya volume masuk dan keluarnya kapal di pelabuhan “TERSUS” maka pihak yang bersangkutan menuntut seluruh unit yang terkait untuk bekerja secara maksimal dalam upaya menghindari penundaan/keterlambatan khususnya pada proses penanganan kapal di pelabuhan. Maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Bagaimana proses pelayanan kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang?
2. Kendala apa saja yang terjadi pada proses pelayanan kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana proses pelayanan kapal pada PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang.
2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang terjadi pada proses pelayanan kapal pada PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Menambah khasanah ilmu pengetahuan program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan khususnya mengenai apakah ada penyebab terjadinya penundaan dan keterlambatan *bongkar muat LNG (Liquefied Natural Gas)* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada pihak perusahaan mengenai penundaan/keterlambatan *bongkar muat LNG (Liquefied Natural Gas)* sehingga dapat meningkatkan mutu pelayanan perusahaan kepada pengguna jasa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Berikut adalah beberapa pengertian analisis menurut para ahli yaitu sebagai berikut:

1. Analisis adalah proses yang dilakukan untuk memecahkan suatu hal ke dalam bagian-bagian penting yang sebenarnya saling berkaitan dan terhubung satu sama lain. (Gorys Keraf, 1997: 165).
2. Analisa adalah kegiatan menguraikan atau memecahkan suatu unit menjadi unit terkecil yang terbagi-bagi. (Harahap, 2014).
3. Analisa atau analisis adalah suatu kegiatan atau proses berfikir untuk membagi dan menguraikan sesuatu secara keseluruhan menjadi bagian dari komponen yang berbeda sehingga tanda-tanda dan ciri dari setiap komponen bisa dikenal, dan dihubungkan satu sama lainnya. Masing-masing komponen memiliki fungsi yang berbeda dan jika disatukan menjadi satu keseluruhan yang saling terpadu. (Komaruddin, 2001).
4. Analisis adalah proses pengurai dan penelaahan suatu pokok yang saling berhubungan agar bisa mendapatkan pemahaman yang tepat dan pengertian secara keseluruhan. (KBBI).
5. Analisa merupakan tahap awal yang dilakukan untuk pengembangan sistem. Tahapan ini sangat fundamental sehingga sangat menentukan kualitas dari pengembangan sistem informasi yang tengah dilakukan. (Hanif AL Fatta).

Dari beberapa penjelasan yang diberikan oleh para ahli, diketahui bahwa pengertian analisis adalah sebuah aktivitas, proses dan kegiatan yang saling terhubung untuk memecahkan suatu komponen atau permasalahan agar lebih detail kemudian digabungkan kembali supaya bisa ditarik kesimpulan yang tepat.

Kegiatan analisa ini salah satunya adalah merangkum informasi atau data mentah agar bisa diolah dan ditampilkan sebagai informasi yang dapat dipertanggungjawabkan dan layak disampaikan kepada orang banyak. Dalam menganalisis, gambaran pola-pola yang ada di dalam data harus konsisten. Dengan begitu, hasil analisa dapat diterjemahkan dan dipelajari dengan mudah, bermakna dan singkat.

B. Pengertian Proses

Prosedur diatas dapat disimpulkan bahwa prosedur merupakan suatu urutan kegiatan klerikal yang biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang disusun untuk menjamin Proses merupakan suatu langkah–langkah atau tahapan–tahapan dari serangkaian kegiatan yang saling berhubungan satu dengan yang lainnya, prosedur juga biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu departmen di dalam perusahaan. Menurut Mulyadi (2008: 5) prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang – ulang.

Sedangkan menurut Azhar (2000: 195) juga menjelaskan bahwa prosedur adalah rangkaian aktivitas atau kegiatan yang dilakukan secara berulang dengan cara yang sama. Dari kedua definisi penanganan secara seragam terhadap transaksi perusahaan yang terjadi berulang – ulang. Pada umumnya pekerjaan klerikal terdiri dari penulisan, pemberian kode, pembandingan, penggandaan, pemilihan, perhitungan, dan pembuatan daftar

C. Proses Pelayanan kapal di pelabuhan

1. Pelayanan sebelum kapal tiba

Perusahaan pelayaran merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa, yang melibatkan sejumlah interaksi dengan konsumen atau dengan barang-barang milik. Hal tersebut tidak lepas dari peran karyawan yang memberikan pelayanan jasa pengurusan dokumen-dokumen kapal. Dalam berinteraksi dengan konsumen maupun dengan instansi-instansi yang terkait salah satu yang perlu diperhatikan adalah sikap. Sikap sopan, rapi, disiplin, dan loyalitas terhadap konsumen maupun karyawan dari instansi lain diharapkan akan menimbulkan kerjasama yang baik, sehingga dapat terciptanya efisiensi waktu yang dapat menunjang kelancaran aktifitas kapal.

Disetiap perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal-kapalnya diberbagai pelabuhan dengan segala sesuatu yang berhubungan dengan arus kapal baik itu kedatangan kapal maupun keberangkatan kapal maka harus melakukan *clearance*, maka dari penanganan sebelum kapal tiba adalah :

- a. Mengirim pemberitahuan kepada Administrator pelabuhan tentang rencana kedatangan kapal, dengan dilampiri :
 - 1) *Cable Master*,
 - 2) *Copy Manifest* (untuk bongkar muat),
 - 3) *Copy Loading* (untuk muat),
 - 4) *Sertificate of Registry*.
- b. Mengajukan permohonan fasilitas untuk kapal, mengisi dan menandatangani formulir yang berisikan permohonan untuk labuh, pandu/tunda, tambat air tawar dan lain-lain dengan dilampiri :
 - 1) Surat Ukur Kapal
 - 2) *Copy Manifest*
 - 3) *Copy Loading List*

- c. Mengisi semua pemberitahuan kepada semua penerima barang (*consignee*) tentang kedatangan kapal.
 - d. Mengadakan koordinasi dengan PBM yang ditunjuk melaksanakan bongkar muat untuk mempersiapkan ruang penimbunan gudang atau lapangan terbuka (jika bongkar/muat dilaksanakan secara tidak langsung) juga koordinasi dengan EMKL yang ditunjuk untuk mempersiapkan secara langsung. Sementara permohonan izin untuk kapal yang diajukan oleh pelayaran dan permohonan fasilitas untuk barang yang diajukan oleh PBM dibahas dan diputuskan dalam forum P2T (Pusat Pengendalian Terpadu).
2. Pelayanan setelah kapal tiba
- a. Agen pelayaran naik kapal mengambil surat-surat untuk keperluan *clearance in* di kantor syahbandar. Selama kapal berada dipebuan, surat-surat tetap di simpan di kantor syahbandar sampai kapal meninggalkan pelabuhan. Surat-surat kapalnya adalah:
 - 1) Surat Tanda Kebangsaan,
 - 2) Surat Ukur,
 - 3) Surat Layak Laut,
 - 4) Sertifikat Lambung Timbul,
 - 5) Daftar anak buah kapal
 - 6) Sertifikat Keamanan Radio
 - 7) Sertifikat Keamanan
 - 8) Sertifikat Kesehatan, dll
 - b. Team pemeriksa yang terdiri dari kesyahbandaran bea dan cukai, migrasi kapal
 - c. Setelah team pemerintahan telah turun dari kapal dengan catatan tidak ada masalah bagi kapal maka, *stevedoring* dari

PBM yang ditunjuk naik ke kapal untuk mengerjakan bongkar/muat.

3. Pelayanan kapal keluar

- a. Setelah pekerjaan bongkar/muat yang dikerjakan oleh PBM selesai, agen atau pelayaran mengajukan pandu/tunda untuk kegiatan kapal keluar pelabuhan.
- b. Agen pelayaran menyelesaikan *clearance out* di kantor syahbandar dengan menunjukkan bukti-bukti pembayaran di *bushment account* dan syarat-syarat yang lain sudah diselesaikan, maka surat-surat kapal diterima kembali untuk diserahkan kepada kapal.

D. Pengertian Kapal

Menurut Capt. R.P. Suyono, (*Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor/Impor melalui laut, 2005*) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Berikut adalah jenis – jenis kapal:

1. Kapal tanker, adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar. Jenis utama *tankship* termasuk kapal tanker minyak, kapal tanker kimia, dan pembawa gas alam cair.
2. Kapal pesiar adalah kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran kesenangan, di mana perjalanan itu sendiri dan fasilitas kapal adalah bagian dari pengalaman. Jelajah telah menjadi bagian utama dari industri pariwisata, dengan jutaan penumpang setiap tahun. Kapal pesiar beroperasi sebagian besar pada rute yang kembali penumpang ke pelabuhan mereka berasal.
3. Kapal selam dukungan adalah kapal yang digunakan sebagai dasar mengambang untuk proyek-proyek menyelam profesional.

4. Kapal kabel adalah kapal laut yang dirancang dan digunakan untuk memasang kabel bawah air untuk telekomunikasi, listrik, dan semacamnya.
5. *Mother vessel* adalah kapal besar berbendera asing yang mengangkut barang dari satu negara ke negara lain untuk diangkut demi keperluan, kepentingan dan hubungan antar negara untuk mencapai suatu perekonomian yang lebih baik.
6. Kapal *tug boat* adalah kapal yang di rancang khusus sebagai kapal tunda atau kapal bantu, maupun kapal yang digunakan untuk menarik tongkang baik itu ada muatan atau tidak. Kapal *tug boat* itu sendiri merupakan kapal yang kuat meskipun kecil tetapi bertenaga kuda, oleh sebab itu kapal ini paling sering digunakan di Indonesia.

Kapal-kapal yang digunakan dalam melakukan kegiatan baik memuat maupun memindahkan muatan dari satu kapal ke kapal yang lain tetapi tetap merupakan kapal khusus yang akan digunakan sebagai alat angkut yang memindahkan muatan dari tempat muat maupun proses discharge di kapal besar

E. Pengertian Perusahaan

Menurut pasal 1 UU NO.8 tahun 1997, tentang dokumen perusahaan, perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang melakukan kegiatan secara tetap dan terus menerus dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba baik yang di selenggarakan oleh orang perseorangan maupun badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum, yang didirikan dalam wilayah Republik Indonesia.

F. Pengertian Bongkar Muat (*Loading and Unloading*)

Menurut Gianto (1999:31-32) Pengoperasian Pelabuhan Laut. Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Dalam hal ini penulis menjelaskan secara spesifik untuk di

kapal tanker yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari dalam tanki kapal ke tanki timbun di terminal atau dari kapal ke kapal yang dikenal dengan istilah *Ship to Ship*. Sedangkan Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat di muati di dalam palka kapal. Untuk di kapal tanker kegiatan muat dapat di definisikan yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari tanki timbun terminal ke dalam tanki/ruang muat di atas kapal, atau dari satu kapal ke kapal lain *Ship to Ship*.

Menurut Badudu dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai: Bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian muat ialah berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan, yaitu:

1. *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga / tongkang / truk atau memuat barang dari dermaga / tongkang / truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya.

2. *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jalajala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3. *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Cara membedakan bongkar muat secara langsung dan tidak langsung:

1. Secara langsung

Cara langsung ini kerap kali di sebut “ *truck lossing* ” artinya pemuatan atau pembongkaran dari *truck* langsung dari kapal atau pembongkaran dari kapal langsung ke *truck*, cara *truck losing* ini memerlukan ijin khusus karena ada komponen untuk pembayaran OPP/OPT di bebaskan.

2. Secara tidak langsung

Cara tidak langsung adalah kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga perpindahan barang dari dermaga ke gudang transit, kegiatan penyusunan dan penyimpanan barang di gudang transit atau selanjutnya kegiatan *delivery* kepada penerima barang atau yang mewakili.

Dari pendapat tersebut dari diatas banyak persamaan, sehinggah dapat ditarik kesimpulan yaitu bongkar muat adalah kegiatan menurunkan muatan dari dalam lambung kapal ke dermaga atau sebaliknya baik secara langsung maupun tidak langsung.

Bongkar muat adalah suatu usaha memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat (disini yang dimaksud adalah kapal) ke tempat lain atau sebaliknya.

Proses bongkar muat meliputi:

1. Penetapan open stack

Penetapan alokasi (*yard allocation*) peti kemas untuk muat dengan ketentuan penerapan open stack adalah 5(lima) hari sebelum ETA,berdasarkan estimate time arrival pada monthly ship berth plan.

2. Proses penerimaan petikemas (receiving)

Receiving adalah proses penerimaan petikemas dari luar pelabuhan ke dalam pelabuhan guna untuk di timbun dilapangan penumpukan ataupun akan dimuat secara langsung ke atas kapal

3. Proses penumpukan petikemas di CY (stack)

CY (container Yard) atau yang biasa disebut lapangan penumpukan adalah suatu tempat untuk menimbun dan meletakkan petikemas dilapangan penumpukan secara teratur.

Stack adalah proses pemindahan petikemas dari chasis trailer ke lapangan penumpukan (CY) berdasarkan slow, row, tiernya, dan berat, sedang, ringannya suatu petikemas.

4. Dari CY ke dermaga (haulage)

Haulage adalah kegiatan pemindahan petikemas dari lapangan petikemas (CY) ke dermaga atau sebaliknya, dari dermaga ke lapangan penumpukan.

Pada saat akan melakukan kegiatan muat pada kapal pihak pelayaran mencek *Loading List* dan mencetak *Bay Plan* yang fungsinya untuk mengetahui tata letak petikemas (muatan) yang akan diletakkan di dalam palka kapal.

5. Dermaga keatas kapal (stevedoring)

Stevedoring adalah kegiatan pemindahan petikemas dari dermaga ke atas kapal atau sebaliknya, dari kapal ke dermaga. Pada saat proses petikemas akan dimuat pada palka kapal, petikemas harus sudah ada di dermaga.

Gunanya agar mempercepat proses saat muat agar tidak terjadi keterlambatan waktu. Begitu juga dengan proses bongkar. Pada proses bongkar armada trailer sudah berada di dermaga

guna untuk pengangkutan petikemas yang akan dibawa keluar pelabuhan.

6. Dari kapal keluar pelabuhan (delivery)

Proses dari kegiatan bongkar petikemas yang secara langsung pergi meninggalkan dermaga keluar pelabuhan atau biasa disebut dengan truck loosing (TL).

Dasar Hukum Kegiatan Bongkar Muat Berdasarkan Pasal 2 PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, kegiatan usaha bongkar muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan

G. Pengertian LNG (*Liquefied Natural Gas*)

Gas alam cair (*Liquefied natural gas, LNG*) adalah gas alam yang telah diproses untuk menghilangkan ketidakmurnian dan hidrokarbon berat dan kemudian dikondensasi menjadi cairan pada tekan atmosfer dengan mendinginkannya sekitar -160° Celcius. LNG ditransportasi menggunakan kendaraan yang dirancang khusus dan ditaruh dalam tangki yang juga dirancang khusus. LNG memiliki isi sekitar 1/640 dari gas alam pada suhu dan tekanan standar, membuatnya lebih hemat untuk ditransportasi jarak jauh di mana jalur pipa tidak ada. Ketika memindahkan gas alam dengan jalur pipa tidak memungkinkan atau tidak ekonomis, dia dapat ditransportasi oleh kendaraan LNG, di mana kebanyakan jenis tangki adalah membran atau "moss".

1. Fakta-Fakta Tentang LNG

LNG menawarkan kepadatan energi yang sebanding dengan bahan bakar petrol dan diesel dan menghasilkan polusi yang lebih sedikit, tetapi biaya produksi yang relatif tinggi dan kebutuhan penyimpanannya yang menggunakan tangki cryogenic yang mahal telah mencegah penggunaannya dalam aplikasi komersial.

Kondisi yang dibutuhkan untuk memadatkan gas alam bergantung dari komposisi dari gas itu sendiri, pasar yang akan menerima serta proses yang digunakan, namun umumnya menggunakan suhu sekitar 120 and -170 derajat *Celsius* (methana murni menjadi cair pada suhu -161.6 C) dengan tekanan antara 101 dan 6000 [kilopascal|kPa]] (14.7 and 870 lbf/in²). Gas alam bertekanan tinggi yang telah didapat kemudian diturunkan tekanannya untuk penyimpanan dan pengiriman.

Kepadatan *LNG* kira-kira 0,41-0,5 kg/L, tergantung suhu, tekanan, dan komposisi. Sebagai perbandingan, air memiliki kepadatan 1,0 kg/L. *LNG* berasal dari gas alam yang merupakan campuran dari beberapa gas yang berbeda sehingga tidak memiliki nilai panas yang spesifik. Nilai panasnya bergantung pada sumber gas yang digunakan dan proses yang digunakan untuk mencairkan bentuk gasnya. Nilai panas tertinggi *LNG* berkisar sekitar 24MJ/L pada suhu -164 derajat *Celsius* dan nilai terendahnya 21ML/L.

2. Sifat-Sifat *LNG*

Berikut adalah beberapa sifat – sifat dari *LNG*:

- a. *LNG* adalah bahan bakar cair yang bening yang akan mendidih pada suhu -160oC, maka dari itu penyimpanannya harus lebih rendah dari pada suhu didihnya tersebut.
- b. *LNG* lebih ringan daripada air, jika *LNG* bercampur dengan air maka *LNG* dengan cepat mengapung dan berada diatas permukaan air.
- c. Uap dari *LNG* lebih berat dari udara, ketika *LNG* mendidih dan menguap maka uapnya tidak akan terbang keatas melainkan melayang diatas permukaan tanah.
- d. Uap dari *LNG* berwarna putih dan bisa terlihat, berbeda dengan bentuk cairnya yang bening.
- e. ketika *LNG* dicampur dengan air akan terjadi ledakan – ledakan kecil yang tidak menimbulkan api

- f. *LNG* tidak dapat terbakar, hanya dalam bentuk uap *LNG* dapat terbakar.
- g. Ketika material biasa terkena *LNG* maka material tersebut menjadi rapuh dan pecah. Maka dari itu untuk penyimpanannya membutuhkan material khusus yang tahan dengan suhu ekstrim dingin dari *LNG*.
- h. Uap *LNG* yang berada di udara hanya bisa terbakar jika konsentrasi uap *LNG* di udara sebanyak 5% sampai 15%. Jadi jika uap *LNG* di udara terlalu sedikit atau terlalu banyak maka tidak akan terbakar.

3. Keterdapatn *LNG* Di Indonesia

Saat ini sejumlah pengelolaan energi banyak terdapat di Tangguh *Field* (Daerah Papua) yang saat ini di kerjakan oleh operator Asing yaitu *British Petroleum*, beberapa wilayah lainnya yang mempunyai potensi ini ada di Lapangan Arun (Aceh), Lapangan Badak (Kalimantan), Lapangan Donggi Senoro (sulawesi) dan beberapa lapangan kecil lainnya di Sumatera Utara dan selatan serta Kalimantan Timur. Saat ini *LNG* menjadi salah satu energi yang di harapkan bisa mengurangi ketergantungan konsumsi minyak di Indonesia sehingga hasil pengelolaan dari *LNG* nantinya adalah *CNG* atau *Compressor Natural Gas*, di mana gas alamnya telah di ekstrak sedemikian rupa sehingga dapat menjadi bahan bakar yang baik.

4. Petroleum System

Lalu bagaimana dengan bentukan potensi *LNG* (Gas alam) ini di dalam bumi, sebenarnya tidak terlalu berbeda dengan petroleum system migas, tetapi umumnya pembentukan gas alam ini sedikit berbeda dengan gas yang di hasilkan dari pressure dan temperatur karena umumnya gas ini terbentuk di area *sourceny* atau belum mengalami migrasi seperti halnya gas konvensional

H. Pengertian Bunker

Salah satu kegiatan rutin kapal dalam kehidupan sehari-harinya adalah melakukan bunkering, istilah khusus yang dipakai untuk mengisi bahan bakar minyak. Bunker kapal harus sesuai dengan tujuan penggunaan bunker dalam arti bahwa bunker atau bahan bakar kapal tersebut dapat dipergunakan secara aman baik untuk mesin induk atau mesin bantu dan mesin-mesin lainnya sebagai penggerak kapal tanpa menyebabkan terjadinya kerusakan pada mesin kapal tersebut.. Kegiatan tersebut diatur dalam Marpol Annex 1-6 yang menjelaskan soal polusi kelaut dengan berbagai aspeknya.

Dalam catatan IMO, kejadian yang paling banyak mengakibatkan tumpahan minyak ke laut adalah saat perang teluk Persia tahun 1991, saat itu diperkirakan ada 330 juta barrel tumpah ke laut., Sementara saat BP mengalami kejadian di *Gulf of Mexico* Amerika Serikat pada 2010 tumpahan minyak kelaut berjumlah 210 juta barrel.

Khusus mengenai pengisian bahan bakar minyak ke dalam kapal, IMO dan badan dunia yang kompeten lainnya juga membuat analisa terhadap kejadian oil spill akibat aktivitas bunkering dengan urutan *Root Cause* atas kejadian tumpahan minyak sebagai berikut :

1. Kesalahan pelaksanaan tentang *loading rate* yang disepakati antara kapal dengan pengisi bahan bakar minyak (*barge* maupun truk tangki)
2. Kesalahan pihak pengisi bahan bakar minyak yang merubah *loading rate* yang disepakati
3. Kesalahan pihak kapal tidak memeriksa secara berkala apakah *loading rate* yang mereka terima sesuai dengan yang sudah di sepakati.

4. Kesalahan pihak kapal tidak memeriksa tangki mana yang diisi atau akan diisi.
5. Keterlambatan merespons alarm saat tangki mendekati penuh.

Dalam urutan penyebab tumpahan minyak tersebut, yang menyatakan kesalahan penggunaan ataupun jenis media pengisi tidak masuk dalam urutan yang sering terjadi. Seperti umum diketahui di dunia pelayaran, tata cara dan lokasi pengisian bahan bakar minyak juga memiliki tingkat kesulitan dan resiko sesuai dengan lokasi pengisian bahan bakar minyak itu sendiri, adapun urutannya adalah sebagai berikut:

1. Pengisian bahan bakar minyak saat kapal berlayar

Dengan kapal pengisi bahan bakar minyak sandar dan terikat disisi kapal yang akan disuplai, keduanya melakukan hal tersebut sambil berlayar. Kegiatan ini hanya dilakukan untuk kapal tugas rahasia atau kapal perang yang tidak memiliki banyak waktu untuk berhenti dan melakukan pengisian bahan bakar minyak. Dengan tingkat kesulitan dan bahaya yang tinggi, hal ini dilarang oleh badan maritim dunia dan badan nasional negara negara pada umumnya untuk kapal kapal niaga.

2. Pengisian bahan bakar minyak saat labuh jangkar

Kegiatan ini umum dilakukan oleh kapal yang sedang menunggu sandar atau kapal yang akan pergi berlayar. Di area labuh jangkar, kegiatan ini juga masih beresiko tinggi akan adanya gelombang yang ditimbulkan kapal yang lewat, resiko tertubruk kapal yang hilang kendali dan tentunya apabila terjadi spill akan sulit ditangani. Hal ini karena luasnya perairan dan terbatasnya fasilitas anti polusi milik pelabuhan di area labuh jangkar tersebut. Terlebih di area ini juga sulit untuk pihak pelabuhan mengecek apakah bahan bakar minyak yang diisi adalah yang legal (sering terjadi di Indonesia), karena terkendala jarak untuk memeriksanya.

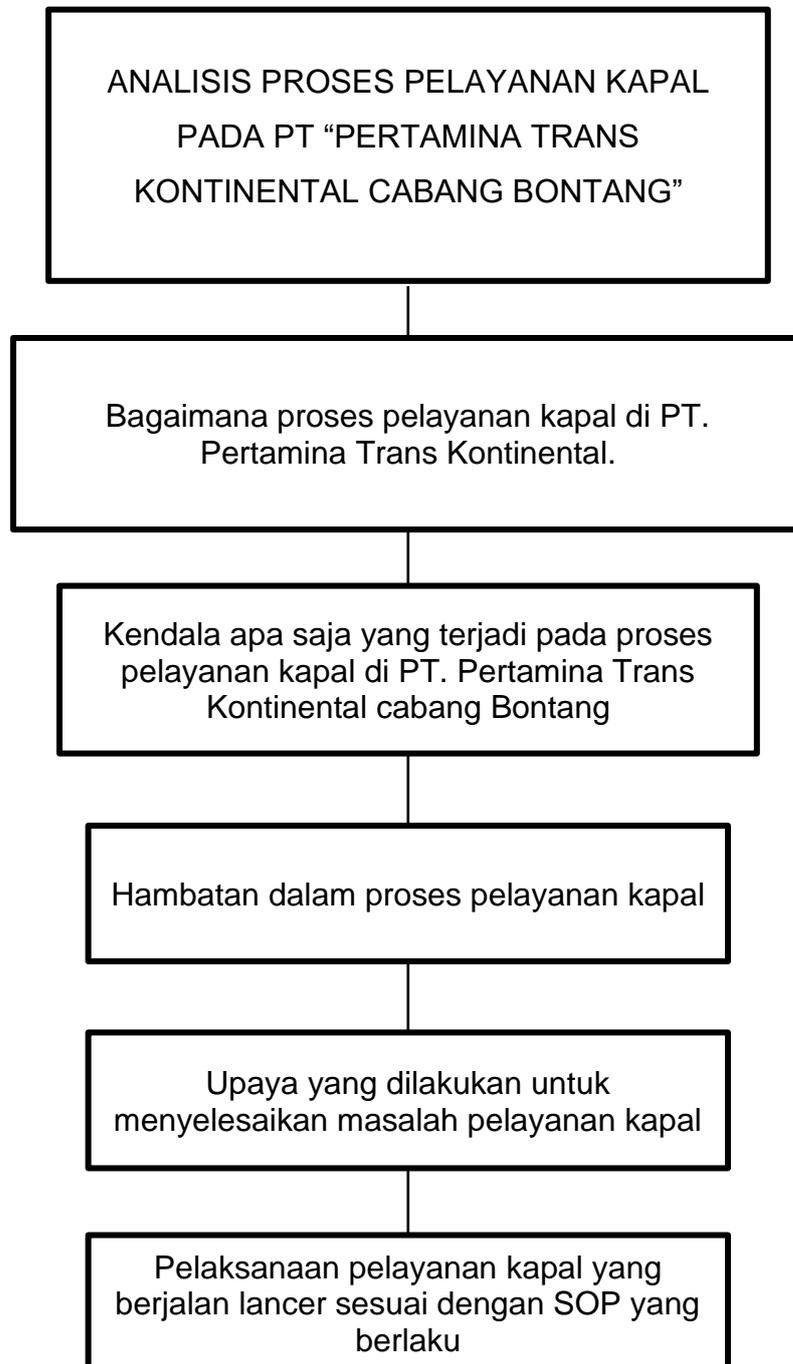
3. Pengisian bahan bakar minyak saat kapal sandar

Dipelabuhan umum Eropa yang terkenal sibuk seperti *Rotterdam, Hamburg* dan *Antwerpen*, atau London pengisian umumnya dilakukan saat kapal sandar. Hal ini mudah dipahami karena berbagai kemudahan yang ada di pelabuhan dibanding di anchorage area. Faktor keselamatan jauh lebih terjamin di pelabuhan, dimana kapal terikat dengan baik di dermaga dan pengisi bahan bakar bisa datang dari laut lewat barge/kapal kecil ataupun lewat truk tangki. Kalaupun sampai terjadi oil spill di pelabuhan, maka akan jauh lebih cepat dan taktis penanganannya. Kapal memiliki *SOPEP, Oil Spill Response* team Pelabuhan juga bisa cepat bertindak dan yang paling mudah adalah melokalisasi tumpahan itu sendiri jika di dipelabuhan. Petugas bisa cepat *men deploy Oil Boom* di depan dan belakang kapal, menghisapnya kembali menggunakan skimmer dan tentu mudah menaburkan oil dispersant disekeliling kapal.

Beberapa Pelabuhan di Indonesia dikeluarkan larangan mengisi bahan bakar minyak ke kapal saat sandar di pelabuhan atau larangan mengisi bahan bakar minyak ke kapal menggunakan media truk tangki. Hal ini belum jelas apa alasannya dari sisi keselamatan yang berkaitan dengan resiko polusi minyak tumpah ke laut. Banyaknya aturan pelarangan yang dibuat sebelum melakukan penelitian apa sebab dari kejadian tumpahan minyak di daerah pelabuhan yang bersangkutan malah membuat hal tersebut jauh dari jangkauan petugas pelabuhan.

I. Kerangka Pikir

Tabel 2.1 Kerangka Pikir



J. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah maka hipotesis penelitian ini adalah diduga proses pelayanan kapal pada PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang belum optimal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Ada 2 jenis penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini yaitu penelitian deskriptif dan penelitian kasus. Yang dimaksud penelitian deskriptif adalah kegiatan yang bertujuan membuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai sifat populasi yang diteliti. Adapun penerapan penelitian deskriptif ini, penulis membuat gambaran tentang situasi dan kondisi di pelabuhan pada umumnya. Yang dimaksud penelitian kasus adalah kegiatan lapangan untuk menginventarisasi kasus dan membuat uraian tentang latar belakang penyebabnya. Adapun penerapan penelitian kasus ini, penulis mencoba mengamati proses pelayanan dan penanganan kapal di PT. "Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang"

2. Desain Penelitian

Desain penelitian adalah keseluruhan dari penelitian ini mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberi saran.

3. Variabel Penelitian

Variabel diartikan segala sesuatu yang akan menjadi objek penelitian atau variabel dapat pula diartikan sebagai ciri dari individu atau objek atau gejala atau peristiwa yang dapat diukur, dalam skripsi ini adalah sejauh mana proses pelayanan dan penanganan kapal yang terjadi dipelabuhan, dan pada saat proses bongkar muat *LNG* kapal dipelabuhan serta hambatan-hambatannya.

B. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Definisi Operasional Variabel dalam penulisan ini adalah pelayanan dan penanganan kapal yaitu proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan kapal pada setiap instansi pelabuhan yang terkait, dimana kapal akan memasuki dan akan keluar kembali setelah selesai melakukan kegiatan bongkar muat *LNG* dan kegiatan lainnya dipelabuhan.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh proses pelayanan dan penanganan yang dilakukan oleh PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang, sedangkan sampel dalam penelitian ini adalah beberapa proses penanganan bongkar muat *LNG* yang dilakukan oleh kapal.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang di miliki oleh populasi. Cara pengambilan sampel menggunakan metode acak sederhana yaitu penarikan sampel dimana pemilihan elemen-elemen populasinya dilakukan sedemikian rupa sehingga setiap elemen mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih. ada beberapa sampel yang di ambil pada penelitian ini yaitu di bahas pada bab Hasil.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dan harus ada dalam suatu penelitian ilmiah. Berhasil tidaknya suatu penelitian tergantung dari cara penelitian di dalam pengumpulan data.

Dalam pelaksanaannya, seorang peneliti harus menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Ada

bermacam-macam yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data seperti interview, observasi, kepustakaan, dan lain-lain.

Pada penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap paling tepat yaitu :

1. Teknik Interview

Interview yaitu sebagai proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhadapan dan saling memberi dan menerima informasi. Interview sebagai alat pengumpulan data, menghendaki adanya komunikasi langsung antara peneliti dengan sasaran penelitian antara lain dengan beberapa staf yang berada pada PT “Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang” yang memahami dan mengerti betul atau ahli dalam bidangnya yang menyangkut data dari objek penulisan yang penulis akan lakukan yaitu **“Analisis Proses Pelayanan Kapal Pada Perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang”**. Interview merupakan metode pokok di dalam teknik pengumpulan data. Maka instrumen penelitian dari teknik interview adalah pedoman interview dan membuat kuisisioner.

2. Teknik Observasi

Di dalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok juga menggunakan perlengkapan untuk saling mengisi atau melengkapi. Observasi adalah metode pelengkapanya. Teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai gejala-gejala tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan proyek darat di pelabuhan. Di samping itu observasi adalah alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah checklist.

3. Teknik Studi Dokumentasi

Adalah cara memperoleh data-data dari literature karya ilmiah melalui perpustakaan. Pada hakekatnya data yang diperoleh dengan jalan studi pustaka dapat dijadikan fungsi dasar dan alat utama bagi praktek penelitian di tengah lapangan. Selain itu, penulis juga mempelajari dokumen-dokumen serta peraturan-peraturan yang berhubungan dengan proses pelayanan dan penanganan bongkar muat *LNG* kapal di pelabuhan.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, dimana data-data yang diperoleh disusun secara sistematis dan teratur, kemudian penulis akan membuat analisis agar diperoleh kejelasan tentang masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Alasan penulis membuat analisis kualitatif supaya dalam penelitian ini diperoleh pengertian dan pemahaman tentang masalah atau gejala yang diteliti agar dapat menjelaskan dan mengungkapkan suatu kebenaran.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan

PT Pertamina Trans Kontinental (PTK) awalnya didirikan dengan nama PT Pertamina Tongkang didirikan pada tanggal 9 September 1969 di Jakarta, dengan statusnya sebagai anak perusahaan dari PT Pertamina (Persero). Saat ini kepemilikan saham sebesar 99,998% milik PT Pertamina (Persero) dan 0,002% milik PT Pertamina Pedeve Indonesia.

Sejak awal tujuan didirikannya PT Pertamina Trans Kontinental adalah sebagai perusahaan yang bergerak di bidang Industri Jasa Maritim yang berfungsi untuk memberikan dukungan secara total terhadap aktifitas PT Pertamina (Persero), seperti :

1. Untuk pengadaan distribusi bahan bakar ke semua pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia yang tidak dapat terjangkau oleh kapal tanker.
2. Untuk pengadaan transportasi maritim bagi Pertamina Logistik untuk pengembangan proyek yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia.
3. Bertindak sebagai *General Agent* dan *Handling Agent* bagi kapal – kapal tanker milik PT Pertamina (Persero) yang disewakan.

Untuk dapat melaksanakan tugas – tugas diatas, perizinan dari perusahaan harus diubah menjadi perusahaan pelayaran yang spesifik di bidang lepas pantai. PT Pertamina Trans Kontinental diperbantukan pada aktifitas pengembangan PT Pertamina (Persero) pada tahun 1974, dimana PT Pertamina Tongkang memperoleh tambahan armada kapal sejenis *supply vessel* yang disepakati untuk melayani dan memenuhi eksplorasi pengeboran minyak dan gas bumi lepas pantai dan juga keperluan produksi.

Dengan selesainya program konstruksi untuk depot bahan bakar yang baru di belahan timur dan tengah wilayah Indonesia, PT Pertamina (Persero) menarik penugasan untuk pendistribusian bahan bakar, meliputi kapal – kapal dan *crew*. Oleh sebab itu pada tahun 1978 , PT Pertamina Trans Kontinental tidak lagi hanya melayani PT Pertamina (Persero) akan tetapi juga melayani perusahaan lainnya dan mengubah model bisnisnya menjadi perusahaan yang mencari keuntungan atau profit oriented.

Selanjutnya, PT Pertamina Trans Kontinental fokus kepada aktifitas lepas pantai yang menyediakan beberapa hal sebagai berikut :

1. Membantu eksplorasi minyak dan gas bumi di lepas pantai.
2. Menjadi *Handling Agent* dari penyewa kapal milik PT Pertamina (Persero) dan kapal pihak ketiga.

Pada tahun 1988, perusahaan mensepadankan perizinan dari izin bisnis yang berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 (Penataan Ulang dan Pengusaha dari Transportasi Laut) dari perusahaan Pelayaran yang spesifik di bidang Lepas Pantai menjadi Perusahaan Pelayaran dengan SIUPP No.3.XXX-256/AL.58. Direktorat Umum Komunikasi Kelautan dengan peraturan barunya telah mengeluarkan SIUPAL B.XV-1203/AL.58 pada tanggal 26 Maret 2002 untuk PT Pertamina Trans Kontinental.

Mulai tanggal 29 Nopember 2011 sesuai dengan Akta No. 012 tanggal 26 Oktober 2011 Notaris Dewantari Handayani, MPA yang disetujui dengan Keputusan Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia No : AHU-58581.AH.01.02 Tahun 2011 tanggal 29 Nopember 2011, nama PT Pertamina Tongkang berubah menjadi PT Pertamina Trans Kontinental.

Visi PT Pertamina Trans Kontinental

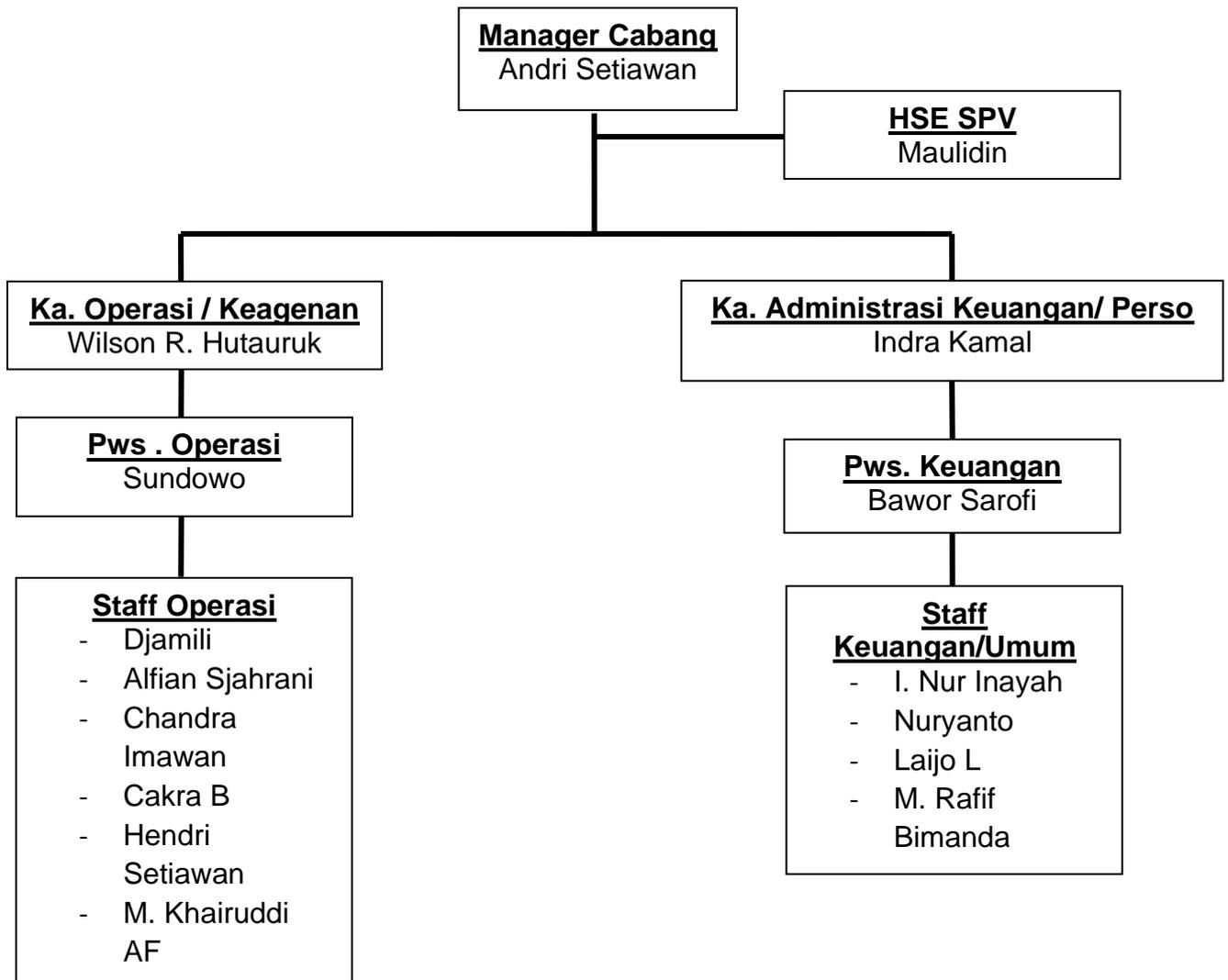
“Menjadi perusahaan Bisnis Pelayaran dan Jasa Maritim Kelas Dunia.”

Misi PT Pertamina Trans Kontinental

“Melaksanakan kegiatan Bisnis Perkapalan dan Jasa Maritim yang berstandar Internasional untuk menghasilkan nilai tambah bagi perusahaan dengan mengutamakan kepuasan pelanggan dan pemangku kepentingan lainnya.”

B. Struktur Organisasi

Tabel 4.1 Struktur Organisasi PT. Pertamina Trans Kontinental
Cabang Bontang



Sumber: PT.Pertamina Trans Kontinental: 2020

C. Bidang Usaha PT Pertamina Trans Kontinental (PTK)

PT Pertamina Trans Kontinental memiliki bidang usaha berupa Pengoperasian Kapal, *Charter & Broker*, Keagenan Kapal, Administrasi Pelabuhan dan lain sebagainya dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Pengoperasian Kapal PT Pertamina Trans Kontinental memiliki lingkup bisnis dalam pengoperasian kapal milik dengan jenis-jenis seperti: *Anchor Handling Tug Supply, Multi Purpose Vessel, Tug Boat, Straight Supply Vessel, Rigid Inflatable Boat, Motor Tanker, Gas Vessel, dan Tug & Barge*. Kapal-kapal tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhan penyewa seperti PT Pertamina (Persero), Kontraktor Kontrak Kerja Sama (KKKS) dan perusahaan pelayaran lainnya baik dalam negeri maupun luar negeri untuk mendukung kegiatan *offshore* (pengeboran minyak lepas pantai) dan *onshore* (pengeboran minyak di darat).
2. *Charter & Broker* Untuk memenuhi dan melayani permintaan pencharter untuk beragam tipe atau jenis kapal yang belum dimiliki oleh PT Pertamina Trans Kontinental maka perusahaan akan memenuhi permintaan tersebut dengan menyewa kapal pihak lain yang sesuai dengan permintaan jam sewa atau perjalanan.
3. Keagenan Kapal PT Pertamina Trans Kontinental menyediakan jasa keagenan kapal untuk kapal-kapal yang berlabuh disuatu pelabuhan diseluruh Indonesia sebagai *General Agent (GA)* atau sebagai *Handling Agent (HA)*. PT Pertamina Trans Kontinental sebagai *Handling Agent* diseluruh pelabuhan di Indonesia baik sebagai pelabuhan umum ataupun pelabuhan khusus. Aktivitas dari PT Pertamina Trans Kontinental juga meliputi *crew supply, bunker*

handling dan *water supply* serta aktivitas lain yang berhubungan dengan *handling agent*.

- a. Ruang lingkup *service* keagenan kapal yaitu: menyiapkan formalitas atau fasilitas, pelayanan terhadap *crew* dan kapal, serta penyelesaian kewajiban *financial (disbursement)*
 - b. Tugas pokok keagenan kapal adalah mewakili *owner* atau *principal* dalam memenuhi ketentuan atau kewajibannya bagi kapal-kapal yang singgah di Indonesia.
 - c. Tanggung jawab keagenan kapal yaitu: menjamin kelancaran operasional kapal di pelabuhan, menyelesaikan kewajiban *financial (disbursement)*, dan menyampaikan laporan realisasi kunjungan kapal- kapal di pelabuhan Indonesia.
4. Administrasi Pelabuhan PT Pertamina Trans Kontinental sebagai pengelola administrasi pelabuhan khusus kontraktor kontrak kerja sama (KKKS) atau *joint operation base (JOB)* meliputi pekerjaan dan tanggung jawab sebagai berikut:
- a. Mengerjakan administrasi Jasa Pelabuhan yang meliputi: labuh tambat, pandu, tunda (di luar daerah kerja PT Pelindo) sebagai pendelegasian PT Pertamina (Persero), dimana PT Pertamina Trans Kontinental bekerja atas nama PT Pertamina (Persero)
 - b. Membuat Laporan secara periodik kepada pihak terkait dan dalam penyelesaiannya pekerjaannya, PT Pertamina Trans Kontinental mempertanggung jawabkan penyelesaiannya pada PT Pertamina (Persero)
 - c. Mengurus perijinan
 - d. Ruang lingkup pelaksanaan pengelolaan administrasi pelabuhan khusus oleh PT Pertamina Trans Kontinental hanya pada pelabuhan khusus KKKS atau JOB
 - e. Melakukan penagihan Jasa Pelabuhan kepada agen
 - f. Melakukan penyetoran Jasa Pelabuhan kepada PT Pertamina (Persero) dan Pemerintah

- g. Membuat laporan kegiatan ke pelabuhan ada PT Pertamina (Persero), BP Migas, Kantor Pelabuhan atau Administrasi Pelabuhan
 - h. Membantu pengurusan yang berkaitan dengan administrasi pelabuhan di Pelabuhan Khusus KKKS atau JOB
5. *Freight Forwarding* PT Pertamina Trans Kontinental melalui anak perusahaannya PT Peteka Karya Gapura menawarkan jasa pengiriman paket atau material melalui laut, udara atau darat
 6. *Custom Clearance Document* PT Pertamina Trans Kontinental melalui anak perusahaannya PT Peteka Karya Samudera menawarkan layanan pengurusan dokumen bea cukai
 7. *Water supply* PT Pertamina Trans Kontinental melalui anak perusahaannya PT Peteka Karya Tirta menawarkan layanan suplai air bersih, seperti: *portable water*, dan *drill water*.
 8. Bunker Agent merupakan fasilitas pengiriman bahan bakar gas untuk kapal atau tanker

D. Prosedur Pelayanan Kapal Pada Perusahaan Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang

Prosedur pelayanan kapal adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Berikut langkah-langkah proses tersebut :

1. Persiapan Sebelum Kapal Tiba

Jauh sebelum kapal tiba pihak pemilik kapal sudah memberikan informasi melalui via telepon dan email, mengenai rencana kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk pengajuan Permohonan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) pada instansi terkait sebagai berikut :

- a. *Letter Of Appointment* (Surat Penunjukan Keagenan Kapal)
- b. Sertifikat Surat Laut / Surat Tanda Kebangsaan (*Copy*)

Adalah Surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.

- c. Surat Ukur Internasional / *International Tonnage Certificate (Copy)* Adalah Sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang, ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
 - d. *Ship Particular* yaitu, Surat yang berisi tentang data-data kapal.
 - e. *Cargo Manifest (Copy)* yaitu, Surat yang berisi daftar semua perincian barang muatan yang ada di kapal tersebut.
 - f. *Bill Of Lading (B/L)* adalah Surat bukti barang muatan yang berfungsi sebagai, Tanda terima syah barang muatan, perjanjian pengangkutan, dan sebagai bukti kepemilikan barang muatan.
2. Setelah pihak Agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak Agen menyiapkan dokumen sebagai berikut :
- a. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) Surat yang berisi data tentang kapal yaitu, Nama / Voyage, Bendera, Pemilik Kapal, Agen Pelayaran, Perkiraan Tiba dan Berangkat, Pelabuhan Asal/Tujuan, Labuh Kedatangan/Labuh Keberangkatan, Rencana Kegiatan. Surat ini harus diajukan paling lambat 6 jam sebelum kedatangan kapal ke instansi terkait antara lain :
 - 1) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan II Bontang (KSOP)
Tujuannya untuk memberitahu kankedatangan kapal kepada pihak syahbandar.
 - 2) Kantor Kesehatan Pelabuhan Bontang

Tujuan pemberitahuan ini agar pihak kesehatan pelabuhan memeriksa keadaan atau kesehatan dari awak kapal dan kesehatan kapal sebelum melakukan penyandaran kapal.

3) Kepala Pelabuhan Khusus (Jetty Master)

Kepala pelabuhan khusus menerima pemberitahuan kedatangan kapal dari agen pelayaran bahwa ada kapal yang akan sandar di dermaga. Setelah menerima pemberitahuan kedatangan kapal dari agen, kepala pelabuhan khusus mempersiapkan segala keperluan untuk kelancaran sandar kapal tersebut.

4) Pihak Jasa *Mooring Boat*

Pihak agen menghubungi pihak *mooring boat* untuk nanti mengantarkan staf operasional ke atas kapal untuk proses pengambilan dokumen kapal pada saat kapal dalam posisi Lepas Jangkar (*Anchorage*), dan pihak *mooring boat* yang ditunjuk pihak agen pelayaran, wajib juga membantu proses penyandaran kapal, pengikatan tali kapal dan mengantar jemput awak kapal yang naik turun selama kapal berada di posisi Lepas Jangkar (*Anchorage*) ataupun saat kapal sandar di dermaga.

3. Saat Kapal Tiba Di Area Pelabuhan

Dalam tugasnya untuk melakukan pengambilan sertifikat kapal, seorang staf operasional selalu melakukan hubungan dengan pihak kapal baik melalui via telepon maupun *channel radio*, hal ini dilakukan untuk memperoleh kepastian tentang kapan rencana kapal tiba di pelabuhan. Setelah kapal tiba di area pelabuhan, dan kapal dalam posisi Lepas Jangkar (*Anchorage*), staf operasional naik ke atas kapal untuk menemui Nakhoda kapal meminjam dan memeriksa dokumen atau sertifikat kapal original untuk keperluan *Clearance In* di Kantor Kesyahbandaran dan

Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang diantaranya sebagai berikut :

- a. *Arrival Condition* berisi tentang kondisi kapal saat tiba di pelabuhan seperti jumlah bahan bakar, air tawar, draf tiba.
- b. *Last Port Clearance* yaitu bukti *Clearance* dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal.
- c. Warta Kapal atau Berita Kapal Surat yang harus diisi pada saat kapal tiba di pelabuhan.
- d. *Crew List* daftar awak kapal yang berada di atas kapal beserta jabatannya.
- e. Buku Kesehatan / *Health Book*
- f. Sertifikat Kapal Tanker Original untuk pendaftaran *Clearance In*.

Selain melakukan pengambilan dokumen kapal untuk keperluan *Clearance In*, staf operasional juga menanyakan tentang semua kebutuhan kapal misalkan permintaan bahan bakar, permintaan air tawar, permintaan perbekalan kapal, dan kebutuhan-kebutuhan lain untuk awak kapal. Selesai dari pemeriksaan dokumen kapal staf operasional segera membawa dokumen-dokumen kapal ke kantor untuk mendaftarkan permohonan via online guna keperluan *Clearance In* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang. Dokumen-dokumen yang didaftarkan dan dilampirkan untuk proses *Clearance In* di Kantor Syahbandar Kelas II Bontang antara lain

- a. Surat Laut / Surat Tanda Kebangsaan yaitu Surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.
- b. Surat Ukur Internasional / *International Tonnage Certificate* adalah Sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang

ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.

- c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang / *Cargo Ship Safety Construction Certificate* adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi kapal atau bangunan yang kondisinya layak laut.
- d. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang / *Cargo Ship Safety Equipment Certificate* adalah Sertifikat yang menyatakan kelayakan alat keselamatan kapal sebagai perlengkapan dalam berlayar yang diizinkan berada diatas kapal.
- e. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang / *Cargo Ship Safety Radio Certificate* adalah Surat yang menyatakan bahwa kapal telah dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio.
- f. Sertifikat Manajemen Keselamatan / *Safety Management Certificate* adalah Sertifikat manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di atas kapal.
- g. Sertifikat Klasifikasi / *Classification Certificate* adalah Sertifikat status klasifikasi kapal, berupa laporan survey yang dikeluarkan oleh Klas dijadikan referensi dalam pengambilan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam operasional kapal tersebut.
- h. Sertifikat Garis Muat Internasional / *International Load Line Certificate* adalah Sertifikat yang diterbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, berdasarkan ketentuan dari konvensi internasional tentang garis muat yang memberikan pembatasan garis muat dan lambung timbul untuk tiap-tiap musim, atau jenis perairan dimana kapal berlayar.
- i. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak / *International Oil Pollution Prevention Certificate* adalah Sertifikat

untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan pencegahan pencemaran minyak dari kapal berdasarkan hasil pemeriksaan dan pengujian.

- j. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Limbah Kotoran / *International Sewage Pollution Prevention Certificate* adalah Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran limbah kotoran.
- k. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Udara / *International Air Pollution Prevention Certificate* adalah Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran polusi udara.
- l. Sertifikat Pengawakan Minimum / *Safe Manning Certificate* adalah Sertifikat keterangan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasidan kompetensisesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.
- m. RPT (Rencana Pola Trayek) Berisi daftar pelabuhan singgah yang boleh dikunjungi.
- n. *Certificate Inflatable LifeRaft* adalah Serifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan kapsul keselamatan yang ada diatas kapal layak sebagai alat keselamatan.
- o. Sertifikat Pemadam / *Fire Extinguisher* adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan pemadam kebakaran yang ada diatas kapal telah diperiksa seperti bubuk, busa, dan CO₂.
- p. Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal / *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* adalah Sertifikat alat bantu untuk membantu suatu negara dalam mengurangi resiko penyebaran penyakit akibatdari pelayaran kapal internasional dan nasional.

Setelah dokumen-dokumen tersebut diserahkan, selanjutnya akan diperiksa oleh petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang, dibuatkan memorandum *Clearance In* dan dokumen kapal akan disimpan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang selama kapal melakukan kegiatan bongkar/muat di Pelabuhan. Selanjutnya membuat Permohonan Pelayanan Jasa Kapal yaitu Jasa Labuh dan Permohonan Nota VTS (*Vessel Traffic System*) lalu di ajukan kembali ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang dan Kantor VTS untuk meminta pertelaan dan kode *Billing* Pembayaran PNBK (Penerimaan Negara Bukan Pajak). Setelah ada kode *Billing*, pihak agen membayar melalui via transfer dan sesudah pembayaran selesai lanjut pihak agen meminta kwitansi pada petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang bagian pencetakan kwitansi.

Setelah dapat informasi kapal sudah selesai melakukan bongkar atau muat barang dan kapal tersebut siap untuk keluar dari pelabuhan dan melanjutkan perjalanan ke pelabuhan tujuan maka pihak agen akan memproses keberangkatan kapal dengan mengajukan dokumen kepada :

1. Kantor Kesehatan Pelabuhan Bontang

Disini pihak Agen akan mengajukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Kantor Kesehatan yang menyatakan bahwa kapal boleh atau diperkenankan berlayar dan semua awak kapal dalam keadaan sehat, dalam hal ini petugas kesehatan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen kesehatan kapal seperti :

- a. *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* / Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal, disertai Buku Kesehatan (*Health Book*), dan Surat Persetujuan Berlayar Kesehatan.

Surat yang menyatakan bahwa kapal dan awak kapal dalam keadaan sehat, bebas tindakan sanitasi kapal. Dan Buku Kesehatan (*Health Book*) berisi tentang keadaan kapal sewaktu tiba, selama di pelabuhan dan sewaktu akan berangkat. *Ship Sanitation Control Exemption Certificate / Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal* dan Buku Kesehatan (*Health Book*) ini hanya berlaku 6 (enam) bulan sejak tanggal diterbitkan. Lalu setelah dinyatakan awak kapal sehat dan tidak ada penyimpangan maka dicetak Surat Persetujuan Berlayar Kesehatan dan ditandatangani oleh petugas Kesehatan beserta Buku Kesehatan (*Health Book*) juga ditandatangani oleh petugas Kesehatan.

2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang

Setelah ada informasi kapal sudah selesai melakukan kegiatan bongkar atau muat barang, pihak agen mendaftarkan Permohonan Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal (LKKK) dan Permohonan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) melalui via *online* dan kemudian diajukan ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang (KSOP). Selagi Surat Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal sedang di input oleh petugas Syahbandar, pihak Agen mengisi pertelaan bayar Rambu. Lalu setelah Surat Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal telah dicetak, pihak Agen meminta kode Billing untuk bayar Rambu. Dan setelah ada kode *Billing* pihak Agen langsung melanjutkan pembayaran Rambu via transfer. Setelah Rambu dibayar minta kwitansi dan Surat Persetujuan Berlayar bisa dicetak karena Rambu sudah dibayar. Selagi Surat Persetujuan Berlayar sedang dicetak, pihak Agen menyiapkan lampiran-lampiran untuk diperiksa oleh Perwira Jaga yang akan menandatangani Surat Persetujuan Berlayar tersebut. Lampirannya yaitu :

- a. Semua Surat Permohonan.
- b. Memorandum *Clearance In* Sertifikat Kapal
- c. Surat Pernyataan Nahkoda / *Master Sailing Declaration*.
- d. Daftar Awak Kapal / *Crew List*.
- e. Bukti *Clearance* dari Kantor Kesehatan Pelabuhan Bontang
- f. Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal
- g. Dokumen Muatan (*Cargo Manifest*)
- h. Foto Copy Surat Ukur
- i. Bukti Pelunasan Kwitansi PNBK
- j. Surat Persetujuan Berlayar Pelabuhan Asal
- k. Warta Kapal

Setelah semua lampiran tersebut diperiksa oleh Perwira Jaga dan semuanya tidak ada masalah atau kendala kemudian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ditandatangani oleh Perwira Jaga di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang dan Buku Kesehatan juga ditandatangani lagi oleh Perwira Jaga di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang (KSOP). Setelah pihak Agen telah selesai melakukan *Clearance Out* bagi kapal tersebut, kemudian pihak Agen pelayaran akan naik ke atas kapal menemui Nahkoda kapal untuk melakukan tugas-tugas akhir sebelum kapal diberangkatkan diantaranya adalah :

1. Menyerahkan kembali dokumen-dokumen kapal kepada Nahkoda, dokumen yang telah diambil oleh pihak Agen pelayaran pada saat kapal tiba untuk keperluan *Clearance In* kapal tersebut.
2. Menyerahkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang telah sah ditandatangani oleh Perwira Jaga di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang (KSOP) dan Menginstruksikan kepala Nahkoda kapal untuk mempersiapkan mesin dan awak kapal lainnya untuk keberangkatan kapal.

Instansi-instansi yang terkait dalam proses keagenan di Pelabuhan . Adapun instansi pemerintah yang berperan dalam kegiatan operasional keagenan di Pelabuhan diantaranya Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang (KSOP), PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bontang, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Bontang (*Health And Quarantine*) serta Kantor Bea dan Cukai / Kepabeanan. Tugas dari masing-masing Instansi adalah sebagai berikut :

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang (KSOP)

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bontang (KSOP) adalah suatu unit pemerintahan di bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk mengawasi dan menegakkan hukum di bidang angkutan perairan, pelabuhanandan perlindungan di lingkungan maritim pelabuhan. Tugas dari instansi ini adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- b. Melakukan pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal.
- c. Memberikan info mengenai cuaca BMKG.
- d. Melakukan pemeriksaan surat-surat kapal sebelum berlayar.

2. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bontang

PT. Pelindo IV Cabang Bontang adalah suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bertugas sebagai penyedia layanan dan fasilitas di Pelabuhan. Fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh Pelindo diantaranya:

- a. Menyediakan dan menentukan lokasi labuh dan tambat.
- b. Menyediakan jasa kepanduan untuk kapal yang akan masuk ke pelabuhan dan keluar dari pelabuhan.

- c. Menyediakan jasa tunda kapal yang akan bersandar di pelabuhan.
 - d. Menyediakan jasa dermaga untuk kapal bersandar.
 - e. Menyediakan jasa handling container.
 - f. Menyediakan jasa bongkar muat dan trucking.
3. Kantor Kesehatan Pelabuhan Bontang (*Health And Quarantine*)
Kantor Kesehatan Pelabuhan memiliki tugas :
- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
 - b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, daftar awak kapal.
 - c. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*.
4. Kantor Bea dan Cukai / Kepabeanan
Menurut Undang-Undang, pabean berwenang melakukan pengawasan terhadap lalu lintas barang yang keluar masuk wilayah pabean Indonesia termasuk barang-barang terlarang, obat-obatan berbahaya atau narkoba serta memungut bea terhadap barang yang menurut aturannya dikenakan bea yang bertugas. Selain itu pabean juga berfungsi sebagai :
- a. Melakukan pencegahan masuknya barang-barang dari luar negeri tanpa didasari dokumen-dokumen resmi.
 - b. Mengawasi langsung lalu lintas barang-barang ekspor dan impor.
 - c. Menindak pelaksanaan kegiatan dalam hal barang-barang ekspor dan impor yang tidak dilengkapi dengan dokumen-dokumen resmi.
 - d. Menarik bea masuk dan keluar untuk barang ekspor dan impor.
 - e. Melakukan tindakan sesuai hukum terhadap pembawa barang-barang terlarang yang masuk ke wilayah negara Indonesia

E. Dokumen-Dokumen *Bongkar Muat LNG*

1. Statement of Fact (SOF) adalah laporan pelaksanaan kegiatan bongkar muat mulai dari awal kedatangan kapal sampai kapal kembali berlayar ke pelabuhan tujuan.

2. Dailay Record adalah laporan pelaksanaan kegiatan pembongkaran secara terperinci dari kapal datang sampai kapal kembali berlayar.
3. Stowage plane adalah gambaran informasi kondisi muatan yang berbeda dalam dalam ruang muat baik mengenai letak.
4. Bill Of Loading (B/L) adalah surat persetujuan antara pemilik barang (shipper) dan perusahaan pelayaran (owner) dengan segala konsekuensi yang tertera pada surat tersebut.
5. Shipping Order adalah surat yang di buat oleh shipper yang di tunjukkan kepada carier / kapal untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.
6. Mate's Receipt adalah surat tanda terima barang / muatan di atas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang di tanda tangani oleh mualim 1/ chief officer.
7. Cargo manifest adalah surat yang merupakan suatu daftar barang-barang / muatan yang telah di kapalkan.

F. Kendala Saat Proses Penanganan *Bongkar Muat LNG*

Pada saat proses penanganan Bongkar Muat *LNG* kapal ada beberapa kendala yang terjadi yaitu :

1. Kerusakan mesin kapal
Kerusakan mesin kapal dapat menyebabkan terjadinya penundaan/keterlambatan dan pembatalan saat melakukan proses bongkar muat *LNG* di Pelabuhan
2. Proses Bunker
Tidak adanya tender atau kerjasama antara PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang dengan perusahaan bunker. Sehingga pada saat pihak kapal mengirimkan permintaan bunker ke pihak perusahaan, perusahaan harus mencari terlebih dahulu

perusahaan bunker yang dapat melayani permintaan pihak kapal tersebut, dan hal ini menyebabkan terjadi penundaan/keterlambatan saat melakukan proses bongkar muat LNG di pelabuhan.

Berikut peneliti melampirkan hasil penelitian mengenai beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya penundaan/keterlambatan bongkar muat LNG, yang diageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang

Dalam pengambilan data penyebab penundaan/keterlambatan kapal dilakukan pada saat peneliti melakukan praktek. Pengambilan data dimulai pada bulan Januari - September tahun 2020.

Tabel: PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang: 2020

NO	BULAN	PERMINTAAN BUNKER	KERUSAKAN MESIN
1	JANUARI	1	1
2	FEBRUARI	3	0
3	MARET	1	1
4	APRIL	1	0
5	MEI	2	1
6	JUNI	1	0
7	JULI	1	0
8	AGUSTUS	4	1
9	SEPTEMBER	0	0

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Bontang: 2020

Pada tabel diatas dapat disimpulkan bahwa selama peneliti melakukan praktek, penyebab penundaan/keterlambatan bongkar muat LNG yang terjadi adalah masalah permintaan bunker bahan bakar dan kerusakan pada mesin kapal. Maka dalam hal ini bisa saja dalam satu kapal terjadi lebih dari satu kendala atau hambatan. Alasannya karena kebanyakan kapal yang diageni PT. Pertamina

Trans Kontinental cabang Bontang sudah tua dan umurnya rata-rata diatas 10 tahun.

Gambar 4.1. Proses penanganan bunker kapal



Sumber: Dokumen foto penelitian: 2020

Gambar 4.2 Kapal sedang melakukan STS bunker



Sumber: Dokumen foto penelitian: 2020

G. Cara Mengatasi

Berdasarkan permasalahan di atas ada beberapa cara yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah di atas:

1. Pada saat kerusakan mesin kapal ada beberapa cara yang dapat dilakukan:
 - a. Kru kapal itu sendiri yang melakukan perbaikan kerusakan pada mesin kapal
 - b. Pihak kapal atau *Owner* mengirimkan teknisi dari kantor apa bila kerusakan kapal tersebut tidak sanggup di tangani oleh kru kapal tersebut
2. Permintaan bunker

Perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang harus memiliki tender atau kerja sama dengan perusahaan bunker agar pada saat kapal mengirimkan permintaan bunker ke perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang, Perusahaan dapat dengan cepat menangani proses permintaan bunker tersebut dan juga karena dengan perusahaan mempunyai tender atau kerja sama dengan perusahaan bunker, perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang tidak lagi membutuhkan waktu yang lama untuk mencari perusahaan bunker untuk melaksanakan permintaan bunker kapal, maka tidak terjadi penundaan dan keterlambatan bongkar muat *LNG* di pelabuhan.

Gambar 4.2 Pengantaran agent dan teknisi *Owner* kapal



Sumber: Dokumen foto penelitian: 2020

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

1. Dalam pelaksanaan pelayanan jasa keagenan kapal dalam hal pelayanan dan penanganan kapal, pengurusan kebutuhan kapal dan awak kapal, bongkar muat dan pemberangkatan kapal dilakukan dengan baik sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku serta yang lazim dilakukan oleh Agen Pelayaran.
2. Kendala-kendala yang dihadapi agen dalam melayani kebutuhan dan pengurusan kapal mengalami beberapa kendala baik dari kapal/Anak Buah Kapal maupun dari pihak agen. Antara lain yaitu:
 - a. Kerusakan permesinan kapal
 - b. Kelengkapan dan masa berlaku dokumen sertifikat kapal

B. SARAN-SARAN

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran-saran, semoga dapat bermanfaat bagi pengelola PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Bontang serta pihak-pihak yang terkait, sebagai berikut :

1. Perusahaan pelayaran harus lebih meningkatkan hubungan yang baik dengan instansi terkait di pelabuhan baik instansi pemerintah maupun swasta dalam menjalankan prosedur pelayanan maupun penanganan kapal dan pengurusan dokumen kapal serta menjalankan kegiatan keagenan sesuai prosedur yang berlaku agar pelayanan kapal dapat berjalan dengan lancar.
2. Agar setiap kendala-kendala yang terjadi dalam pelayanan maupun penanganan kapal dapat dilaksanakan dengan baik. Pihak agen sebaiknya melakukan beberapa hal yaitu:
 - a. Kerusakan permensinan kapal dapat di tangani oleh kru kapal atau pun teknisi *Owner* kapal

- b. *Operasional agent* diharapkan lebih teliti dalam memeriksa dokumen dan sertifikat kapal agar dapat diketahui sertifikat yang masa berlakunya sudah habis dan harus segera di lakukan perpanjangan sertifikanya.

Daftar Pustaka

- Badudu, (2001). Definisi Bongkar Muat Secara Umum (online).
<https://rahmafadila111297.wordpress.com/2017/12/18/definisi-bongkar-muat-secara-umum/>. Diakses pada tanggal 20 November 2020
- Guming, R. O., & Budiyanto, E. H. (2007). Manajemen Bisnis Pelabuhan. Jakarta: APE Publishing.
- Engkos Kosasi, M.Mar.E., S.E., M.M dan Prof. Capt. Hananto Soewedo, M.Mar., S.E., M.M., Ph.D, (2007). Pada buku Manajemen Keuangan dan Akutansi Perusahaan Pelayaran
- Kosasih, E., & Soewedo, H. (2007). Manjemen Perusahaan Pelayaran. Depok: PT Rajagrafindo Persada.
- Handoyo, J. J., Widigdho. (2019). Manajemen Budaya Keselamatan, Keamanan & Pelayaran Maritim. Jakarta: Penerbit Buku Maritim Djangkar.
- Gianto, (1999). Definisi Bongkar Muat Secara Umum (online).
<https://rahmafadila111297.wordpress.com/2017/12/18/definisi-bongkar-muat-secara-umum/>. Diakses pada tanggal 20 November 2020

RIWAYAT PENULIS



Arachmdhan Saskin, lahir di Bontang, Bontang Barat, Provinsi Kalimantan Timur pada tanggal 02 Februari 1996. Anak keempat dari 4 bersaudara dari pasangan bapak Saskin Bakni salenda dan ibu Emmy. Penulis menempuh pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan pada tahun 2009 di SD Vidatra, Bontang (Provinsi Kalimantan Timur) dan melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Vidatra (Provinsi Kalyim) dan tamat pada tahun 2011. Kemudian pada tahun yang sama melanjutkan pendidikan di SMA Vidatra (Provinsi Kaltim) dan selesai pada tahun 2014.

Pada tahun 2017 penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT. Pertamina Trans Kontinental (PTK) Bontang, Kalimantan Timur selama 1 tahun. Dan pada tahun 2020 penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Kemudian menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.