

ANALISIS PELAYANAN CLEARANCE IN-OUT PASSENGER SHIP PADA PT. PELNI CABANG SAMPIT DI PELABUHAN SAMPIT

Patrius S C Sandro¹⁾, Jumriani²⁾, Muchlis Muhayyung³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui faktor keterlambatan clearance in-out kapal pada PT. PELNI Cabang Sampit di Pelabuhan Sampit. Dan Sebagai bahan acuan dan refrensi bagi perusahaan tersebut untuk lebih meningkatkan kinerja dalam pelayanan clearance in-out kapal pada PT. PELNI Cabang Sampit di pelabuhan Sampit. Penelitian ini dilaksanakan di PT.Pelni Cabang Sampit, Penelitian ini berlangsung selama kurang lebih 9 bulan yakni dari bulan Agustus 2016 – Juni 2017. Sumber data adalah data primer yang diperoleh secara langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi pada perusahaan PT. Pelni Cabang Sampit. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya hambatan dalam proses clearance in-out kapal pada PT. Pelni Cabang Sampit di Pelabuhan Sampit, kurangnya koordinasi antar petugas terhadap pelayanan kapal.

Kata Kunci: Pelayanan Clearence In-Out Passenger Ship, PT. Pelni Cabang Sampit

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu mata rantai yang sangat vital dalam suatu kegiatan perekonomian pada suatu negara. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang maka tidak dapat diharapkan tercapainya suatu hasil yang maksimum dan memuaskan bagi perkembangan ekonomi di negara tersebut.

Salah satu transportasi yang sangat memberikan pengaruh adalah transportasi laut. Transportasi laut ini meliputi pengiriman atau pemindahan barang maupun manusia yang membutuhkan kapal dengan jenis tertentu sesuai dengan kebutuhan pengguna jasa. Kebutuhan akan transportasi yang dapat memuat manusia memerlukan sarana yang bernama *Passenger Ship*.

Kebutuhan masyarakat akan *Passenger Ship* terus mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Tentunya peningkatan tersebut akan berdampak pada arus kunjungan kapal di pelabuhan Indonesia. Sejalan dengan itu, tugas-tugas dibidang pengaturan dan pelayanan kapal semakin ketat.

Menghadapi tugas ini peranan instansi pemerintah dan perusahaan pelayaran di pelabuhan tentang peraturan serta ketentuan perkapalan dan keselamatan pelayaran mutlak diperlukan.

Suatu kapal yang ingin masuk ke lingkungan pelayanan pelabuhan memerlukan berbagai pelayanan dan harus mengikuti aturan-aturan dimana pelabuhan itu digunakan untuk singgah. Aturan-aturan itu berlaku baik kapal masuk (*Clearance In*) maupun kapal ingin keluar dari pelabuhan (*Clearance Out*). Secara sederhana kapal tidak boleh keluar-masuk sembarangan.

Agar maksud itu terlaksana pemerintah membuka kesempatan kepada Swasta, Koperasi, dan BUMN untuk mengembangkan usahanya dibidang pelayaran. Pelaksanaan dari kebijaksanaan ini mutlak harus dimantapkan dengan mengupayakan tercapai daya guna dan hasil guna dalam semua kegiatan dibidang angkutan laut termasuk dibidang pelayanan administratif dan operasional di pelabuhan dalam pelayanan kapal baik pelayanan surat-surat kapal maupun kelaikan kapal.

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut : Bagaimana pelayanan *clearance in-out passenger ship* pada PT. Pelni Cabang Sampit di Pelabuhan Sampit?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Maksud clearance kapal adalah proses pengurusan dokumen dari penyandaran kapal, hingga kapal siap melakukan kegiatannya di pelabuhan dan keluar meninggalkan pelabuhan. Tentunya proses pengurusan dokumen tersebut diadakan pemeriksaan dan perizinan oleh pejabat pelabuhan seperti Pelindo, Karantina, KSOP, KP3.

Menurut H.A Abbas Salim (1993 : 98) dalam bukunya “Manajemen Transportasi”, agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. 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.

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan.

Adapun instansi pemerintah dan perusahaan swasta yang berperan di pelabuhan adalah sebagai berikut :

1. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Mengingat bahwa di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan UU untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo)

Menurut Eko Hariyadi (2007 : 25) PT. Pelindo sebagai Badan Usaha Milik Negara mempunyai tugas dan melaksanakan pengusaha jasa kepelabuhanan dalam rangka menunjang kelancaran arus kapal, barang, penumpang dan hewan.

3. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP)

Menurut Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356/Menkes/Per/1v/2008 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan, KKP mempunyai tugas melaksanakan pencegahan masuk dan keluarnya penyakit, penyakit potensial wabah, surveilans epidemiologi, kekarantinaaan, pengendalian dampak kesehatan lingkungan,

pelayanan kesehatan, pengawasan OMKABA serta pengamanan terhadap penyakit baru dan penyakit yang muncul kembali, bioterorisme, unsur biologi, kimia dan pengamanan radiasi di wilayah kerja bandara, pelabuhan, dan lintas batas darat negara.

4. Kesatuan Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan (KP3)

Menurut Engkos Kosasih (2007 : 65) KP3 adalah unsur Kepolisian Republik Indonesia (Polri) yang mempunyai tugas pokok membantu Administrator Pelabuhan dalam menyelenggarakan keamanan di dalam daerah Pelabuhan sepanjang mengenai tata-tertib umum dalam rangka pendayagunaan dan pengusaha pelabuhan. Kedudukan KP3 secara taktis operasional berada di bawah Administrator Pelabuhan dan secara hirarkhis fungsional serta teknis Polisional tetap berada di bawah kesatuan induknya.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 1999 tentang “Angkutan Diperairan”, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

3. METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis deskriptif kualitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati atas suatu fenomena tertentu.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyidikan terhadap pengumpulan data serta rencana untuk memilih sumber-sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian.

3. Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka peneliti mengambil variabel penelitian yaitu pelayanan clearance in-out passenger ship pada PT. Pelni Cabang Sampit di Pelabuhan Sampit.

4. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi dari penelitian ini adalah seluruh passenger ship yang diageni oleh PT. Pelni Cabang Sampit.

2. Sampel

Sampel dari penelitian ini adalah 2 passenger ship yang diageni oleh PT. Pelni Cabang Sampit.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. Pelni Cabang Sampit

Sejarah berdirinya PT Pelni bermula dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan Dan Menteri Perkerjaan Umum tanggal 5 september 1950 yang isinya mendirikan yayasan penguasaan pusat kapal-kapal (PEPUSKA). Latar belakang pendirian Yayasan PEPUSKA diawali dari penolakan pemerintah Belanda atas permintaan Indonesia untuk mengubah status maskapai pelayaran Belanda atas permintaan Indonesia untuk mengubah status maskapai pelayaran Belanda yang beroperasi di Indonesia, N.V.K.P.M (Koninklijke Paketvart Matschappij) menjadi Perseroan Terbatas (PT). Pemerintah Indonesia juga menginginkan agar kapal-kapal KPM dalam menjalankan operasi pelayarannya di

perairan Indonesia menggunakan bendera Merah Putih. Pemerintah Belanda dengan tegas menolak semua permintaan yang diajukan oleh pemerintah Indonesia.

Dengan modal awal 8 (delapan) unit kapal dengan total tonage 4.800 DWT (Death Weight Ton), PEPUSKA berlayar berdampingan dengan armada KPM yang telah berpengalaman lebih dari setengah abad. Persaingan benar-benar tidak seimbang ketika itu, karena armada KPM selain telah berpengalaman, jumlah armadanya juga lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli. Akhirnya pada 28 April 1952 Yayasan Pepsuka resmi di bubarkan. Pada saat yang sama didirikanlah PT. Pelni dengan berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 ferbuari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 juni 1952. Sebagai Presiden Direktur Pertamanya diangkatlah R. Ma'moen Soemadipraja (1952-1955).

Delapan Unit kapal milik Yayasan Pespuka di serahkan kepada PT Pelni sebagai modal awal. Karena dianggap tidak mencukupi maka Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal sebagai tambahan dan memesan 45 "coaster" dari Eropa Barat. Sambil menunggu datangnya "Coaster" yang di pesan dari Eropa, Pelni mencharter kapal-kapal asing yang terdiri dari berbagai bendera. Langkah ini diambil untuk mengisi trayek-trayek yang ditingalkan KPM. Setelah itu satu persatu kapal-kapal yang di charter itu diganti dengan "coaster" yang datang dari Eropa. Kemudian ditambah lagi dengan kapal-kapal hasil permapasan perang dari jepang.

Status Pelni mengalami dua kali perubahan. Pada tahun 1961 pemerintah menetapkan perubahan status perusahaan perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) dan dicantumkan dalam

Lembaran Negara RI No. LN 1961. Kemudian pada tahun 1975 status perusahaan diubah dari perusahaan Negara (PN) menjadi Perseroan Terbatas (PT) Pelni sesuai dengan Akte Pendirian No.31 tanggal 30 Oktober 1975. Perubahan tersebut dicantumkan dalam berita Negara RI No.562-1976 dan Tambahan Berita Negara RI No.60 tanggal 27 Juni 1976. Seiring dengan Perjalanan waktu dan perkembangan usaha, perusahaan mengalami beberapa kali perubahan bentuk Badan Usaha. Pada tahun 1975 berbentuk perseroan sesuai Akta pendirian Nomor 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan Akte Perubahan Nomor 22 tanggal 4 Maret 1998 tentang Anggaran Dasar PT. Pelni yang diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 16 April 1999 Nomor 31 tambahan Berita Negara Nomor 2203.

Seiring dengan perjalanan waktu dan perkembangan usaha semakin meluas yang mengoperasikan 23 unit kapal penumpang kapal mewah berkapasitas 30.323 penumpang dan 20 unit kapal serba guna dengan bobot mati 35.412 DWT. Jumlah Pelabuhan yang disinggahi juga terus menerus mengalami peningkatan hingga kini mencapai 101 pelabuhan di 24 propinsi di Indonesia, yang terdapat juga pada PT. Pelayaran Indonesia (Pelni) Cabang Sampit.

B. Hambatan yang Dihadapi PT. Pelni Cabang Sampit

Hambatan yang dihadapi oleh PT. Pelni Cabang Sampit dalam melaksanakan kegiatan docking kapal. Diantaranya adalah sebagai berikut:

Kurangnya dokumen yang merupakan syarat utama sebelum proses docking di mulai di karenakan terlambat di kirim oleh pihak owner, sehingga mengakibatkan proses docking jadi terhambat dan waktunya menjadi tidak efisien. Dokumen yang paling sering terlambat di kirim oleh owner adalah :

- Ship particular asli yang tidak telampir
- Ukuran utama kapal.

C. Cara Mengatasi

Usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang timbul dalam proses docking kapal.

Untuk mengatasi hambatan yang terjadi dalam proses docking, PT. Pelni Cabang Sampit mengambil langkah sebagai berikut:

memberikan sanksi bagi perusahaan pemilik kapal berupa pembatalan kontrak kerjasama docking jika perusahaan terlambat melengkapi dokumen kapal, dan sebelum memulai kerjasama harus melengkapi dokumen terlebih dahulu agar proses administrasi bisa berjalan lancar dan waktu docking menjadi lebih efisien.

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan penelitian yang telah di uraikan, maka dapatlah penyusun menarik kesimpulan. Adapun kesimpulan tersebut adalah hambatan yang di alami pada saat proses docking oleh PT. Pelni Cabang Sampit adalah kurangnya dokumen dari pihak pemilik kapal seperti :

- Ship particular asli yang tidak terlampir
- utama kapal

sehingga menyebabkan proses docking tidak bisa selesai sesuai waktu yang telah di tentukan sehingga kapal harus menunggu lebih lama lagi di galangan.

B. Saran

Dari kesimpulan-kesimpulan yang telah diuraikan diatas dalam proses docking kapal oleh PT. Pelni Cabang Sampit, maka penyusun menyarankan agar pihak galangan di pelabuhan gresik membuat perjanjian lebih awal kepada pemilik kapal agar melengkapi terlebih dahulu dokumen kapal, sebelum membuat

kontrak docking kapal agar tidak terjadi keterlambatan docking kapal sehingga waktu docking menjadi lebih cepat dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Abbas Salim, H.A. (1993). *Manajemen Transportasi*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- [2]. Handoyo, Jusak. (2001). *Ilmu Pelayaran*. Semarang: CV. Infomedika.
- [3]. Hariyadi, Eko (2007 : 25). *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Jakarta : APE Publishing.
- [4]. Hoesin, Rusman.(2009). *Kamus Pelayaran*. Jakarta : Citra Harta Prima.
- [5]. Kosasih, Engkos (2007 : 65). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta : PT. Raja Grafindo.
- [6]. MS, Amir. (1999). *Ekspor Impor, Teori dan Penerapannya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- [7]. Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia (2008). *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan, Nomor 356/Menkes/Per/lv/2008*.
- [8]. Peraturan Menteri Perhubungan (2007). *Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang, Nomor: KM. 21 Tahun 2007*.
- [9]. Peraturan Pemerintah (1999). *Angkutan Diperairan, Nomor 82 Tahun 1999*.
- [10]. Salim, Peter. (1990). *Pelayaran Internasional dan Manajemen*. Jakarta: Prima Cipta.
- [11]. Suyono. (2005). *Transportasi Laut*. Jakarta: Media Karya.

[12]. Undang-Undang (1992). *Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan, Nomor 16 Tahun 1992.*

[13]. Undang-Undang (2008). *Pelayaran, Nomor 17 Tahun 2008.*