

Peranan Jasa Keagenan Kapal Dalam Pengurusan Sertifikat Kapal di PT. Orela bahari Mandiri Cabang Balikpapan

Firmansyah ¹⁾ Rosliawati ²⁾ Annisa Rahmah ³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Email: k21771322@gmail.com¹⁾ roskosman76@gmail.com²⁾
rahmah.annisa45@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Peranan Jasa Keagenan Kapal Dalam Pengurusan Sertifikat Kapal di PT.Orela Bahari Mandiri Cabang Balikpapan. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui Pelaksanaan penerbitan sertifikat kapal dan kendala apa saja yang terdapat pada penerbitan sertifikat kapal yang di lakukan oleh PT. Bahari Mandiri cabang Balikpapan. Penelitian ini dilakukan selama 9 bulan di perusahaan pelayaran PT. Orela Bahari Mandiri cabang Balikpapan. Adapun jenis penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif, yaitu data diperoleh berupa Informasi informasi pembahasan tentang pengurusan sertifikat kapal diperoleh secara lisan maupun tulisan. Hasil penelitian menyatakan bahwa pelaksanaan penerbitan serifikat kapal yang di tangani oleh perusahaan pelayaran PT. Orela bahari mandiri cabang Balikpapan masih terdapat kendala dan masalah dan masih bisa diatasi, sehingga dalam pelaksanaan bisa berjalan dengan lancar.

Kata kunci : Keagenan, Sertifikasi, Kapal

1. PENDAHULUAN

Transportasi laut memegang peranan penting dan strategis dalam mendorong terwujudnya suatu wawasan nusantara, meningkatkan ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar negara dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan pancasila dan Undang – Undang Dasar 1945, serta berperan dalam upaya peningkatan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.

Menyadari peran transportasi, maka angkutan barang harus diselenggarakan sebagaimana transportasi dalam suatu sistem transportasi nasional yang terintegrasi yang mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan ketersediaan pelayanan transportasi yang aman, cepat, lancar, tertib, nyaman dan efisien.

Masalah keselamatan transportasi laut, perlindungan jiwa dan kesehatan di atas kapal dan perlindungan harta benda di laut diatur dalam banyak konvensi internasional dan undang – undang negara dimana syarat utama yang harus terpenuhi adalah kapal harus laik laut (*seaworthy*). Artinya kapal harus aman melakukan kegiatan bongkar muat.

Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan bertanggung jawab melakukan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keamanan dan keselamatan kapal, melakukan kordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta melaksanakan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan untuk kapal yang akan beroperasi dan sampai dengan kapal sudah tidak digunakan lagi.

Pemeriksaan dilakukan oleh *marine inspector* dalam hal ini adalah petugas dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang telah memiliki kualifikasi dan keahlian, selain itu juga sertifikat diperoleh dari hasil pemeriksaan klasifikasi yang dilakukan oleh *marine inspector*, namun dalam penulisan ini peneliti membatasi permasalahan dalam hal pelaksanaan sertifikasi yang diterbitkan oleh pemerintah selama di lapangan oleh agen yaitu di Kantor Kesyahbandaran pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan. Jadi yang perlu diketahui oleh agen atau *owner* pada saat akan mengoperasikan suatu kapal adalah dokumen-dokumen sertifikat yang mempunyai ketentuan nasional dan internasional secara menyeluruh yaitu penggunaan dokumen sertifikat kapal yang telah diratifikasi dalam konvensi internasional.

Dalam hal ini, jika kapal tidak mempunyai surat atau sertifikat kapal, maka kapal tidak akan mendapat izin berlayar dan dikatakan ilegal. Dalam proses pelaksanaan sertifikasi ini pengetahuan agen/*owner* memiliki peran penting, jika agen/*owner* yang melakukan pengurusan di Kesyahbandaran memiliki pengetahuan yang cukup akan persyaratan pengurusan sertifikat ini maka proses pelaksanaan sertifikasi ini akan berjalan dengan efisien dan kapal akan dapat beroperasi sesuai waktu yang telah ditargetkan. Oleh karena itu dari penulisan ini juga dapat memberi wawasan bagi agen/*owner* dalam kegiatan pelaksanaan sertifikasi kapal baru.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Sertifikat kapal adalah pembuktian dari hasil pemeriksaan dan pengujian akan peralatan dan perlengkapan di atas kapal untuk tujuan keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal, dengan tujuan agar pemerintah dapat mengendalikan dan mengawasi pembangunan dan pengoperasian kapal dari kapal dibangun hingga kapal tidak digunakan lagi. Kapal dikatakan laiklaut dan memenuhi persyaratan keselamatan kapal jika memiliki sertifikat lengkap. Engkos Kosasih (2007:22), memaparkan beberapa jenis sertifikat kapal, yaitu:

a. *Tonnage Certificate*

Surat ukur (*certificate of tonnage and measurement*) ialah sertifikat yang diberikan setelah diadakan pengukuran terhadap kapal oleh juru ukur dan instansi pemerintah yang berwenang, yang merupakan sertifikat pengesahan ukuran - ukuran dan tonase kapal menurut ketentuan yang berlaku. Sertifikat tersebut dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

b. *Certificate of Registry*

Surat tanda pendaftaran kapal adalah dokumen yang menyatakan bahwa kapal telah dicatat dalam register kapal – kapal dimana tujuan dari pendaftaran kapal ini adalah untuk memperoleh bukti kebangsaan kapal yaitu setelah memperoleh surat ukur. kapal sudah bisa atau berhak mengibarkan bendera dari negara dan berhak atas perlindungan hukum dari Negara tersebut.

c. *Seaworthiness Certificate*

Merupakan salah satu sertifikat yang akan diberikan ke kapal yang telah memenuhi persyaratan keselamatan untuk berlayar. Keselamatan tersebut adalah dalam hal badan kapal, perlengkapan kapal, penataan kemudi, sarana pemadam kebakaran, alat – alat berlabuh jangkar dan lain – lain. Sertifikat ini dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

1) *Cargo Ship Safety Construction Certificate*

Adalah sertifikat untuk kapal yang telah memenuhi syarat bahan konstruksi bangunan, mesin, kelistrikan, stabilitas, susunan dan perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal berdasarkan hasil pemeriksaan. Diterbitkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar.

2) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*

Adalah sertifikat yang salah satu hal yang digunakan untuk menunjukkan kelayakan kapal barang untuk melakukan pelayaran. Dan sertifikat ini salah satu dari syarat bisa laik laut. Sertifikat ini juga bergabung di dalam kesatuan sertifikat keselamatan barang. Diterbitkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar.

3) *Cargo Ship Safety Radio Certificate*

Adalah sertifikat yang menjadi salah satu syarat untuk laik laut untuk berlayar. Radio kapal adalah salah satu komponen yang sangat penting yang dimiliki kapal maka dari itu kelayakan radio kapal bisa menentukan apakah kapal tersebut bisa dinyatakan laik laut atau tidak. Sertifikat ini juga bergabung di dalam kesatuan sertifikat keselamatan barang. Diterbitkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar.

d. *Load Line Certificate*

Adalah sertifikat yang didalamnya berisi keterangan persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum sehingga stabilitas kapal terpelihara yang di terbitkan oleh Direktorat Perhubungan Laut dan biro klasifikasi.

e. *Marine Pollution Certificate*

Merupakan sertifikat kapal yang dimana telah memenuhi peralatan yang diisyaratkan. Penerbitan sertifikat ini oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam hal ini Syahbandar. Dalam pelaksanaan konvensi Marpol 1973/1978) sertifikat untuk pencegahan pencemaran di laut ini dibedakan:

1) Internasional Oil pollution Prevetion

Sertifikat ini untuk kapal tangki yang berlayar internasional atau oleh kapal tangki minyak isi kotor 399 GT atau lebih.

2) Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran

Sertifikat ini untuk kapal tangki yang berlayar internasional atau oleh kapal tangki minyak 100 sampai 399 GT. Untuk mendapatkan dan memperpanjang masa berlaku sertifikat tersebut, kapal harus melalui pemeriksaan secara berkala sesuai aturan yang telah ditetapkan.

3. METODE PENELITIAN

Skripsi ini menggunakan metode penelitian lapangan yang menggunakan desain deskriptif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan dan kejadian yang terjadi dilapangan pada suatu fenomena tertentu. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung diperoleh dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada para karyawan serta sumber data sekunder

yaitu literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Penelitian kasus adalah kegiatan lapangan untuk meneliti dan membuat uraian tentang latar belakang peranannya. Adapun penerapan penelitian kasus ini, penulis mencoba mengamati permasalahan yang terjadi pada saat melakukan penelitian mengenai pengurusan penerbitan sertifikat kapal.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

PT. Bahari Papua yang berdiri pada tanggal 3 Mei 2007, yang merupakan salah satu Perusahaan Pelayaran Niaga di Papua, Akhirnya membangun perusahaan PT Orela Bahari Anugerah yang saat ini perusahaan itu sudah tidak ada lagi terbagi menjadi dua perusahaan yaitu PT. Oremus Bahari Mandiri dan PT. Orela Bahari Mandiri yang bertempat di Jl. Tenggiri No. 103A Tanjung Priok, Jakarta.

Analisa masalah yang peneliti gunakan adalah dengan analisa metode deskriptif kualitatif, untuk mengetahui bagaimana proses pengurusan penerbitan sertifikat kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri Cabang Balikpapan Selanjutnya peneliti menguraikan masalah sebagai berikut:

Sebelum melakukan, terlebih dahulu penulis mengemukakan masalah dari hasil observasi mengenai proses pengurusan penerbitan sertifikat kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri cabang Balikpapan.

Dokumen dalam arti luas mencakup semua sumber, baik tertulis maupun lisan. Sedangkan dokumen dalam arti sempit adalah dokumen yang hanya memuat sumber tertulis. Dokumen dalam arti spesifik hanya mencakup surat resmi dan dokumen pemerintah seperti surat perjanjian, undang – undang, konsesi, hibah dan sebagainya, Renier (1997:104)

Setiap pengurusan sertifikat kapal ada beberapa tahap – tahap yang harus dilewati yaitu pihak agen Membuat permohonan dan melengkapi persyaratan untuk pengurusan sertifikat, kemudian agen datang dan memasukkan permohonan ke kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Balikpapan, kemudian pengecekan permohonan dan persyaratan oleh petugas bagian sertifikasi kapal. Kemudian tahap berikutnya adalah Setelah pengecekan selesai selanjutnya pihak agen Melakukan pembayaran PNBP dan PUP, setelah pembayaran PNBP dan PUP selesai, petugas sertifikasi kapal kemudian menunjuk atau memberi tahu ke petugas *Marine Inspector*.

Setelah itu agen berkordinasi ke petugas *Marine Inspector* untuk menentukan kapan bisa dilakukannya pemeriksaan, selanjutnya pihak agen Bersama *Marine Inspector* menuju ke kapal untuk melakukan pemeriksaan kapal. Selanjutnya *marine inspector* melakukan pemeriksaan kapal dengan ditemani oleh perwira *deck* dan perwira *engine*. Setelah dilakukan pemeriksaan oleh *marine inspector* kemudian melakukan evaluasi. Setelah itu *marine inspector* Bersama agen turun ke kapal.

Kemudian balik ke syahbandar dan otoritas Pelabuhan. Tahap berikutnya yaitu, pada tahap ini sertifikat kapal sudah dapat diproses. Proses sertifikasi dapat di tunda jika petugas sertifikasi menemukan kekurangan lampiran yang di buat oleh agen atau pada saat pemeriksaan oleh *marine inspector* menemukan kendala pas pemeriksaan. Dan salah satu penyebab terlambatnya proses pengurusan sertifikat adalah faktor cuaca pada saat pemeriksaan, petugas yang kurang dan lampiran yang tidak lengkap.

Seluruh proses diatas dilaksanakan oleh divisi oprasional lapangan PT. Orela Bahari Mandiri Cabang Balikpapan, sehingga pengetahuan divisi oprasional lapangan sangat penting dan berpengaruh (hasil wawancara dengan staff status hukum KSOP).

Setiap pengurusan sertifikat kapal ada beberapa tahap – tahap yang harus dilewati yaitu pihak agen Membuat permohonan dan melengkapi persyaratan untuk pengurusan sertifikat, kemudian agen datang dan memasukkan permohonan ke kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Balikpapan, kemudian pengecekan permohonan dan persyaratan oleh petugas bagian sertifikasi kapal. Kemudian tahap berikutnya adalah Setelah pengecekan selesai selanjutnya pihak agen Melakukan pembayaran PNBP dan PUP, setelah pembayaran PNBP dan PUP selesai, petugas sertifikasi kapal kemudian menunjuk atau memberi tahu ke petugas *Marine Inspector*.

Setelah itu agen berkordinasi ke petugas *Marine Inspector* untuk menentukan kapan bisa dilakukannya pemeriksaan, selanjutnya pihak agen Bersama *Marine Inspector* menuju ke kapal untuk melakukan pemeriksaan kapal. Selanjutnya *marine inspector* melakukan pemeriksaan kapal dengan ditemani oleh perwira *deck* dan perwira *engine*. Setelah dilakukan pemeriksaan oleh *marine inspector* kemudian melakukan evaluasi. Setelah itu *marine inspector* Bersama agen turun ke kapal.

Kemudian balik ke syahbandar dan otoritas Pelabuhan. Tahap berikutnya yaitu, pada tahap ini sertifikat kapal sudah dapat diproses. Proses sertifikasi dapat di tunda jika petugas sertifikasi menemukan kekurangan lampiran yang di buat oleh agen atau

pada saat pemeriksaan oleh *marine inspector* menemukan kendala pas pemeriksaan. Dan salah satu penyebab terlambatnya proses pengurusan sertifikat adalah faktor cuaca pada saat pemeriksaan, petugas yang kurang dan lampiran yang tidak lengkap.

Dari semua proses diatas dilaksanakan oleh divisi oprasional lapangan PT. Orela Bahari Mandiri Cabang Balikpapan, sehingga pengetahuan divisi oprasional lapangan sangat penting dan berpengaruh (hasil wawancara dengan staff status hukum KSOP).

a. Berikut faktor yang menyebabkan lamanya pengurusan sertifikat kapal:

1) Dari pihak Divisi Dokumen dan Keagenan / *Owner*

- a) Pada saat pengurusan sertifikat, agen harus kembali ke kantor melengkapi persyaratan lampiran yang kurang seperti lampiran sertifikat surat ukur atau surat laut, dan lupa untuk membayar PUP atau PNBK sehingga diketahui dalam pelaksanaan pengurusan sertifikasi terjadi ketidaktahuan terhadap tahap – tahap pengurusan, apa yang harus dilengkapi terlebih dahulu sebelum mengurus suatu sertifikat oleh agen di lapangan (kantor KSOP).
- b) Alur pengurusan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan belum sepenuhnya diketahui dan dimengerti baik oleh agen, pemaparan dalam aturan yang ada, tentang pendaftaran dan sertifikasi kapal kurang terperinci, sehingga agen tanpa pengalaman sulit untuk memahaminya.
- c) Pelaksanaan sertifikasi di lapangan yang dilaksanakan oleh pihak agen kurang berkoordinasi dengan divisi terkait di kantor, sehingga kantor juga kurang memonitoring jalannya proses sertifikasi kapal. Contohnya pada saat *Marine Inspector* melakukan inspeksi/pemeriksaan di atas kapal agen terlambat berkoordinasi dengan divisi keteknikaan sehingga pada saat *marine inspector* memeriksa peralatan dan perlengkapan ada yang belum ada di atas kapal dan ada yang terpasang salah dan memerlukan waktu untuk melengkapi dan memperbaiki peralatan tersebut.

2) Faktor di Lapangan

Waktu antri yang lama, di setiap tahapnya, contohnya pada saat menemui kepala seksi atau kepala bidang atau pada saat proses pengetikan. Sehingga proses penyelesaian sertifikasi kapal memerlukan waktu yang lama.

b. Upaya – upaya yang dilakukan untuk menanggulangi hambatan dalam proses pelaksanaan sertifikasi kapal ialah :

1) Kepada Pihak Divisi Dokumen dan Keagenan / *Owner*

- a) Memberikan buku panduan kepada agen tentang proses pelaksanaan sertifikasi kapal. maupun menggali informasi dari pengalaman agen perusahaan lain yang pernah mengurus proses sertifikasi kapal, baik itu tentang alur pengurusan sertifikasi maupun tahap – tahap pengurusan suatu sertifikat. agar pada pelaksanaannya dilapangan, tidak terhambat, dan bisa berjalan maksimal.
- b) Pihak agen apabila dalam suatu aturan yang kurang dimengerti dapat menanyakan atau berkonsultasi pada pejabat Kesyahbandaran, dan sebaiknya pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan apabila ada aturan baru agar dilakukan sosialisasi ke perusahaan pelayaran atau pengguna jasa agar mempelajari aturan – aturan yang berlaku di Indonesia tentang pendaftaran dan sertifikasi kapal baru.
- c) Pihak agen harus berkoordinasi penuh dengan divisi terkait di kantor sehingga kantor juga mengawasi / memonitoring jalannya proses sertifikasi kapal sampai selesai bahkan bila *marine inspector* akan naik ke atas kapal jauh lebih baik bila alat dan perlengkapan yang disyaratkan untuk suatu kapal sudah siap di atas kapal sehingga tercipta suatu manajemen proses sertifikasi kapal yang baik, terkoordinir, cepat, lancar dan sistematis, sehingga keterlambatan kapal berlayar tidak terlalu lama.

2) Upaya Teknis di Lapangan

Pelaksanaan sertifikasi di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan balickpapan sebaiknya agen datang dari pagi hari dan di jam kerja dan semua sudah melengkapi lampiran persyaratan untuk pengurusan sertifikat

biar pada saat penyerahan dokumen persyaratan sertifikat tidak mengalami waktu antri yang panjang. setelah lampiran sudah diterima maka pihak akan berkordinasi dengan pihak *marine inspector* untuk melakukan pemeriksaan setelah kapal diperiksa tinggal menunggu penerbitan sertifikat terbaru.

5. PENUTUP

Berdasarkan riset di atas, peneliti dapat menyimpulkan bahwa Pelaksanaan penerbitan sertifikasi kapal PT. Orela Bahari Mandiri Cabang Balikpapan di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Balikpapan yang dilakukan oleh agen sebagai pelaksana di lapangan, mengalami kendala keterlambatan waktu penerbitan sertifikat kapal sehingga tidak sesuai dengan waktu yang telah ditargetkan oleh *owner* sehingga upaya yang dilakukan agar tidak mengalami kendala pihak agen harus betul memperhatikan persyaratan bahkan lampiran lampiran yang dibutuhkan untuk penerbitan sertifikat. dengan adanya upaya tersebut pengurusan penerbitan sertifikat tidak mengalami kendala dan proses pengurusan pun menjadi lancar dan tidak ada masalah.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Downhard, John M. (1990). *Managing Ships, Fairplay Publications*. Endi, S. (2011). *Kamus Istilah Tentang Pelayaran*. Jakarta: Baliko Book.
- [2]. Jumriani, J., Rahmah, A., & Al Shadril, M. (2019). Peningkatan Peran Divisi Dokumen Kontrol Pt. Lintas Samudra Borneo Line Dalam Menangani Dokumen Kapal Di Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Banjarmasin. *Venus*, 7(14), 21-36.
- [3]. Kosasih., E., Hananto S. (2009). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- [4]. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2021, Tentang *Pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi keselamatan Kapal*.
- [5]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002, Tentang *Perkapalan*.