

# ANALISIS PERAN KEAGENAN PT. RIANDY FIESTA SAMUDERA DALAM MELAYANI KAPAL DAN MUATAN DI PELABUHAN TANJUNG KAMPEH

La Ode Yudha Pratama<sup>1)</sup>, Jumriani<sup>2)</sup>, Asnur<sup>3)</sup>

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Program Studi Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172

\*Email: [yudhamulti01@gmail.com](mailto:yudhamulti01@gmail.com), [tamajumriani@gmail.com](mailto:tamajumriani@gmail.com), [asnur@pipmakassar.ac.id](mailto:asnur@pipmakassar.ac.id)

## ABSTRAK

Peran keagenan kapal memiliki kontribusi yang sangat penting dalam menunjang kelancaran operasional kapal, baik dalam hal kegiatan bongkar muat maupun pengelolaan administrasi kepelabuhanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peranan jasa keagenan kapal dalam melayani kapal dan muatan, menangani dokumen kapal, serta mengidentifikasi hambatan yang terjadi selama proses bongkar muat di atas kapal. Penelitian dilaksanakan di PT. Riandy Fiesta Samudera cabang Palembang selama penulis menjalani Praktik Darat (PRADA) dari Juli 2023 hingga Juli 2024. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan studi dokumen. Penelitian ini memberikan pemahaman kontekstual mengenai pelaksanaan operasional keagenan kapal secara menyeluruh. Hasil dari pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa terdapat beberapa kendala yang dihadapi, di antaranya adalah dokumen kapal yang sudah kedaluwarsa (*expired*) dan *crane* kapal yang mengalami gangguan (*trouble*). Untuk mengatasi permasalahan tersebut, pihak agen melakukan pengajuan pergantian atau perpanjangan dokumen yang telah habis masa berlakunya, serta melakukan perbaikan *crane* kapal yang mengalami kerusakan dengan melibatkan *crew* kapal. Dengan demikian, peran keagenan kapal sangat vital dalam menjamin kelancaran operasional kapal dan meminimalkan gangguan selama proses bongkar muat berlangsung.

**Kata Kunci:** *Agent, Pelayanan, Muatan.*

## 1. PENDAHULUAN

Perdagangan internasional merupakan bentuk kerja sama ekonomi antar negara yang tidak dapat dihindarkan akibat perbedaan sumber daya dan tingkat kebutuhan masing-masing negara. Modernisasi turut meningkatkan permintaan berbagai barang dan jasa, yang kemudian mendorong aktivitas ekspor dan impor sebagai sarana untuk saling melengkapi kebutuhan. Aktivitas ini menciptakan ketergantungan ekonomi global sekaligus menjadi penggerak pertumbuhan dan kesejahteraan berbagai negara.

Dalam kegiatan perdagangan internasional, transportasi laut memegang peranan vital karena mampu mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang relatif rendah. Moda ini lebih unggul dibandingkan transportasi darat maupun udara dalam konteks pengiriman barang antar negara. Kelancaran arus barang melalui laut sangat bergantung pada sinergi antara eksportir, importir, perusahaan pelayaran, dan *freight forwarder*. Keberhasilan pengiriman tidak hanya bergantung pada armada kapal, tetapi juga pada pengelolaan logistik dan dokumen yang tepat.

Untuk mendukung kegiatan pengangkutan laut tersebut, hadir berbagai pihak pendukung seperti operator kapal, manajemen kapal, layanan *barging*, *towing*, dan *salvage*. Di sisi lain, *ship broker*, *cargo broker*, *EMKL*, *freight forwarder*, serta *ship agent* berperan penting dalam memastikan kelancaran layanan dan keselamatan operasional. Peran *ship*

*agent*, atau agen kapal, sangat penting sebagai perwakilan perusahaan pelayaran di pelabuhan yang menangani kebutuhan kapal dan muatan selama sandar.

Dalam konteks regulasi, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 memberikan keleluasaan bagi perusahaan pelayaran asing untuk beroperasi di Indonesia dengan syarat menunjuk agen dari perusahaan pelayaran nasional. Hal ini membuka peluang dan tantangan baru bagi perusahaan keagenan nasional dalam meningkatkan profesionalisme dan layanan yang efisien. Salah satu perusahaan yang menjalankan peran ini adalah PT. Riandy Fiesta Samudera cabang Palembang.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

Peralatan Keagenan kapal merupakan perwakilan resmi dari pemilik atau penyewa kapal yang ditunjuk untuk bertindak atas nama mereka di pelabuhan yang disinggahi. Agen ini bertanggung jawab atas seluruh aspek operasional selama kapal berada di pelabuhan, mulai dari pengurusan dokumen, koordinasi dengan otoritas pelabuhan, penyediaan logistik kapal, hingga pelaporan kegiatan kapal kepada kantor pusat. Bentuk keagenan ini bisa berupa Owner Representative, Branch Office, atau Shipping Agency, di mana masing-masing memiliki peran penting sesuai kebutuhan operasional kapal. Owner Representative, misalnya, tidak hanya bertanggung jawab menjalankan kebijakan operasional kapal di negara tertentu, namun juga menjalin relasi strategis dengan pihak lokal seperti pemerintah, asosiasi, dan dunia usaha untuk mendukung kelancaran dan pengembangan usaha pelayaran [3]. Sementara itu, kantor cabang didirikan untuk menangani volume lalu lintas kapal yang tinggi di pelabuhan tertentu, dan shipping agency, atau agen pelayaran, secara langsung ditunjuk oleh pemilik kapal (principal) sebagai wakil resmi dalam memenuhi seluruh kebutuhan kapal dan muatan selama berada di pelabuhan [5].

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013, perusahaan pelayaran asing yang memasuki wilayah perairan Indonesia wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen resmi. Proses penunjukan biasanya diawali dengan *Letter of Appointment* yang dapat dilanjutkan dengan *Agency Agreement* sebagai bentuk kerja sama yang lebih kuat secara hukum. Agen pelayaran dibagi menjadi dua: General Agent yang ditunjuk oleh principal untuk menangani operasional di tingkat nasional, dan Sub Agent yang ditunjuk oleh General Agent untuk menangani kapal di pelabuhan tertentu. Tugas agen mencakup pengusahaan muatan, pengelolaan bongkar muat, pelaporan kegiatan, pengurusan dokumen clearance, hingga pemenuhan kebutuhan logistik kapal seperti bahan bakar dan air tawar. Dalam menjalankan tugasnya, agen tetap bertindak atas nama pemilik kapal, namun tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga tetap berada di pihak principal, selama agen bekerja dalam batas kewenangannya. Penunjukan agen yang sah wajib disertai dokumen pendukung seperti Surat Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) dan surat izin usaha pelayaran nasional sebagai bukti legalitas operasional [1].

*Amandemen Keagenan kapal* merupakan bentuk perwakilan resmi dari suatu perusahaan pelayaran, baik nasional maupun internasional, yang ditunjuk untuk mengurus segala hal terkait operasional kapal selama berada di wilayah perairan Indonesia. Tugas utama *agen kapal* meliputi pengurusan perizinan serta koordinasi operasional, pemasaran, dan keuangan. Dalam pelaksanaan operasional, *agen* bertanggung jawab atas pengawasan

bongkar muat, pengaturan pelayanan *pandu* dan *tunda*, pencarian muatan, serta komunikasi dengan pihak-pihak pemasaran. Di bidang keuangan, *agen* juga mengelola seluruh tagihan dan pengeluaran kapal (*disbursement account*), termasuk penyediaan *dana muka*, terutama untuk kapal *tramp* yang mungkin tidak kembali ke pelabuhan tersebut. Selain itu, *agen umum* dapat menunjuk *sub agent* di pelabuhan tertentu, menghimpun informasi biaya operasional kapal, dan mengoordinasikan pengarsipan dokumen serta pelaporan kegiatan kapal secara menyeluruh [1].

Definisi kapal mencerminkan peran ganda yang vital, yaitu sebagai alat transportasi yang menghubungkan wilayah perairan untuk mendukung mobilitas dan perdagangan, serta sebagai wadah kerja dalam kegiatan eksplorasi sumber daya alam, penelitian, perikanan, dan konstruksi lepas pantai. Fungsi ini menuntut pemahaman menyeluruh terhadap sistem navigasi, mesin, dan perangkat keselamatan kapal. Menurut Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002, kapal adalah kendaraan air, baik di atas maupun di bawah permukaan, yang digerakkan oleh tenaga mekanik, angin, atau ditunda, termasuk struktur terapung yang berpindah dan memiliki fungsi tertentu. Sementara itu, *The Hague Rules* Tahun 1924 mendefinisikan kapal sebagai sarana angkutan laut, sedangkan KUHD Pasal 309 menjelaskan bahwa kapal adalah perahu dari jenis apapun beserta perlengkapannya, kecuali jika diperjanjikan lain.

Dari perspektif niaga, jenis kapal diklasifikasikan berdasarkan konstruksi dan muatan yang diangkut. kapal dapat dibedakan menjadi beberapa jenis, seperti kapal barang (*cargo vessel*) yang meliputi *general cargo carrier*, *bulk cargo carrier*, *tanker*, *special designed ship*, dan *container vessel* beserta sub-kategorinya. Masing-masing kapal ini memiliki desain dan sistem penanganan muatan tersendiri yang disesuaikan dengan kebutuhan logistik global. Selain itu, terdapat kapal penumpang (*passenger vessel*) serta kapal gabungan seperti *cargo-passenger vessel* dan *cargo vessel with limited accommodation for passenger*, yang menggabungkan fungsi angkut barang dan penumpang secara bersamaan, guna menjawab kebutuhan transportasi di wilayah dengan infrastruktur pelabuhan yang terbatas [4].

Jenis muatan dalam dunia pelayaran dibedakan menjadi dua kategori utama, yaitu berdasarkan cara pemuatannya dan berdasarkan sifat atau mutu muatannya. Berdasarkan cara pemuatannya, muatan terdiri dari *bulk cargoes* (muatan curah) seperti batu bara dan gandum yang tidak menggunakan kemasan; *refrigerated/frozen cargoes* seperti daging dan buah-buahan yang memerlukan suhu rendah; *liquid cargoes* atau hasil minyak dalam bentuk cair; *gas cargoes* seperti gas alam cair; *general cargoes* yaitu barang dalam kemasan seperti peti atau karung; serta *container cargoes* berupa peti kemas standar berukuran 20 atau 40 kaki. Sementara itu, jika ditinjau dari sifat atau mutunya, muatan terbagi atas *wet cargo* (muatan basah) seperti cairan dalam drum atau botol; *dry cargo* (muatan kering) seperti besi dan kaca; *clean cargo* (muatan bersih) yang tidak meninggalkan kotoran seperti semen dan aspal; serta *dirty cargo* (muatan kotor) yang beraroma tajam dan berpotensi merusak muatan lain, seperti amoniak atau karet mentah [4].

Pelabuhan merupakan kawasan perairan yang terlindung dari gelombang dan dilengkapi fasilitas seperti dermaga, gudang transito, serta alat bongkar muat seperti *crane* untuk mendukung kelancaran logistik maritim [6]. Pelabuhan berperan sebagai tempat bersandar dan transit kapal dalam perjalanan, baik untuk bongkar muat barang maupun penumpang. Berdasarkan fungsinya, pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan umum yang

dikelola oleh badan usaha pelabuhan, serta pelabuhan khusus yang biasanya berada di bawah pengelolaan pemerintah daerah. Jasa pelabuhan secara umum mencakup berbagai fasilitas seperti *kade*, gudang lini I dan II, *tankfarm* untuk muatan cair, *silo* untuk muatan curah kering, alat bongkar muat, jaringan jalan, area parkir, rel kereta api, lapangan penumpukan, serta pipa untuk *bulk liquid cargo*. Selain itu, pelayanan kapal meliputi informasi navigasi, pemanduan, penundaan, suplai makanan, *bunkering*, serta reparasi dan galangan kapal. Untuk barang, disediakan jasa bongkar muat dan angkutan tongkang di pelabuhan (*lighterage*). Fasilitas umum lainnya mencakup penerangan listrik, pemadam kebakaran, sanitasi, fasilitas buruh, serta upaya menjaga kebersihan dan keamanan lingkungan.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan studi kasus lapangan yang menggunakan pendekatan deskriptif untuk mendeskripsikan sistem pelaksanaan jasa keagenan kapal di Pelabuhan Tanjung Kampeh. Fokus utama penelitian ini adalah menganalisis peran keagenan dalam melayani kapal dan muatan, yang ditinjau dari berbagai kegiatan operasional agen pelayaran, seperti proses kedatangan, keberangkatan, hingga pelayanan kapal dan awaknya. Variabel yang digunakan merupakan variabel atribut sebab yang berkaitan langsung dengan aktivitas agen kapal. Unit analisis dalam penelitian ini mencakup seluruh pegawai perusahaan yang terlibat dalam pelayanan kapal dan muatan, dengan sampel sebanyak 07 pegawai yang dipilih berdasarkan peran aktif mereka dalam kegiatan di pelabuhan.

Untuk memperoleh data, penulis menggunakan teknik observasi langsung dengan checklist, wawancara menggunakan pedoman dan kuesioner kepada pegawai serta pihak terkait, dan dokumentasi berupa gambar, dokumen, serta profil perusahaan agen. Metode pengumpulan data ini dikombinasikan untuk memastikan keakuratan informasi yang diperoleh. Selanjutnya, data dianalisis dengan teknik deskriptif kualitatif yang bertujuan menggambarkan dan menjelaskan data secara sistematis sesuai fokus penelitian, yaitu peran keagenan kapal dalam pelayanan kapal dan muatan di Pelabuhan Tanjung Kampeh.

### **4. HASIL PENELITIAN**

PT Riandy Fiesta Samudera adalah perusahaan penyedia layanan keagenan kapal yang bergerak di bidang pelayaran, melayani jalur pelayaran asing dan nasional di Indonesia dengan fokus pada kepentingan kapal selama berada di pelabuhan. Berkantor di Jl. Hr Najamuddin, Sako, Palembang, Sumatera Selatan, perusahaan ini didirikan dengan visi menjadi agen kapal bertaraf internasional dan misi memberikan layanan keagenan yang tepat dan berkualitas, didukung oleh sumber daya manusia profesional serta responsif terhadap kebutuhan pemilik kapal. Struktur organisasi PT Riandy Fiesta Samudera dirancang untuk mendukung kolaborasi efisien antar elemen bisnis, menggambarkan pembagian tugas dan hubungan antar tingkatan aktivitas dengan tingkat spesialisasi yang sesuai, serta fleksibel untuk memungkinkan pertumbuhan dan perubahan tanpa mengorbankan hasil sebelumnya. Pendekatan ini menjamin keberlanjutan, kesuksesan, dan kemampuan adaptasi perusahaan terhadap lingkungan eksternal sesuai dengan kondisi saat ini dan rencana operasional yang diantisipasi.

Proses keagenan kapal di PT. Riandy Fiesta Samudera dimulai dengan mandat yuridis yang kuat melalui penunjukan resmi sebagai agen kapal oleh pemilik atau operator kapal. Surat penunjukan ini bukan sekadar formalitas, melainkan landasan hukum yang memberikan wewenang penuh bagi perusahaan untuk bertindak atas nama kapal selama beroperasi di pelabuhan. Dengan mandat ini, PT. Riandy Fiesta Samudera memperoleh hak dan tanggung jawab untuk mengelola seluruh rangkaian administrasi, koordinasi, serta kegiatan operasional yang diperlukan demi kelancaran pelayanan kapal.

Setelah menerima mandat, langkah pertama yang dilakukan adalah perencanaan proaktif dan komunikasi intensif dengan pihak kapal. Tim operasional perusahaan segera mengonfirmasi Estimasi Waktu Kedatangan (ETA) kepada nakhoda atau perwira kapal, sekaligus mendiskusikan kebutuhan spesifik seperti pasokan bahan bakar, air tawar, provisi, hingga potensi pergantian kru. Komunikasi awal ini krusial untuk mengantisipasi segala kebutuhan teknis dan logistik kapal sebelum tiba di pelabuhan, sehingga seluruh persiapan dapat dilakukan secara optimal.

Perencanaan strategis yang matang juga didasarkan pada analisis data teknis kapal seperti Gross Tonnage, Length Overall, dan draft kapal. Informasi ini memungkinkan PT. Riandy Fiesta Samudera menentukan lokasi sandar yang paling aman dan efisien, serta memperkirakan kebutuhan jasa pandu dan kapal tunda. Selain itu, persiapan dokumen administrasi untuk otoritas pelabuhan dan kepelabuhanan dilakukan secara simultan guna menjamin proses kedatangan berlangsung lancar tanpa hambatan yang dapat menimbulkan penundaan.

Kepatuhan terhadap regulasi menjadi pilar utama dalam pelayanan agen kapal. PT. Riandy Fiesta Samudera memastikan seluruh aktivitas kapal memenuhi standar internasional seperti ISPS Code dan SOLAS, serta regulasi nasional yang diterapkan oleh Syahbandar. Kelalaian dalam hal ini dapat berakibat denda atau bahkan penahanan kapal. Oleh karena itu, pengurusan izin sandar, biaya labuh, tambat, dan dokumen kepelabuhanan lainnya dilakukan secara ketat dan teliti untuk menghindari risiko hukum dan operasional yang merugikan semua pihak terkait.

Dalam fungsi koordinasi, PT. Riandy Fiesta Samudera bertindak sebagai pusat komunikasi yang menghubungkan pemilik kapal, kru, otoritas pelabuhan, penyedia jasa pandu dan tunda, serta perusahaan bongkar muat. Selain menjaga kelancaran aliran informasi, agen ini juga harus siap menghadapi situasi darurat seperti kerusakan mesin, masalah kesehatan kru, atau cuaca buruk yang menghambat operasi. Respons cepat dan tepat menjadi kunci untuk meminimalkan dampak negatif terhadap jadwal dan keselamatan kapal.



**PT. Riandy Fiesta Samudera**  
SCHO Pancaoran, Splendor 12<sup>th</sup> Floor, RM.1201  
Jl. MT Haryono Kav. 2-3, Jakarta Selatan 12810  
Ph. +62 21 5010 0317 (Hunting)  
E-mail. agenoy@riandy-shipping.co.id

Nomor : /RFS/PLB/XI/2021  
Lamp :  
Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal  
MV. THEOMETOR

Palembang, 14 APRIL 2024

Kepada Yth,  
Kepala Kantor Kesehatan Kelas II  
Di  
Palembang

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan ini kami mengajukan Pemberitahuan Kedatangan Kapal pada kapal keagenan kami tersebut dibawah ini ;

- Nama Kapal	: MV. THEOMETOR
- Nama Nakhoda	: Capt. DINGAL ADONIS BELONGLOOT
- Bendera	: ST VINCENT & GRENADINES
- Pemilik Kapal	: LATONA MARINE COMPANY / MAJURO
- GRT / LOA	: 32.543,0 M <sup>3</sup> / 187,88 MTR
- Tanda Pnggalan	: 3 8 8 4 5 3 2
- IMD Number	: 9 9 5 7 5 9
- Pelabuhan Asal	: MONGLA
- Pelabuhan Tujuan	: YOSAKAPATNAM
- Tanggal Kedatangan	: 15 APRIL 2024
- Kogatan	: Muat Batu Bara / 54,600 MT
- Lokasi Kogatan	: Arbang Luar
- Jumlah Crew	: 21 PERSON

Demikian permohonan ini kami ajukan untuk dapat diproses selanjutnya, atas perhatian dan bantuannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,  
  
A.N. Kepala cabang

## Gambar 2. Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (KKP)

Sebelum kapal tiba, persiapan dokumen perizinan dilakukan secara detail dengan menyerahkan Pemberitahuan Umum Kapal (PUK) kepada Kantor Syahbandar, serta Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA) ke Kantor Kesehatan Pelabuhan dan Kantor Imigrasi. Dokumen ini merupakan syarat mutlak agar kapal mendapatkan izin masuk pelabuhan serta proses karantina dan verifikasi kru berjalan lancar. Saat kapal check-in, agen juga memproses dokumen penting seperti *Master Sailing Declaration* dan *Arrival Condition Reports*, serta menerima dokumen asli kapal sebagai bentuk pertanggungjawaban administratif.

Dalam pengelolaan muatan, PT. Riandy Fiesta Samudera sangat berhati-hati dengan informasi dari *Shipper Declaration* yang berisi detail jenis dan sifat barang. Jika muatan termasuk barang berbahaya, penanganan dan penempatan harus sesuai IMDG Code untuk menjaga keselamatan pelayaran. Agen onboard ditugaskan untuk mengawasi bongkar muat, memantau kondisi muatan, serta menyusun dokumen kargo seperti *Mate's Receipt*, *Cargo Manifest*, dan *Stowage Plan* yang dirancang bersama *Chief Officer* guna menjamin keseimbangan kapal dan keamanan selama perjalanan.

### SHIPPER'S DECLARATION

Note: This form is not applicable if the cargo to be loaded requires a declaration under the requirements of SOLAS 1974, Chapter VI/R4, MARPOL 73/78 Annex III/R4, and the IMDG Code Chapter 5.4 (Documentation).

This form meets the requirements of SOLAS 1974, Chapter VI, Reg 2 (for general cargo, cargo in cargo units, cargo carried in solid bulk) and the IMSBC Code, section 4.2.

#### General Information

Shipper: <b>PT. BARAMUTIARA PRIMA</b> SEQUUS TOWER 38 <sup>TH</sup> FLOOR, SCBD LOT 11B, JL. JENDERAL SUDIRMAN KAW.71, JAKARTA SELATAN 12190, INDONESIA.	Transport document number 06/BMP-VRPL/V12023
Consignee: <b>TO ORDER</b> Notify Party: <b>CAD(Chengdu) Co., Ltd.</b> No.8 Jinxu Street, Wuhou District, Chengdu Sichuan, China.	Carrier <b>DRY BULK CARRIER</b> ORIS-18 RESIDENTIAL ZONE, BUKIT TAWUH, KEMAMAN TOWN, KELANGAHOH, PERAK, MALAYSIA
Name/means of transport: <b>MV. NING YUE HAI 11098</b>	Instructions or other matters REFER IMSBC CODE APPENDIX 1
Port/place of departure: <b>TANJUNG BUJUT ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA</b>	
Port/place of destination: <b>TAIZHOU, CHINA</b>	

#### Cargo Information

General description of the cargo (For solid bulk cargo - type of material/particle size): <b>STEAM (NON-COKING) COAL OF INDONESIA IN BULK, QUANTITY: 60,500 MT</b> Size (0-100MM: min. 80% (as received/no crushing))	Relevant special properties of the cargo (eg highly soluble in water. For solid bulk cargo, see Section 4 of the IMSBC Code). The cargo loaded on board are not harmful to the marine environment: a. The cargo is not considered a cargo which may liquefy during the voyage. b. The intended cargo is not considered liable to emit significant amounts of methane. c. The intended cargo is not considered liable to spontaneous combustion. d. The cargo loaded on board is not harmful to the marine environment.
Gross mass (kg/tonnes): <b>60,500 MT</b>	
General cargo :- Cargo unit(s) : Metric Ton Bulk cargo : COAL	

#### Solid Bulk Cargo Information

BCSN : COAL Specification of bulk cargo (if applicable) : COAL Stowage factor: Approx. 43 CU FT/MT WOG Size: (0 up to 10 mm) : Approx. 10%   (11mm up to 50mm) : Approx. 50%   (51 mm up to 100 mm) : Approx. 25% (over 100 mm) : Approx. 15% Angle of repose: Trimming by dozer. Trimming procedures: by Dozer or FL Loader. This cargo is considered not liable to spontaneous combustion. This cargo is not considered a goods which liquefy during voyage. If potential hazard - chemical properties*: The cargo is considered not liable to emit significant amounts of methane (* e.g. Class & UN No. Or "MHB")	Group of the cargo <input type="checkbox"/> Group A and B* <input type="checkbox"/> Group A* <input checked="" type="checkbox"/> Group B <input type="checkbox"/> Group C * For cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)
Transportable moisture limit: NA Moisture content at shipment: 48% approx   Sulphur content < 0.8% Approx	Additional certificate(s) (if required) <input type="checkbox"/> Certificate of moisture content and transportable moisture limit <input type="checkbox"/> Weathering certificate <input type="checkbox"/> Exemption certificate <input type="checkbox"/> Other (specify):
EHS/IME (see Chapters 2.10 and 2.9.3 of the IMDG Code and MARPOL Annex V) Cargo residues must be disposed of in accordance with MARPOL Annex V EHS/IME Marine Pollutant Human Health Criteria Met <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Not available Rubber/Plastic <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No	
<b>Note:</b> Human Health Criteria data may not be available only until 31 December 2014. From 1 January 2015 Human Health Criteria data must be available.	

#### Declaration

I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.

Name/status, company/organisation of signatory <b>PT. BARAMUTIARA PRIMA</b>	Place and date <b>SUNGAI LILIN, MUSI BANYUASIN, SOUTH SUMATRA &amp; JUNE 2<sup>ND</sup>, 2023</b>	Signature on behalf of shipper 
--	--	--

Shippers' may deliver this declaration by fax or other electronic means. In any electronic transmission, where the signature of the declarant cannot be transmitted, full name of the declarant in capital letters must be provided on the form.

### Gambar 3. Document shipper declaration

Sebagai tahap akhir, seluruh dokumen dan laporan yang terkait dengan proses keagenan dikumpulkan dan diarsipkan secara sistematis dalam Schedule Vessel. Arsip ini berfungsi tidak hanya sebagai catatan administratif, tetapi juga sebagai bahan evaluasi kinerja, audit, dan referensi untuk perencanaan pelayanan kapal di masa depan. Dengan pengarsipan yang teratur, PT. Riandy Fiesta Samudera dapat menjaga akuntabilitas dan transparansi, serta menyediakan bukti kuat jika terjadi sengketa atau evaluasi operasional di kemudian hari.

Hambatan pertama yang kerap terjadi dalam pelayanan kapal oleh PT. Riandy Fiesta Samudera adalah keterlambatan dalam penyediaan dokumen dari pihak kapal. Dokumen pelengkap seperti Pemberitahuan Umum Kapal (PUK), daftar kru, manifest muatan, hingga dokumen kesehatan wajib dilengkapi sebelum kapal mendapatkan izin untuk sandar. Namun dalam praktiknya, keterlambatan pengiriman dokumen dari pihak kapal, baik karena faktor administratif, komunikasi yang lambat, atau ketidaksiapan internal, kerap menyulitkan pihak agen dalam mengajukan permohonan izin kepada instansi terkait seperti Syahbandar, Imigrasi, dan Karantina. Akibatnya, proses clearance kapal tertunda yang berdampak pada jadwal operasional pelabuhan secara keseluruhan, termasuk terjadinya antrian kapal di luar pelabuhan.

Selain persoalan dokumen, hambatan teknis seperti gangguan jaringan internet juga memberikan pengaruh besar terhadap kelancaran pelayanan. Sistem digital pelabuhan

seperti Inaportnet sangat bergantung pada kestabilan jaringan untuk melakukan input data secara real-time. Ketika terjadi gangguan seperti kerusakan router, kabel jaringan yang longgar, hingga serangan virus, maka operasional pelayanan menjadi terhambat. Tidak jarang, agen harus turun dari kapal untuk mencari titik sinyal yang lebih kuat agar proses pelaporan bisa segera dilakukan. Di sisi lain, cuaca buruk seperti hujan lebat, angin kencang, dan gelombang tinggi juga berkontribusi pada tertundanya kedatangan maupun keberangkatan kapal, serta memperbesar risiko keselamatan dalam proses bongkar muat.

Selanjutnya, aspek keselamatan kerja juga menjadi perhatian penting. Hambatan berupa kurangnya penyediaan alat pelindung diri (APD) oleh perusahaan berdampak langsung terhadap efisiensi dan keselamatan agen saat berada di atas kapal. Di beberapa dokumentasi ditemukan agen tidak menggunakan APD seperti helm, rompi pelampung, atau sepatu pelindung saat melakukan pengambilan atau pengantaran dokumen. Selain melanggar prosedur keselamatan kerja, hal ini juga berisiko tinggi terhadap kesehatan dan keselamatan agen itu sendiri, terutama dalam kondisi kapal yang sedang bergerak atau berada dalam area berisiko tinggi.

Hambatan berikutnya yang tidak kalah krusial adalah kerusakan alat bongkar muat di atas kapal. Alat-alat seperti crane, forklift, dan dozer memainkan peran penting dalam mempercepat proses loading dan unloading. Namun, kurangnya perawatan berkala dan pemeliharaan alat oleh pihak kapal sering menyebabkan kerusakan mendadak. Kondisi ini memaksa kegiatan bongkar muat dihentikan sementara waktu hingga perbaikan selesai dilakukan. Situasi ini tentu memperpanjang waktu sandar kapal dan mempengaruhi jadwal kedatangan kapal berikutnya. Di sisi lain, proses administratif oleh agen menjadi terganggu karena dokumen muatan tidak bisa diselesaikan selama proses bongkar muat belum tuntas.



Gambar 4. Dokumentasi *crane* rusak diatas kapal

Tidak hanya itu, hambatan juga sering muncul dari keterlambatan penerbitan dokumen bill of lading yang disebabkan oleh adanya kesalahan data seperti nama pelabuhan tujuan, jumlah muatan, atau nomor kontainer. Dokumen bill of lading sangat vital sebagai bukti bahwa barang telah dimuat ke atas kapal. Keterlambatan ini membuat agen kesulitan untuk memproses dokumen clearance out kapal yang bersangkutan. Selain itu, masih ditemukan beberapa kasus di mana kapal masuk pelabuhan dengan membawa dokumen yang sudah

kedaluwarsa. Hal ini menyebabkan pihak instansi pelabuhan menolak dokumen tersebut, sehingga proses pelayanan kembali tertunda.

Menanggapi kompleksitas hambatan tersebut, PT. Riandy Fiesta Samudera telah merancang berbagai upaya pemecahan masalah secara terstruktur dan bertahap. Salah satunya adalah dengan meningkatkan ketelitian karyawan dalam memverifikasi dokumen sejak awal sebelum kapal datang. Edukasi juga diberikan kepada pihak kapal agar mengirimkan dokumen dalam waktu yang cukup sehingga agen memiliki waktu yang memadai untuk memprosesnya. Pelatihan internal juga dilakukan untuk meningkatkan kemampuan staf dalam menangani sistem berbasis jaringan agar mampu mengatasi gangguan teknis dengan cepat dan efektif.

Untuk mengatasi permasalahan cuaca buruk, perusahaan mengikuti prosedur standar operasional (SOP) dengan melakukan penundaan pelayanan hingga cuaca membaik. Hal ini bertujuan untuk menjaga keselamatan kapal, kru, serta barang yang dibongkar maupun dimuat. Dalam hal keselamatan kerja, manajemen perusahaan secara bertahap mulai memperbarui kelengkapan APD serta menerapkan kebijakan disiplin penggunaan APD oleh seluruh agen. Peningkatan keselamatan kerja menjadi kunci dalam menjaga efisiensi dan profesionalitas pelayanan yang diberikan oleh perusahaan.

Terakhir, dalam menghadapi kerusakan alat bongkar muat dan keterlambatan penerbitan dokumen, PT. Riandy Fiesta Samudera mendorong kerja sama lebih erat antara agen dan pihak kapal. Agen diarahkan untuk segera melaporkan kerusakan alat agar dapat dilakukan tindakan perbaikan oleh teknisi kapal. Sedangkan dalam hal dokumen, pihak agen diminta melakukan konfirmasi ulang dengan pihak pengirim untuk memastikan data yang tercantum dalam bill of lading telah sesuai. Semua upaya ini diharapkan mampu mengurangi hambatan yang ada serta meningkatkan kualitas pelayanan kapal dan muatan di Pelabuhan Tanjung Kampeh secara menyeluruh dan berkelanjutan.

## **5. PENUTUP**

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pelayanan jasa keagenan kapal di PT. Riandy Fiesta Samudera, dapat disimpulkan bahwa keagenan kapal di Pelabuhan Tanjung Kampeh memegang peran vital dalam menjamin kelancaran operasional kapal dan distribusi muatan. Tugas utama keagenan meliputi pengurusan dokumen, koordinasi logistik, serta penyediaan fasilitas pelayanan kapal, yang secara langsung memengaruhi efisiensi waktu dan biaya operasional. Namun, dalam pelaksanaannya terdapat beberapa hambatan yang sering dihadapi, seperti keterlambatan penyediaan dokumen dari pihak kapal, gangguan jaringan internet yang menghambat sistem digital seperti Inaportnet, faktor cuaca buruk yang tidak dapat diprediksi, serta kurangnya alat pelindung diri (APD) untuk agen. Untuk mengatasi hambatan tersebut, PT. Riandy Fiesta Samudera telah melakukan berbagai langkah seperti memperbarui infrastruktur, menjalin kerja sama dengan instansi pelabuhan, serta menerapkan sistem digital untuk meningkatkan efektivitas pelayanan dan keselamatan kerja.

Sebagai bentuk peningkatan kualitas pelayanan, peneliti menyarankan agar karyawan segera menghubungi pihak kapal setelah mendapatkan informasi jadwal kedatangan kapal, guna memastikan dokumen kapal dikirim lebih awal dan dapat diverifikasi keabsahannya sebelum diajukan ke instansi pelabuhan. Perusahaan juga diharapkan lebih proaktif dalam menyediakan alat keselamatan bagi agen yang akan naik ke atas kapal, agar proses

pengecekan dokumen berlangsung aman dan efisien. Selain itu, agen perlu segera melaporkan perkembangan bongkar muat kepada pihak kantor sebelum kapal selesai dimuat agar dokumen bill of lading dapat segera diperiksa dan direvisi bila diperlukan. Dalam mendukung efisiensi komunikasi dan pengawasan, sebaiknya salah satu staf kantor mendampingi agen ke atas kapal guna membantu pelaporan aktivitas di atas kapal secara lebih akurat, sehingga setiap pihak terkait memperoleh informasi dengan cepat dan tepat.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan. Jakarta: Kemenhub RI.
- [2] Muhammad, A. (2023). Analisis Proses Pelayanan Boarding Agent Pt. Adhika Samudera Jaya Dalam Kegiatan Bongkar Muat Batubara Di Terminal Khusus Pt. Virtue Dragon Nickel Industry (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- [3] Nasution, H.M. (2004). Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [4] Sudjatmiko. (1994). Pengangkutan Laut. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- [5] Syahbandi, S. (2012). Keagenan Kapal dan Kepelabuhanan. Surabaya: Graha Ilmu.
- [6] Triatmodjo, B. (2007). Pelabuhan. Yogyakarta: Beta Offset.
- [7] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan.
- [8] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Kepelabuhanan.