

**Penerimaan Pelayanan Kapal Tunda Di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero)
Cabang Makassar**

Amrin

Politeknik Maritim AMI Makassar

Corresponding Author: Amrin

Penulis Pertama: Telp: 082393362227

E-mail: amrinpettarani72@gmail.com

Abstrak

Kapal tunda dan pandu memegang kunci dalam pelayanan kapal pada pelabuhan, karena petugas kapal tunda mempunyai tanggung jawab terhadap olah gerak kapal dan memenuhi kebutuhan pengguna jasa dalam hal pelayanan dalam lingkungan pelabuhan. Tujuan pada penelitian ini untuk menganalisis penerimaan pelayanan kapal tunda di PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Makassar. Metode yang di gunakan pada penelitian ini ialah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Data pengambilan data di gunakan metode teknik observasi langsung di tempat penelitian dan teknik wawancara yang dilakukan langsung kepada staf di kantor PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar mengenai pelayanan jasa kapal Tunda di PT. Pelabuhan Indonesia (persero) Cabang Makassar. Hasil pada penelitian ini menunjukkan bahwa dalam sistem pelayanan jasa tunda di PT. Pelabuhan Indonesia (persero) cabang makassar, dilayani melalui pusat pelayanan satu atap (PPSA) yang melibatkan unsur dari divisi yang terkait dengan penetapan pelayanan kapal serta pelaksanaan teknis dilapangan (divisi pelayanan kapal dan divisi jasa). Dengan Tujuannya untuk guna meningkatkan kualitas pelayanan optimal kepada para pengguna jasa pelayanan kapal sesuai prosedur ISO 9002 yang telah ditetapkan fasilitas pelayanan kapal yang harus dibayar oleh para pengguna jasa pelayanan kapal.

Kata Kunci: Kapal Tunda, Pelabuhan Indonesia IV

1. PENDAHULUAN

Negara kesatuan Republik Indonesia sebagai Negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau, maka untuk menghubungkan darat, laut dan udara. Eksistensi sub sektor perhubungan laut merupakan salah satu aktivitas yang sangat menentukan dalam rangka mewujudkan cita-cita pembangunan menghendaki kesatuan teknologi, politik, ekonomi, sosial budaya pengetahuan, yang terakumulasi dalam mempertahankan nusantara. Jasa pelabuhan sebagai salah satu sarana atau transportasi laut yang sangat dibutuhkan terutama dalam menunjangkan perataan pembangunan ke seluruh pelosok tanah air. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang.

Kapal tunda dan pandu memegang kunci dalam pelayanan kapal pada pelabuhan, karena petugas tunda mempunyai tanggung jawab terhadap olah gerak kapal dan memenuhi kebutuhan pengguna jasa dalam hal pelayanan dalam lingkungan pelabuhan. Dalam kaitannya dengan hal tersebut, pemerintahan Indonesia mengeluarkan peraturan pemerintahan republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang pemanduan dan penundaan kapal, pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat diberikan kepada kapal berukuran tonase kurang dari GT 500 (lima ratus Gross Tonnage) atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan atau penundaan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi nahkoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa tunda/pandu (Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008).

Untuk mewujudkan hal tersebut maka pihak pemilik kapal menunjuk perwakilannya untuk mengurus semua kebutuhan kapalnya, baik dalam bidang kebutuhan awak kapal maupun pelayanan administarsi kapal di pelabuhan kemudian bekerja sama dengan pihak-pihak yang bertugas di pelabuhan untuk

memperlancarkan arus pelayaran kapal di zona pemanduan/penundaan. Apabila sebuah kapal mengunjungi suatu pelabuhan, maka pelayanannya selama kapal tersebut berada dipelabuhan dilakukan oleh petugas bagian operasi perusahaan pelayaran yang bersangkutan, untuk memenuhi kebutuhan fasilitas perusahaan pelayaran atau agennya mengajukan permohonan untuk memperoleh pelayanan atas dasar jasa-jasa pelabuhan yang dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran atau agennya untuk kepentingan kapal yang akan keluar.

Dengan melihat hal tersebut di atas PT. Pelabuhan Indonesia (persero) memberikan jasa pandu/tunda kepada pihak kapal guna memperlancar masuk keluarnya kapal di pelabuhan. Dalam penanganan masalah pemanduan dan penundaan di perairan wajib mengalami tingkat kesulitan yang sangat besar, karena kecepatan arus dan keadaan dasar laut berupa lumpur dan limbah serta kurangnya fasilitas penundaan atau sarana dan prasaranan pelabuhan karena padatnya kegiatan keluar masuknya kapal di pelabuhan makassar, dapat dilihat dari data arus kunjungan kapal yang cenderung mengalami peningkatan dari tahun ke tahun maka kesiapan sarana dan prasaranan, keahlian serta kedisiplinan pandu/tunda yang merupakan alat bantu operasional divisi kepanduan dan pemanduan sangat diperlukan. Oleh sebab itu pada dituntu mempunyai keterampilan atau keahlian serta kedisplian yang baik dan fasilitas yang memadai baik dalam jumlah maupun kapasitas daya yang disesuaikan dengan kebutuhan dilapangan serta pengadaan service pilotage guna memperlancar tugas divisi penundaan. Karena pertimbangan hal tersebut di atas jasa tunda harus benar-benar diperhatikan untuk keselamatan semua kapal yang akan bersandar dan kepuasan pengguna jasa pandu dan jasa tunda yang masuk maupun kapal yang sedang bersandar dan keluar pelabuhan serta keamanan lingkungan pelabuhan. Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, maka penelitian ini akan membahas tentang penerimaan pelayanan kapal tunda PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar.

2. METODE

Metode yang di gunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Untuk pengambilan data di gunakan metode teknik observasi langsung di tempat penelitian dan teknik wawancara yang dilakukan peneliti yaitu dengan cara bertanya langsung kepada karyawan atau staf di kantor PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar mengenai pelayanan jasa kapal tunda di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Makassar.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Pelayanan Kapal di PT. Pelabuhan Indonesia (persero) Cabang Makassar

Pelayanan Kapal dimulai dari kapal masuk keperairan pelabuhan, berada di kolam pelabuhan ketika akan bersandar di tambatan, sampai saat kapal meninggalkan pelabuhan. Dalam rangka menjangkau keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh, maka untuk pelabuhan-pelabuhan tertentu dengan kapal-kapal tertentu haus ditunda oleh petugas tunda yang disediakan oleh pelabuhan.

Adapun beberapa pelayanan kapal yang ada di PT. Pelabuhan Indonesia yaitu:

1. Labuh

Perairan pelabuhan khususnya yang berupa kolam pelabuhan harus dapat dipergunakan untuk berlabuh kapal dengan aman sambil menunggu pelayanan berikutnya yaitu bertambat di dermaga. Uang labuh tidak dipungut pada beberapa kapal yang menggunakan perairan pelabuhan, diantaranya:

- a. Kapal kecil dengan ukuran dari 3,5 GRT
- b. Kapal yang hanya melintas perairan tersebut.
- c. Kapal milik pemerintahan (kapal perang, kapal bea cukai dan
- d. lain-lain) yang tidak digunakan untuk kegiatan niaga.

e. Kapal baru yang dibuat, selama dipelabuhan tidak menaikkan atau menurunkan barang/penumpang.

f. Kapal mati yang ditempatkan dilokasi tertentu.

2. Tunda kapal

Tunda kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepas dari tambatan, pelampung, berasthing dolpin, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

Departemen perhubungan memberikan pedoman tentang jumlah dan ukuran PK kapal tunda untuk melaksanakan penundaan sebagai berikut:

a. Panjang kapal 70 M s.d 100 M minimal ditunda dengan 1 unit kapal tunda dengan daya minimal 1.600 PK.

b. Panjang kapal 101 M s.d 150 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 1.600 PK.

c. Panjang kapal 151 M s.d 200 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 3.400 s.d 5.000 PK.

d. Panjang kapal 201 M s.d 300 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 5.000 s.d 10.000 PK.

e. Panjang kapal 301 M keatas minimal ditunda dengan 4 unit kapal tunda dengan daya minimal 10.000 PK.

3. Tambat

Tambatan adalah bangunan fasilitas pelabuhan untuk merapatnya/sandar kapal, bisa dibuat dari beton, besi/ kayu, pelampung breasting dolpin maupun pinggiran pantai. Untuk memperlancar bongkar muat atau untuk mengurangi antrian kapal, maka ditempuh beberapa kebijakan misalnya kapal yang akan tambat diharuskan menyerahkan:

a. Manifest bongkar dan rencana muat.

b. Sertificat kran (crane) kapal untuk melihat kemampuan serta kehandalan kran kapal.

c. Crane sequwnce list. Dokumen tentang urutan pembongkaran barang.

4. Pandu

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu memberikan saran dan informasi kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi–navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Kapal pandu yang berfungsi sebagai saran bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengangkut pandu dari atau ke kapal yang akan dipandu.

b. Pelayanan Jasa Kapal Tunda di PT. Pelabuhan Indonesia (persero) Cabang Makassar

Mengenai operasional pelayanan tunda dan pandu serta labuh atau tambat didasarkan pada “First Come First Service” yaitu sesuai dengan urutan permintaan atau kedatangan kapal masuk ke perairan wilayah pelabuhan di Makassar. Yang berada di buoy 5 atau ambang luar kecuali dalam keadaan tenaga tunda terbatas dengan memperhatikan skala prioritas atau kepentingan :

1. Untuk kapal–kapal yang akan berangkat didahulukan dari kapal shifting atau pindah. Kapal–kapal yang langsung sandar (untuk kapal yang masuk dari buoy 5)
 - a. Kapal penumpang
 - b. Kapal hewan atau ternak
 - c. Kapal pengangkut BBM
 - d. Kapal Container
 - e. Kapal angkutan bahan pokok
 - f. Kapal amunisi
 - g. Dan lain–lain.

2. Sistem pembayaran jasa pelayanan tunda

Pelaksanaan pembayaran warkat dana untuk jasa kapal (labuh, tambat, pandu dan tunda) dilaksanakan bersamaan waktunya. Untuk pelayanan jasa tunda, pandu, labuh dan tambat kapal pelayanan mengajukan permohonan penerbitan warkat dana kepada bank yang telah ditunjukkan oleh perusahaan dengan dilampirkan perhitungan estimasi sebesar 100 persen atas biaya jasa

kapal. Apabila dana telah mencukupi bank menyetujui warkat dana tersebut dan warkat dana diserahkan kembali kepada pelayaran. Pelayaran menyampaikan pemberitahuan kedatangan kapal (pkk) dan copy cable master kepada administrator perusahaan paling lambat 1x24 jam sebelum kapal tiba. Cable master adalah informasi dari nahkoda kapal kepada kepada pihak keagenan kapal bahwa kapal berada di ambang luar atau di buoy 5 melalui radio pantai atau kantor pos (mungkin 2 hari sebelum kapal tiba atau 3 hari). Berdasarkan penetapan rencana tambatan kapal oleh perusahaan pelayaran mengajukan model 1 A dilampirkan warkat dana rangkap 6 (enam) disampaikan ke petugas divisi jasa dan divisi kepanduan pada loket pelayanan.

- a. Petugas divisi jasa cq. Dinas pangkalan atau dinas tanah air dan listrik meneliti kebenaran perhitungan warkat dana dan penetapan model 1 A serta mengentry warkat dana.
- b. Petugas divisi pandu/tundaan meneliti kebenaran perhitungan warkat dana dan penetapan model 1 A serta mengentry warkat dana (apabila permintaan pelayanan kapal hanya pandu dan tunda) Kemudian pihak pelayaran menghubungi petugas divisi jasa dalam hal ini pada dinas pengkalan atau divisi kepanduan dalam dinas pemanduan untuk melaksanakan kegiatannya.

Setelah kegiatan selesai atau kapal berangkat meninggalkan pelabuhan.

- a. Dinas pangkalan atau dinas tanah air dan listrik membuat bukti pemakaian fasilitaslabuh, tambat dan air dengan menggunakan formulir model 2.A 1 dilampirkan model 1 A dan warkat dana asli untuk dikirimkan kepada dinas perencanaan, pengendalian dan pelayanan umum (P3U).
- b. Dinas pemanduan membuat bukti pemakaian fasilitas pandu, tunda dengan menggunakan formuli model 2A-1 dilampirkan model 1 A dan warkat dana asli untuk dikirimkan kepada dinas perencanaan dan pengendalian penundaan (p3).
- c. Dinas P3U divisi jasa mengentry model 2A-2 serta mencetak model 3A- 2 dan mengirimkan warkat dana asli beserta dokumen pendukungnya kepada divisi keuangan. Dinas tata keuangan.
- d. Dinas keuangan dinas tata usaha keuangan mencetak atau menerbitkan nota.

e. Dinas P3 divisi kepanduan mengentry model 2A-1 serta mencetak model 3 A-1 dan mengirimkan warkat dana bila ada beserta dokumen pendukungnya kepada divisi keuangan dinas tata usaha keuangan

Rampung model 4, faktur pajak (PPN) serta mengirimkannya:

- a. Nota rampungan asli, faktur pajak asli (PPN) serta dokumen pendukung di sampaikan kepada pelayaran.
- b. Warkat dana asli dan duplikat nota rampung (warna merah) disampaikan kepada bank yang menerbitkan warkat dana Bank.

Setelah menerima warkat dana asli duplikay nota rampung melakukan sebagian berikut:

- a. Memindahkan atau mencairkan warkat dana ke rekening gifo perusahaan dalam waktu 1x 24 jam sejak warkat dana serta duplikat nota rampung warna merah diterima, serta mengirimkan KN bank ke perusahaan.
- b. Memindahkan dari rekening pelayaran ke rekening perusahaan terhadap nota rampung yang nilainya lebih besar dari warkat dananya. Serta mengirimkan KN Bank ke perusahaanan dan DN ke pelayaran dalam waktu 1x 24 jam sejak pemindahan pembukuan dilaksanakan.
- c. Mengambilkan dana selisih antara warkat dana dikurangi nota rampung ke rekening pelayaran serta mengirim KN Bank.

3. Pemberian sanksi

Pemberian sanksi kepada perusahaan pelayaran apabila tidak memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan oleh PT. Pelabuhan (persero) cabang makassar. Apabila jumlah tagihan pada duplikat nota rampung yang diterima di Bank lebih besar dari warkat dana dan saldo rekening pelayaran tidak mencukupi maka:

- a. Pihak bank wajib memberitahu pihak pelayaran tentang kekurangan dananya dalam wakt 2x24 jam Pelayanan diwajibkan menyelesaikan kekurang dananya pada bank dalam waktu 2x24 jam Jika pelayanan tidak dapat menyelesaikan pembayaran nota rampung, Bank diwajibkan menyerahka DN Bank ke perusahaan dalam waktu 1x24 jam. Pelanggaran atau penyimpanan pelayaran terhadap sistem pembayaran yang telah ditentukan dapat dikenakan sanksi

berupa tidak dilayani untuk sementara waktu, untuk kegiatan berikutnya sampai kewajibannya terpenuhi.

- b. Setiap kelambatan pembayaran uang jasa pelayanan kapal piha pelayaran dikenakan denda sebesar 10 persen dari jumlah barang (selisih jumlah nota antara nota tagihan rampung dan pembayaran sebagian yang sudah dilaksanakan) untuk kelembatan hari ke 11 sampai 20 dihitung sejak tanggal pemindahan buku dilakukan.
- c. 20 persen dari jumlah hutang (selisih jumlah antara nota tagihan rampung dan pembayaran sebagian yang sudah dilaksanakan) untuk lkelambatan hari ke 21 sampai 31 dihitung sejak tanggal pemindahan buku dilakukan. Apabila telah melebihi hari ke 31 tidak akan dilayani permintaan pelayanan jasa pelabuhan dan tagihan hutang akan diserahkan kepada badan urusan piutang negara (BUPN).

4. KESIMPULAN

Pada penelitian ini dapat di di tarik beberapa kesimpulan yaitu :

1. Bahwa dalam sistem pelayanan jasa tunda di PT. Pelabuhan Indonesia (persero) cabang makassar, dilayani melalui pusat pelayanan satu atap (PPSA) yang melibatkan unsur dari divisi yang terkait dengan penetapan pelayanan kapal serta pelaksanaan teknis dilapangan (divisi pelayanan kapal dan divisi jasa). Dengan Tujuannya untuk guna meningkatkan kualitas pelayanan optimal kepada para pengguna jasa pelayanan kapal sesuai prosedur ISO 9002 yang telah ditetapkan fasilitas pelayanan kapal yang harus dibayar oleh para pengguna jasa pelayanan kapal (USE/perusahaan pelayaran).
2. Operasional pelayanan tunda dan pandu serta labuh atau tambat didasarkan pada "First Come First Service" yaitu sesuai dengan urutan permintaan atau kedatangan kapal masuk ke perairan wilayah pelabuhan di makassar. Yang berada di buoy lima atau ambang luar kecuali dalam keadaan tenaga tunda terbatas dengan memperhatikan skala prioritas atau

kepentingan. Pelaksanaan pembayaran warkat dana untuk jasa kapal (labuh, tambat, pandu dan tunda) dilaksanakan bersamaan waktunya. Untuk pelayanan jasa tunda, pandu, labuh dan tambat kapal pelayanan mengajukan permohonan penerbitan warkat dana kepada bank yang telah ditunjukkan oleh perusahaan dengan dilampirkan perhitungan estimasi sebesar 100 persen atas biaya jasa kapal.

DAFTAR RUJUKAN

- [1] F. D. C. Sudjatmiko, 1979, Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, Jakarta, Bharata Karya Aksara.
- [2] Herman Carel, A. Lawalata, 1981, Port Terminal and Operation, Jakarta, Aksara Baru.
- [3] Sugiyono, 2017, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Bandung, CV. Alfabeta.
- [4] W.J.S Poerwadinata, 1985, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta, Balai Pustaka.
- [5] UU NO 17 TAHUN 2008 Tentang Pelayaran.
- [6] UU NO 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.
- [7] UU NO 34 Tahun 1999 Tentang Pemerintahan, Daerah Khusus Ibu Kota.