

Penanganan Dokumen *Clearance Out* Kapal dan Permasalahannya Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam

Zulyani, Irawan Fakhruddin
Politeknik Negeri Bengkalis, STIE Syariah Bengkalis
zulyani@polbeng.ac.id, irawanfma@gmail.com

Abstract

Handling out ship clearance documents is a series of work processes or activities carried out to supervise and inspect the documents of ships leaving the port. The purpose of this study was to determine the document handling mechanism, especially the clearance of the ship and the obstacles faced. The method used is qualitative by making observations and interviews to get valid data. The results showed that the handling of out ship clearance documents at the Batam Special Port Authority and Harbormaster Office was relatively good, as evidenced by the time required for service users to handle an average of only ± 3 hours in normal conditions, although in certain conditions there are still constraints cause the document handling process is not optimal.

Keywords : ship, clearance out, document handling

1. PENDAHULUAN

Kapal merupakan alat transportasi penghubung di laut yang paling populer sejak dahulu digunakan oleh masyarakat Indonesia, khususnya yang berada pada wilayah kepulauan. Kapal menjadi penghubung orang maupun barang (*logistic*) dari satu daerah ke daerah lainnya, karena lebih efektif dan efisien jika dibandingkan dengan transportasi lainnya. Dengan menggunakan kapal biaya yang dikeluarkan lebih kecil jika dibandingkan dengan alat angkut lainnya juga jumlah muatan yang di angkut lebih besar serta waktu yang di gunakan lebih pendek atau lebih cepat sampai pada tempat tujuan.

Perusahaan pelayaran sebagai operator kapal dari suatu pelabuhan ke pelabuhan yang lain, harus mengurus kapal yang dioperasikan pada saat tiba di pelabuhan yang disinggahinya. Kegiatan mengurus kapal dimulai dari awal kedatangan, pada saat berada di pelabuhan hingga waktu keberangkatan menuju pelabuhan berikutnya (Ike Purnama Sari 2016).

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan lembaga yang ditunjuk oleh negara untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 93 tahun 2018.

Kota Batam dengan lokasi yang sangat strategis karena berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia serta berada di jalur pelayaran internasional, sehingga menjadi tujuan persinggahan kapal-kapal baik domestic maupun kapal berbendera asing.

Hal tersebut memacu adanya suatu peningkatan mutu pelayanan khususnya kepada para pengguna jasa dalam bidang pelayaran agar kapal mampu keluar masuk pelabuhan – pelabuhan yang ada di Batam dengan baik. Pada saat ini seluruh perusahaan pelayaran meningkatkan pelayanan usahanya terutama di bidang Keagenan Kapal dalam pelayanan *Clearance In* dan *Clearance Out* Kapal.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Kapal

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya. Sedangkan menurut definisi yang diberikan KUHD Pasal 309 mengenai kapal adalah sebuah alat berlayar, apapun namanya dan sifatnya sedangkan dengan alat berlayar dimaksudkan benda yang dapat mengapung dan dapat bergerak di air dan kapal dianggap termasuk alat-alat perlengkapannya, yaitu benda-benda yang dapat di lepaskan tanpa mengganggu kapal (kemudi, rantai, jangkar, tali-temali, kompas dan lainnya). Adapun dengan bagian yang dimaksudkan benda-benda menjadi satu dengan badan kapal sehingga kalau benda tersebut dilepaskan kapal menjadi rusak antara lain yaitu anjungan kapal, buritan, lunas dan haluan kapal.

Menurut Undang – Undang No. 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah: kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung atau mengapung dan bergerak di air.

Jenis-jenis kapal yang disebutkan dalam SOLAS 1974 (*Safety of Life at Sea 1974*) dan dalam Peraturan 2 Ordonansi Kapal-Kapal 1935, adalah sebagai berikut :

- a) Kapal motor adalah kapal yang dilengkapi dengan motor sebagai penggerak utama. Kapal ini biasanya disebut Kapal Motor (KM) ;
- b) Kapal uap adalah kapal yang dilengkapi dengan mesin uap sebagai alat penggerak utamanya. Kapal ini biasanya disebut sebagai Kapal Api (KA)
- c) Kapal nelayan adalah kapal yang dilengkapi dengan layar-layar sebagai penggerak utamanya;
- d) Kapal nelayan laut adalah kapal yang hanya digunakan untuk menangkap ikan di laut, ikan paus, anjing laut, beruang laut atau sumber-sumber hayati laut lainnya, kecuali jika kapal tersebut berukuran 100 meter kubik isi kotor atau lebih dan diperlengkapi dengan mesin penggerak (pasal 1 ayat 2 Besluit Surat Laut dan Pas Kapal – 1934), maka kapal tersebut bukan kapal nelayan laut;
- e) Kapal penangkap ikan adalah kapal yang digunakan untuk menangkap ikan seperti, ikan paus, anjing laut, singa laut atau sumber hayati lain di laut;
- f) Kapal tongkang adalah kapal yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, sehingga harus ditarik atau ditunda oleh kapal lain;
- g) Kapal tunda adalah kapal yang khusus digunakan untuk menunda atau menarik kapal lain (yaitu kapal tongkang);
- h) Kapal penumpang adalah kapal yang dapat mengangkut lebih dari 12 orang;
- i) Kapal barang adalah kapal yang bukan kapal penumpang, digunakan terutama untuk mengangkut barang;
- j) Kapal tangki adalah kapal barang yang khusus dibangun untuk mengangkut muatan cair secara curah, yang mempunyai sifat mudah menyala;
- k) Kapal nuklir adalah kapal yang dilengkapi dengan instalasi reaktor nuklir;
- l) Kapal pedalaman/perairan darat adalah kapal yang digunakan untuk melayari sungai, terusan, danau dan perairan darat lainnya;

- m) Kapal perang adalah kapal yang hanya digunakan untuk perang, termasuk kapal-kapal yang digunakan untuk mengangkut tentara atau perlengkapan perang;
- n) Kapal layar dengan tenaga bantu adalah kapal layar yang dilengkapi dengan motor bantu yang dalam keadaan tertentu saja digunakan sebagai pengganti layar, dan bukan kapal yang ditunda atau tongkang;
- o) Kapal keruk adalah kapal yang berdasarkan bangunannya dan tata susunannya hanya diperuntukkan bagi pelaksanaan atau digunakan untuk pekerjaan bangunan air.

2.2. Dokumen Kapal

F.D.C Sudjatmiko (2015) mendefinisikan dokumen kapal adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, dokumen-dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi. Dokumen-dokumen dimaksud yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga, terdiri dari:

1. Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate of Registry*), yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal didaftarkan. Atas dasar pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari negara yang memberikan sertifikat yang bersangkutan dan berhak pula atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut.
2. Surat Laut (*Zeebrief*), yaitu Surat Tanda Kebangsaan yang diberikan kepada kapal yang besarnya lebih dari 500 m³ isi kotor (175 GT).
 - a. Pas Tahunan, diberikan kepada kapal yang lebih besar dari 20 m³ tetapi kurang dari 500 m³ isi kotor.
 - b. Pas kecil, diberikan kepada kapal yang kurang dari 20 m³ dan kepada kapal layar dan kapal pesiar (*jacht*).
 - c. Surat Laut Sementara. Dokumen sementara yang diberikan kepada kapal yang sedang berada dalam pembangunan atau kapal yang sedang dalam perjalanan penyebrangan dari galangan dimana kapal dibangun menuju tempat pemesanan kapal.
 - d. Surat Ukur (*Meetbrief*), yaitu sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang (*length over-all, length between perpendiculars*), ukuran lebar, dalam, sarang (*draught, draft*), ukuran dari tiap-tiap palka kapal, dan lain-lain.
 - e. Sertifikat Layak Laut (*Sea worthy Certificate*), yaitu sertifikat yang menyatakan kesantausaan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan berlayar, dan lain-lain.
 - f. Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*), yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul atas permukaan air laut minimum dan maksimum.
 - g. Daftar Anak Buah Kapal (Surat Sijil, *Crew List*), yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing.
 - h. Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*), yaitu sertifikat yang menetapkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.
 - i. Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*), yaitu sertifikat yang terutama diperuntukkan bagi kapal penumpang. Dalam sertifikat ini diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila, maupun keamanan terhadap tindakantindakan anak buah kapal yang tidak pantas.

- j. Sertifikat Kesehatan (*Bill of Health*), yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit dan bahwa orang-orang yang berada di atas kapal dalam keadaan baik. Surat keterangan ini diberikan setiap kali kapal bertolak dari sebuah pelabuhan.

2.3. Penanganan Dokumen Kapal

Penanganan dokumen adalah kegiatan-kegiatan administratif dalam menangani daftar proposal diterima meliputi pencatatan/pengagendaaan, penggandaan, pengiriman dan pengarsipan (LPPM Universitas Brawijaya Malang, 2011). Menurut Arham, A. (2013) Penanganan dokumen adalah seluruh rangkaian proses pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan oleh beberapa orang dengan data dan petunjuk untuk mengawasi dan melakukan pemeriksaan terhadap surat-surat kelengkapan kapal yang datang di pelabuhan serta kapal yang akan berangkat dari pelabuhan atau melakukan pelayaran.

Menurut Yuwono Nur (2013) Penanganan dokumen adalah suatu rangkaian kegiatan atau suatu pekerjaan yang melibatkan orang lain, dimana terdapat mekanisme atau cara yang teratur dan terarah. Dalam hal menangani dan melayani pengurusan dokumen kapal serta surat-surat penting lainnya yang dibutuhkan untuk pelayaran satu kapal dari awal hingga akhir seperti:

- 1) Memeriksa *Shipping Order* yang dibuat oleh perusahaan atau agennya yang ditujukan kepada Nahkoda atau Perwira kapal untuk memuat barang.
- 2) Memeriksa *Cargo Manifest* atau daftar muatan atau yang biasa juga disebut sebagai kumpulan B/L.
- 3) Memeriksa daftar pengapalan muatan atau *Boat Note* serta syarat-syarat penting kapal lainnya.

Proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa Kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim disebut *Clearance out*.

Clearance Out berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan clearance menurut bidangnya masing-masing: bahwa kapal, muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan, dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan laik untuk berlayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam yang berlokasi di Jl. Re Martadinata, Sekupang-Batam pada periode Mei hingga Juli 2020. KSOP Khusus Batam menaungi pelabuhan-pelabuhan di kota Batam antara lain: Batu Ampar, Bintang Sungai Sembilan, Kabil, Marina, Terminal Domestik Sekupang, Pelabuhan Internasional Batu Ampar dan Pelabuhan Domestik Punggur.

Metode analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif yaitu suatu analisis yang berusaha mencari pola, model, tema, hubungan, persamaan, dan makna dari data yang dinyatakan dalam bentuk pernyataan-pernyataan, tafsiran-tafsiran setelah menggali data dari beberapa orang informan kunci yang ditabulasikan dan dipresentasikan sesuai dengan hasil temuan (observasi) dan wawancara mendalam penulis dengan para informan, hasil pengumpulan data tersebut diolah secara manual, direduksi selanjutnya hasil reduksi tersebut

dikelompokkan dalam bentuk segmen tertentu (display data) dan kemudian disajikan dalam bentuk content analisis dengan penjelasan-penjelasan, selanjutnya diberi kesimpulan, sehingga dapat menjawab rumusan masalah, menjelaskan dan terfokus pada representasi yang ada dalam penelitian.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penanganan Dokumen *Clearance Out* Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam

Dari hasil observasi di lapangan, setelah kapal selesai melakukan bongkar dan muat barang lalu siap untuk keluar dari pelabuhan untuk melanjutkan perjalanan ke pelabuhan tujuan maka pihak agen akan mengurus keberangkatan kapal dengan mengajukan dokumen *Clearance Out*. Adapun prosesnya sebagai berikut:

1. Agen melakukan pengurusan ke karantina dengan membawa buku kesehatan
2. Agen melakukan pengurusan ke imigrasi untuk pengecekan kelengkapan dokumen *crew* kapal
3. Agen membawa 2A1 yang di ambil dari satker (Satuan Kerja) tempat kapal tambat dan membawa ke BP (Badan Pengusahaan) Batam untuk Pembayaran uang tambat atau uang labuh ke BP (Badan Pengusahaan) Batam
4. Agen melakukan pengajuan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal) ke SIM LALA untuk di verifikasi hingga terbit nomor LK3.
5. Agen kapal memberitahukan secara tertulis atau *electronic* kepada penyelenggara pemanduan mengenai perkiraan keberangkatan kapal selambat-lambatnya 24 jam sebelum meninggalkan pelabuhan.
6. Kapal yang akan meninggalkan pelabuhan harus memiliki SIB (Surat Izin Berlayar) dari Syahbandar.

Secara skema prosedur pelayanan penangan dokumen *Clearance Out* kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 1: Prosedur Pelayanan Keberangkatan Kapal (*Clearance Out*)

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam

Beberapa dokumen yang harus dipersiapkan dalam pengurusan *clearance out* kapal para user (owner kapal) dalam hal ini diwakilkan kepada agen diantaranya sebagai berikut :

1. Bukti pembayaran, seperti : PUP labuh, rambu dan VTS
2. *Crew List*
3. Manifest muatan
4. *Master Sailing Declaration*

Permasalahan dalam Penanganan Dokumen *Clearance Out* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam

Dari hasil wawancara dengan Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam Bapak Hazmi, S.H., M.M, menyatakan bahwa beberapa masalah yang sering hadapi atau menjadi kendala yang menyebabkan penanganan dokumen *clearance out* belum optimal, diantaranya sebagai berikut:

1. Jumlah kapal keluar dan masuk pelabuhan Batam sangat tinggi
Jumlah kapal keluar dan masuk ke pelabuhan Batam sangat banyak, sehingga terkadang menyebabkan over kapasitas pelayanan di Kantor KSOP Batam, disisi lain sarana dan prasarana yang tersedia masih terbatas.
2. Belum di terapkannya sistem *Inapornet* dari Kementrian Perhubungan
Inapornet adalah portal elektronis yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara aman, netral, cepat, dan mudah yang terintegarsi dengan badan usaha pelabuhan dan intansi pemerintah terkait. Namun dengan beberapa alasan sistem ini belum diterapkan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam sehingga belum dapat mendukung optimalisasi pelayanan.
3. Penyediaan fasilitas akses internet yang masih terbatas
Meskipun pengurusan dokumen belum menggunakan sistem *inaportnet*, namun beberapa layanan transfer data di outlet sudah dilakukan secara digitalisasi. Sehingga kebutuhan internet yang baik sudah sangat mendesak, sementara fasilitas yang ada masih terbatas.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut : Penanganan dokumen *Clearance Out* kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam sudah relatif baik terlihat dari pengguna jasa yang rata-rata hanya butuh waktu \pm 3 jam untuk proses *clearance* pada waktu normal jika seluruh dokumen telah lengkap. Namun demikian masih terdapat beberapa permasalahan/kendala yang harus diatasi agar proses penanganan dokumen *clearance* lebih optimal diantaranya : 1) keterbatasan petugas untuk menangani pada kondisi-kondisi tertentu saat pengguna jasa sangat ramai, 2) belum diterapkannya sistem *inaportnet* untuk menunjang proses pelayanan, dan 3) keterbatasan fasilitas akses internet dalam mendukung poses layanan.

Saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut : 1) untuk mengatasi kondisi over pada hari-hari tertentu hendaknya petugas sudah melakukan langkah antisipasif lebih awal, 2) penerapan sistem *inaportnet* di KSOP khusus Batam agar segera digesa pelaksanaannya, 3) fasilitas-fasilitas yang menunjang optimalisasi proses pelayanan hendaknya disediakan dengan baik.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Handika, 2013, *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*, Jakarta, Pustaka Jaya.
- Kurniawan, Wahyu, dkk. 2018. *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- Lasse, D.A. 2014, *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- Mulyawan, Eka, dkk. (2019), *Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Tanker Milik PT. Pertamina (Persero) Oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten Di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten. Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1 (1), 10-18.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 146 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- Peraturan Menteri Perhubungan PM. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- Sudjatmiko, F.D.C. 2015, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, Akademika Pressindo.
- Suyono, R.P. 2012, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta, PPM.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Widiatmoko, Bambang, 2014, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, Surabaya, PT. Andhika Prasetya Ekawahana.