

PELAYANAN JASA *AGENT ON BOARD* OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG SAMARINDA DALAM KEGIATAN PEMUATAN BATUBARA KE KAPAL *BULK CARRIER* DI MUARA

Akram^{1*} Sulida Erlyana^{2*}

¹Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

²Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email : akramagaety@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisa tentang pelayanan yang dilakukan oleh *Agent On Board* pada saat pemuatan Batubara ke kapal *Bulk Carrier*. Metode yang digunakan dalam penulisan ilmiah ini adalah dengan melakukan studi pustaka, *observasi* atau pengamatan langsung dan wawancara. Dari pembahasan, diperoleh bahwa dalam distribusi muatan, tidak selalu berjalan dengan baik dan mulus, sehingga berimbas terhadap adanya keterlambatan muatan akibat dari terganggunya proses pendistribusian muatan tersebut. Pelayanan *Agent On Board* dalam pemuatan batubara ke kapal *Bulk Carrier* sangat penting karena dalam proses kegiatan pemuatan batubara selain mengageni kapal tersebut diperlukan representatif dari *agent local* untuk mengawasi segala jenis bentuk kegiatan *actual* pemuatan untuk mencegah terjadinya pemalsuan keterangan pada laporan *time sheet* yang dibuat oleh *Agent On Board*. Selain itu, dalam kegiatan pemuatan diperlukan komunikasi dengan pihak terkait yaitu *shipper* selaku yang mengetahui informasi tentang muatan, tentunya *agent local* dan *Agent On Board* akan berkoordinasi tentang hal tersebut untuk dapat diinformasikan dengan kapten dan *owner*. Dari pembahasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa seorang *Agent On Board* memiliki tugas yang cukup berat terutama dalam mencari informasi lokasi kapal *anchored*, membuat laporan harian dengan mencatat segala kegiatan, dan termasuk kendala-kendala yang menyangkut proses terhambatnya pemuatan tersebut.

Kata kunci: *Agent On Board*, pemuatan, dan *Time Sheet*

PENDAHULUAN

PT. Indo Dharma Transport (IDT) Cabang Samarinda merupakan perusahaan *International Shipping Agency and Logistic Service* yang bertempat di kota Samarinda, Kalimantan Timur (Indonesia bagian tengah) yang bergerak didalam bidang keagenan dan *logistic*. Dengan banyaknya kapal yang masuk untuk diageninya, menandakan PT. Indo Dharma Transport (IDT) mempunyai pelayanan jasa yang sangat baik, mulai dari kepengurusan dokumen-dokumen sampai dengan keperluan kapal yang masuk dalam kapal keagenan PT. Indo Dharma Transport.

Mother Vessel merupakan Kapal berbendera asing dengan kapasitas besar yang mengangkut kargo dari pelabuhan transit menuju pelabuhan tujuan, untuk mencapai suatu perekonomian dan hubungan yang lebih baik. Walaupun

demikian, sesuai dengan ketentuan pelayanan yang berlaku secara umum atau global jika terdapat perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal yang dimiliki atau di-*charter* mengunjungi sesuatu pelabuhan di negara lain, maka harus ada penunjukan perusahaan keagenan yang telah ditunjuk untuk mengurus semua kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan tersebut. Adapun tugas-tugas tersebut mencakup kegiatan yang meliputi mendapatkan jasa-jasa kepelabuhan seperti labuh, tambat, tunda, pandu dan kebutuhan lainnya yang diperlukan kapal, menunjukkan perusahaan bongkar muat, melakukan pencarian dan pembukuan muatan, dan memungut uang jasa angkutan (*freight*) atas perintah pemilik kapal. Selain itu, pengelolaan kapal asing di pelabuhan, *agent* berkoordinasi dengan unit-unit terkait, antara lain hubungan dengan

instansi-instansi dalam pemberitahuan kedatangan/keberangkatan kapal, mengajukan izin-izin kepada instansi-instansi pelabuhan/bea dan cukai dan *husbanding (in and out clearance, imigrasi, bea dan cukai, kesehatan pelabuhan, port administrator, dan sebagainya)* dan mengurus sertifikat-sertifikat kapal/surat-surat lainnya sesuai peraturan yang berlaku. Selain itu, ada agen yang berada di atas *mother vessel* sebagai perwakilan agen pusat atau agen lokal yang dinamakan *Agent On Board*.

Agent On Board bertugas untuk membuat laporan harian / *daily report* yang terkait dengan proses pengangkutan batu bara di *mother vessel* untuk dilaporkan ke kantor keagenan. Adapun tugas *agent On board* adalah seperti menanyakan kebutuhan kapal yang akan disampaikan oleh kapten kapal ke *Agent on Board* dan selanjutnya diteruskan ke kantor keagenan pusat/keagenan lokal. Batubara merupakan sumber energi yang paling baik dan bisa diperoleh dengan mudah. Dengan terdapatnya persediaan batubara yang bersifat tahan lama, dan murah jika dibandingkan dengan bahan bakar lain, maka hal itu akan berdampak pada keuntungan berbagai macam proyek industri dan perekonomian baik untuk negara maupun perorangan atau swasta, sehinggalah tersebut menjadi daya tarik konsumen asing yang membutuhkan mineral batubara untuk perencanaan daerah atau pembangunan negaranya. Diharapkan dari hal ini ada timbal balik dalam bentuk kerjasama antara Negara yang membutuhkan batubara dengan Indonesia sebagai penyuplai batubara terbesar yang memiliki kualitas batubara yang bagus karena Indonesia termasuk dalam pasar dunia yang menjadi salah satu negara yang kaya akan sumber daya energi dalam bentuk batubara, dan tersebar di Kalimantan dan Sumatera, sisanya terdapat di pulau Jawa, Sulawesi, dan Irian Jaya. Di Kalimantan Timur batubara merupakan komoditas unggulan yang menjadi penyumbang devisa

negara yang sangat besar untuk negara Indonesia.

LANDASAN TEORI

Wyckof dalam Lovelock (Purnama, 2006) memberikan pengertian kualitas layanan sebagai tingkat kesempurnaan yang diharapkan dan pengendalian atas kesempurnaan tersebut untuk memenuhi keinginan konsumen. Sedangkan Parasuraman, et al. Kualitas layanan merupakan perbandingan antara layanan yang dirasakan (persepsi) konsumen dengan kualitas layanan yang diharapkan konsumen. Jika kualitas layanan yang dirasakan sama atau melebihi kualitas layanan dikatakan berkualitas dan memuaskan.

Parasuraman, et al. dalam Lupiyoadi (2008) mengidentifikasi lima dimensi pelayanan yang berkualitas, yaitu:

- 1) Bentuk Fisik (*tangible*) yaitu kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukkan eksistensi kepada pihak eksternal
- 2) Keandalan (*reliability*) adalah kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan sesuai yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya.
- 3) Ketanggapan (*responsiveness*) adalah suatu kemauan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat (*responsive*) dan tepat kepada pelanggan, dengan penyampaian informasi yang jelas.
- 4) Jaminan (*assurance*) adalah pengetahuan, kesopansantunan dan kemampuan para pegawai perusahaan untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan kepada perusahaan.

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua belah pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya

mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya (Suyono, 2007: 223). Dari pengertian yang dikemukakan tentang keagenan, penulis dapat menyimpulkan keagenan pelayaran merupakan usaha yang bergerak dalam bidang jasa dalam aktivitas kapal selama kapal berlabuh atau *anchorage*.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, pasal 20 ayat (1) menyebutkan : Kapal angkutan laut dalam negeri yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya dapat diageni oleh perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional keagenan kapal, Kemudian pada ayat (2) menyebutkan: Dalam hal tidak terdapat perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional keagenan kapal di suatu pelabuhan, perusahaan angkutan laut nasional dapat menunjuk perusahaan pelayaran rakyat sebagai agen.

Dari tingkatan keagenan, secara garis besar agen kapal dibedakan menjadi tiga macam yaitu agen umum, sub-agen dan cabang agen (Suyono, 2007, hal: 223). Dalam UU No, 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hanya digariskan tentang agen umum, sementara dalam PP No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan digariskan keberadaan sub agen. Agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan pelayaran asing tersebut selama berlayar dan singgah di seluruh pelabuhan Indonesia.

METODE

Pengumpulan data dilakukan dengan metode pengamatan langsung di lapangan selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada narasumber, dan studi pustaka melalui literatur atau penelitian terdahulu yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif.

PEMBAHASAN

Lambatnya Proses *Loading* Karena Menunggu *Cargo Ready* Yang Memicu Adanya *Waiting Cargo*.

Mencakup pelaksanaan pemuatan pada awal perjanjian yang dilakukan oleh si pencarter, *owner* dan *shipper* tentang pelayanan yang diinginkan dengan jelas dan *detail*, dengan demikian tidak ada yang dirugikan karena sudah ada kesepakatan dari awal membuat kontrak, dalam hal ini sangat difokuskan adalah lamanya kapal di *carter*. Lamanya kapal yang dicarter merupakan hal yang sangat penting karena menyangkut harga yang harus dibayarkan oleh si pencarter. Beberapa hal yang diperhatikan untuk menentukan lamanya kargo yang akan dimuat dari tambang sampai ke kapal tongkang dan dilanjutkan dari kapal tongkang ke *Bulk carrier* adalah dengan memperkirakan informasi lamanya kargo dimuat dari tambang sampai *kemother vessel*.

Kurang Optimalnya Kinerja Agen Dalam Mengageni Kapal Batubara

Tugas utama perusahaan keagenan adalah untuk melayani kapal asing maupun kapal lokal, baik kapal besar maupun kapal kecil. Kegiatan mengageni kapal asing merupakan suatu kewajiban bagi kapal yang datang dari luar negeri yang sudah masuk dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 82 tahun 1999 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 tahun 2001, perusahaan pelayaran asing yang mengoperasikan kapalnya ke pelabuhan Indonesia, wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen umum. Hal tersebut sesuai juga dengan Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor Pelabuhan: Agen umum (*General Agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional/penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar

negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya baik kapal milik, kapal *charter* maupun kapal yang dioperasikannya. Oleh karenanya, banyak perusahaan pelayaran khususnya dibidang perusahaan keagenan untuk melayani kapal-kapal asing. Perusahaan akan unggul jika seluruh kegiatan teratur dan tersistematis, dan didukung oleh kecakapan dari seluruh staf karyawan perusahaan tersebut. *Standard Operational Procedure* (SOP) yang dilakukan oleh seorang *Agent On Board* sebagai perwakilan *local agent* yang di wilayah tersebut adalah untuk menginformasikan segala bentuk kegiatan sebelum kapal datang, kapal tiba sampai dengan kapal berlayar kembali kepada *local agent* yang selanjutnya akan diteruskan kepada instansi yang bersangkutan dalam proses pemuatan batubara oleh kapal tersebut. Secara umum seorang *Agent On Board* mempunyai *Standard Operational Procedure* (SOP) dari sebelum kapal datang sampai ke si pencarter. Secara umum seorang *Agent On Board* mempunyai *Standard Operational Procedure* (SOP) dari sebelum kapal datang sampai kapal berlayar adalah sebagai berikut :

1. Sebelum Kedatangan Kapal

- a. *Berthing* / Prospek aktivitas kapal di pelabuhan / *anchorage*.
- b. Perkiraan lama aktivitas harian dipelabuhan / *anchorage* + hari kerja.
- c. *Line up port*, setiap perubahan aktivitas dan sampai kedatangan kapal.
- d. Nama/lokasitempat/aktivitas serta batasan batasan pelabuhan (Kapasitas Pelabuhan).
- e. Proaktif untuk informasi terkait situasian kondisi pelabuhan/ *anchorage*.
- f. Dapat berkomunikasi 24/7 untuk ponsel (Telepon,SMS, Email, maupun *Whatsapp*)

2 Saat kedatangan kapal

- a. Tepat ketika akan menaiki kapal *Agent on board* dan tim *checking*,

wajib memberitahukan kepada kapal yang akan dinaiki bahwa *Agent On Board* dan *Team Checking* akan menaiki kapal tersebut.

- b. Setelah menaiki kapal, *Agent On Board* wajib menuju *Ship Master* atau Kapten kapal untuk memberitahukan kepada kapten maksud dan tujuan *on board*.
 - c. Setelah di cek oleh *team Checking*, Seorang *Agent On board* wajib meminta *Arival Condition* yaitu kondisi awal suatu kapal sebelum melakukan pemuatan, dan kondisi kapal tersebut akan dikirimkan kepada agen local yang akan diteruskan kepada instansi yang terkait, yang berisi tentang tanggal dan waktu kedatangan kapal tersebut, kapan *pilot on board*, kapan mulai *dropped anchore*, *free Pratique*, kapan *pilot off board*, *draft vessel* atau Sarat air kapal (*Forward, Middle, After*), serta ROB atau *Remaining On Board* yang berisi tentang MFO atau *Marine Fuel Oil*, MDO atau *Marine Diesel Oil* , FW atau *Fresh Water*, BW atau *Ballast Water*.
 - d. *Agent On Board* juga meminta waktu *NOR Tender (Notice Of Readiness)* untuk dikirimkan kepada *local agent* untuk selanjutnya dikoordinasikan kepada instansni yang terkait kepada Kapten kapal yang menyatakan bahwa kapal sudah siap untuk dilakukan pemuatan.
 - e. Setelah *agent on board* selesai mengirim data data tersebut, segera menghubungi *agent local* untuk berkoordinasi dengan pihak otoritas pelabuhan.
 - f. Memberitahukan *Barge Line up* atau urutan tongkang yang akandatang dan sandar dilambung kapal.
 - g. Menginformasikan kepada *agent local* tentang waktu istirahat atau aktivitas apapun ditempat *anchorage*.
3. Selama Tinggal di tempat *Anchorage*.

- a. Seorang *agent on board* harus memberikan *daily report* kepada *agent local* dalam bentuk *Statement Of Fact* (SOF) dan *Time Sheet* sebanyak 3 kali dalam sehari yaitu diwaktu sebelum jam 07.00WITA, Sebelum jam 14.00 WITA, dan sebelum jam 20.00 WITA melalui email maupun melalui *whatsapp*, baik itu hari minggu dan tanggal merah lain.
 - b. Laporan/*Daily report* harus sesuai dengan keadaan dan kegiatanyang sebenarnya pada proses pemuatan batubara ke *vessel*, dan *Statement of Fact* dan *Time Sheet* tidak boleh menyamakan denganyang lain.
 - c. Tetap berhubungan dengan *master* atau kapten kapal untuk persyaratan kapal serta meneruskan apabila ada suatu informasi dari lokal agen untuk kapten kapal.
 - d. Memberikan masukan dan informasi tentang proses kegiatan pemuatan batubara, jika ada.
4. Setelah selesai pemuatan.
- a. Penyelesaian dokumen, tanggal keberangkatan atau waktu dan juga menanyakan kepada *master* kapal dan *surveyor* tentang *final draft* dan final ROB kapal tersebut setelah dimuati kargo.
 - b. Mengirimkan *scan Final Draft Survey* kepada *local agent* agar segera diurus dokumen oleh syahbandar.
 - c. Menanyakan kapan perkiraan kapal tersebut sampai ke pelabuhan tujuan kepada *master* kapal dan Mengirimkan *Estimated Time Arrival* (ETA) tersebut kepada *local agent* kapal tersebut.
 - d. Dokumen-dokumen pelabuhan serta dokumen pada saat pemuatan yang relevan tersebut di salin menjadi 2 (Dua Salinan) dan harus segera dikirimkan ke kantor *Shipper* paling lambat dua hari setelah keberangkatan kapal.
- Secara umum semua instruksi untuk mencapai kelancaran operasi selama

pemuatan harus diinformasikan dahulu kepada *shipper*. Oleh karenanya seorang agen harus berkoordinasi kepada *master* kapal, dan untuk perintah khusus diharuskan diberitahukan terlebih dahulu kepada pihak *shipper* untuk mendapat persetujuan. Namun dalam kenyataannya permasalahan yang sering terjadi adalah :

1. Kurangnya keterampilan seorang *agent on board* dalam berbahasa Inggris sebagai bahasa Internasional.

Sebagai seorang *Agent On Board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda yang notabene adalah perusahaan *International Shipping Agency* diharuskan mengerti dan memahami bahasa Inggris karena kebanyakan kapal yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport adalah kapal asing yang datang dari luar. Kebanyakan untuk kapal kapal asing menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa Internasional, sehingga untuk menjalin komunikasi yang baik dengan kapten dan kru kapal seorang *agent on board* dapat memahami maksud dan keinginan mereka, namun masalah yang sangat mungkin terjadi adalah adanya *misscommunication* dengan pihak kapal. Hal ini terkadang dapat mengakibatkan ketidaktepatan atas pekerjaan yang menjadi tanggung jawab seorang *agent on board*. Standar operasional diatas ditujukan untuk kapal lokal maupun kapal asing dan salah satu aturan tentang prosedur tersebut adalah tentang keaktifan seorang *agent on board* dalam melayani kapalnya dalam hal ini kebutuhan kapal seperti adanya mesin yang rusak atau ada dokumen kapal yang bermasalah, juga kebutuhan kru kapal seperti jika kru kapal meminta *Fresh Water* untuk kebutuhan kru kapal, dan juga apabila kapten ingin membuang sampah yang ada di kapal tersebut, dengan alasan tersebut tidak mungkin kru kapal menggunakan bahasa Indonesia melainkan menggunakan bahasa Inggris yang akan di sampaikan kapten kapal kepada *agent on board*

yang selanjutnya akan diberitahukan kepada *local agent* untuk ditindak lanjuti.

2. Kurangnya pengalaman sehingga belum mampu memberikan solusi terkait keamanan di Daerah Muara Berau. Sebagai seorang *agent on board* juga mempunyai wawasan luas tentang wilayah tersebut apabila ada sesuatu yang dibutuhkan dapat cepat ditindak lanjuti, sehingga *agent on board* dapat menginformasikan keadaan dan situasi kepada kapten kapal untuk mencegah terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan seperti adanya pencurian barang-barang yang ada diatas kapal maupun adanya pembajakan. Bagi seorang *agent on board* yang belum mengetahui wawasan tentang wilayah tersebut terkadang dapat membuat kerisauan tentang keamanan bagi kapal serta kapten kapal di wilayah itu.

Kendala yang terjadi pada proses loading.

Umumnya di Kalimantan Timur, Samarinda muatan yang menjadi andalannya adalah batubara. Oleh karenanya Seorang *agent on board* pada PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda akan dibawa menuju *Mother Vessel* yang mempunyai tipe *Bulk Carrier*. Kapal *Bulk Carrier* tersebut sebenarnya bukan hanya untuk memuat batu bara saja namun segala macam muatan yang berbentuk curah seperti, nikel, pasir, biji bijian dan lain lain. Namun di Kalimantan Timur yang notabene mempunyai banyak tambang batubara secara khusus mengembangkan dalam bidang sektor batubara. Batubara merupakan jenis batuan yang digunakan untuk dijadikan bahan bakar seperti bahan bakar pembangkit listrik yang berada di Kabupaten Probolinggo yaitu PLTU (Pembangkit Listrik Tenaga Uap) Paiton yang digunakan untuk menyalurkan listrik Jawa dan Bali.

Batubara tersebut akan dibawa ke kapal *bulk carrier* yang sebelumnya sudah berada

di posisis *anchorage*. Adapun *Standard Operasional*

Prosedurnya yaitu :

- 1) Apabila menggunakan *Crane* kapal maka alat bantu pemuatan harus sudah siap di dek kapal supaya tidak mengganggu dalam proses pemuatan, contoh alat bantu untuk pemuatan yaitu :

a) *Dozer*

Alat berat yang digunakan dalam proses pemuatan batubara yang mempunyai roda seperti rantai dan besi berbentuk pipih pada bagian depannya yang digunakan untuk mendorong, menggali, dan meratakan muatan.

b) *Loader*

Alat berat yang digunakan untuk proses pemuatan batubara mempunyai roda ban (Karet) sehingga lebih mudah untuk bermanuver dan mempunyai besi yang berbentuk pipih pada ujung depannya yang digunakan untuk mendorong dan menggali tanah

c) *Excavator*

Alat berat yang mempunyai grab dan mampu menjangkau muatan lebih jauh yang digunakan untuk menggali muatan yang susah sehingga dapat kembali menjadi lebih mudah untuk didorong menggunakan alat berat dozer.

d) *Fender*

Alat yang digunakan untuk melindungi bagian lambung kapal yang berbentuk karet dari segala bentuk goresan dan hantaman akibat dari kesalahan dalam menyandarkan kapal tongkang.

e) *Sling / Wire*

Sejenis tali baja yang ciri khasnya adalah mempunyai mata atau simpul yang digunakan untuk mengangkut alat-alat berat.

f) Tandon minyak bahan bakar

Tabung atau wadah berbentuk persegi atau tabung yang berisi bahan bakar *dozer* yang digunakan untuk mengisi

kembali bahan bakar yang sudah habis.

g) Tali kapal atau Ban

Tali kapal atau ban yang digunakan untuk memposisikan grab untuk dipikirkan dibagian dek kapal.

h) Pengaman Tali

Alat yang digunakan untuk mengamankan tali yang menyerupai tanduk terbuat dari besi yang dipasang di bagian pinggir batas atas lambung kapal.

2) Apabila menggunakan *Floating Crane* atau menggunakan *Conveyor Crane*, maka yang berada di *mother vessel* dapat membantu *floating crane* tersebut untuk dapat sandar di *Portside* maupun di *Starboard Side* menggunakan tali atau *sling* yang disediakan oleh *floating* tersebut.

3) Ketika Kapal *Tug Boat* dan kapal sudah mulai dekat dengan *mother vessel*, dapat menghubungi *Shipper* atau *agent on board* untuk diinformasikan kepada Kapten kapal bahwa muatan akan segera tiba.

4) *Tug Boat* akan dipandu oleh *Foreman* untuk membantu menyandarkan tongkang baik itu di *portside* maupun di *starboardside*.

5) Setelah Sandar dan sudah mulai ditambatkan dibagian bagian kapal selanjutnya adalah proses pemuatan.

Sistem pemuatan batubara yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda yaitu *agent on board* bertugas untuk mengawasi dan melaporkan kesiapan dan kelancaran kegiatan muat tersebut. Dalam proses pemuatan batubara bisa digunakan dua cara yaitu :

1) Proses Pemuatan batubara menggunakan *Selfgear*

Pemuatan batubara menggunakan *self gear* adalah pemuatan batubara yang menggunakan alat bongkar muat *Crane* yang sudah disiapkan diatas kapal. Sistem pemuatan batubara menggunakan *selfgear* tidak terlepas dari alat bantu memuat batubara yang bernama *grab*, *Grab* dapat dipasang dan dilepas

kembali pada ujung *wire crane*, walaupun demikian *Wire* tidak bisa digunakan ketika melebihi *limit* berat tertentu sehingga hal ini tergantung pada jenis *grab* yang digunakan. Dalam pengoperasiannya *grab* pada *bulk carrier* mempunyai tipe Manual dan Otomatis. Untuk *Grab* yang dioperasikan secara manual yaitu pekerja dapat lebih mendapatkan muatan yang ada pada kapal tongkang. Lain halnya jika menggunakan *grab* yang sudah otomatis, maka dalam pengoperasiannya sudah menggunakan *remote/pompa* hidrolis. Untuk *grab* tipe otomatis lebih mudah dioperasikan dari pada *grab* tipe manual, tetapi untuk perawatan lebih susah dan lebih mahal *grab* tipe otomatis.

2) Proses Pemuatan Batu bara menggunakan *Floting Crane / Conveyor*

Floating Crane merupakan *crane* terapung yang berada diatas kapal tongkang, yang ditarik menggunakan kapal *Tug Boat* atau ada juga yang menggunakan mesin sendiri. Sedangkan *Conveyor* hampir mirip dengan *floating crane* namun mempunyai mempunyai corong pada bagian *crane* dan mempunyai sabuk yang bergerak untuk mengantarkan muatan curah melalui corong yang diarahkan ke palka yang dimuati. Alasan kenapa digunakan *Floating Crane* atau *Conveyor* yaitu :

- a) Kapal yang akan dimuati muatan batubara tidak mempunyai *Crane* sendiri
- b) Kapal mempunyai *crane* kapal, tetapi *crane* tersebut tidak dapat dioperasikan dengan normal atau rusak sehingga tidak mampu untuk melakukan kegiatan pemuatan, atau *crane* tersebut masih dalam proses perbaikan.

KESIMPULAN

1. Adanya keterlambatan muat sebelum dimulainya proses *loading* yaitu terjadi di tempat penambangan atau *jetty* dan juga dalam perjalanan menuju *Mother Vessel*. Beberapa faktornya adalah

- a. Dokumen kapal *Tug Boat* dan kapal tongkang yang bermasalah dapat mengganggu proses untuk mendapatkan perizinan gerak dan muat ke *Mother Vessel*.
 - b. Dalam proses pemuatan di *jetty*, terkendala alat alat yang sudah tua dan mudah rusak dimana alat alat tersebut bekerja selama 24 jam sehingga kemungkinan adanya kerusakan sangat besar apabila tidak diperhatikan dan tanpa ada pengawasan yang berkelanjutan.
 - c. Pemandangan muatan yang berasal dari *jetty* ke kapal tongkang terkendala oleh jalur yang rusak/banjir.
 - d. Adanya pengantrian proses penggolongan sehingga adanya waktu tunggu kapal tongkang untuk di urus bagiannya.
 - e. Adanya permasalahan yang disebabkan karena faktor alam yang tidak dapat di duga duga dan tidak dapat diukur ketika Kapal *Tug Boat* dan kapal tongkang dalam perjalanan menuju *Mother Vessel* yaitu Hujan, gelombang dan arus.
2. Masalah yang sering terjadi adalah :
 - a. Kurangnya kecakapan dan keaktifan dalam mengageni kapal tersebut, terlebih kurangnya komunikasi antara *agent on board*, *foreman* (Mandor), *Shipper on board*, dan juga kapten kapal.
 - b. Kurangnya kemampuan dalam berbahasa asing.
 3. Kendala yang terjadi ketika proses pemuatan terdapat dua faktor yaitu :
 - a. Faktor Manusia
 - 1) Kurangnya Perawatan *Bulldozer*, *Loader*, dan *Excavator* yang digunakan untuk pemuatan sehingga menyebabkan sering terjadinya kerusakan. Hal tersebut berdampak pemberhentian kegiatan pemuatan sampai alat tersebut selesai diperbaiki.
 - 2) Tergantung dari keahlian dan pengalaman yang dimiliki *operator dozer* dan *operator crane* sehingga kecepatan pemuatan juga tergantung dari orang yang mengoperasikan alat-alat pemuatan.
 - b. Faktor Alam
 - 1) Adanya gelombang dan arus yang besar yang menyebabkan adanya ancaman gesekan antara lambung kapal besar dan lambung *floating*, dan juga ancaman tali putus. sehingga kegiatan pemuatan terpaksa harus dihentikan sampai gelombang dan arus dalam keadaan normal.
 - 2) Apabila hujan terjadi ketika dalam kegiatan pemuatan, maka seluruh kegiatan akan dihentikan dan diusahakan untuk menutup palka untuk menjaga kualitas muatan tetap terjaga.

DAFTAR PUSTAKA

- Engkos Kosasih, Hananto Soewedo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Handayani, Meutia. 2009. *Peranan dan Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat dalam pengangkutan barang di laut*. Medan, (Online), (<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/36439/09E00920.pdf?sequence=1>, diakses 2 April 2019)
- KM. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Kotler, Philip., dan Keller, Kevin Lane. 2009. *Manajemen Pemasaran, Edisi Ketiga Belas Jilid 1*. Terjemahan oleh Adi Maulana dan Wibi Hardani. Jakarta: Erlangga. (online), (https://www.academia.edu/11332695/Rangkuman_Buku_Manajemen_Pemasaran_Philips_Kotler_14_e, diakses 28 Maret 2019)

- Lovelock, Christopher, and Jochen Wirtz. 2011. *Service Marketing, People, Technology, Strategy*. New Jersey: Prentice Hall Upper Sadle River, (Online), (https://www.researchgate.net/publication/263523474_Services_Marketing_People_Technology_Strategy_7th_edition, diakses 1 april 2019)
- Lupiyoadi, Rambat, dan A. Hamdani. 2008. *Manajemen Pemasaran Jasa*. Jakarta: Salemba Empat. (Online)
- Maula, Restu. 2015. *Proses Clearance In dan Clearance Out kapal Batubara Tb.Persada 2 JG / BG. BNP 2 JG di PT. Prima Lestari Segara Abadi Cirebon*. Karya Tulis Ilmiah, tidak di Publikasikan
- Permenhub No. KM.01 Tahun 2010 tentang *Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance)* PP No. 20 Tahun 2010 tentang *Angkutan di Perairan*.
- Prayitno, Sidiq. 2015. *Peranan Agen On Board dalam pemuatan batubara oleh PT.Pelayaran Bahtera Adiguna Balikpapan, Kalimantan Timur*. Karya Tulis Ilmiah, tidak di Publikasikan
- Sukandarrumidi. 1995. *Batubara dan Gambut*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Suranto, 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Serta Prosedur Impor Barang*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Suyono, R.P. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.
- Tarmizi, Muhammad. 2013. *Kegiatan Agent On Board menangani proses pemuatan batubara oleh PT. Bahana Utama Line di Perairan Taboneo, Banjarmasin*. Karya Tulis Ilmiah, tidak di Publikasikan
- UU No. 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*
- Wafi, Abdul. 2015. *Kegiatan Keagenan PT. Prima Lestari Segara Abadi Cirebon dalam mengageni Docking*

dan Clearance. Karya Tulis Ilmiah, tidak di publikasikan.