



Sistem Pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal Pada KSOP Kelas II Marunda Oleh PT. Tirta Permai Bahari Cabang Tanjung Priok

Rajendra Sihite^{1*}, Syarifur Ridho², Yefta Vianus Marbun³

¹⁻³Prodi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

*Penulis Korespondensi: rajendrasihite535@gmail.com

Abstract. The maritime transport sector plays a vital role in international logistics, including the transport of special cargo such as live cattle, which requires specific administrative and operational handling. PT. Bahari Eka Nusantara Belawan Branch, as a ship agency company, is responsible for ensuring the smooth flow of ship services from arrival to departure at the Port of Belawan. This study aims to analyze the flow of agency management for special cattle cargo on the vessel MV Gloucester Express and to identify the coordination efforts carried out with relevant agencies to ensure service efficiency. The method used in this research is descriptive qualitative with data collected through field observations and literature studies. The results show that the agency flow involves three main stages: pre-arrival, arrival, and departure, with a focus on strict animal health documentation and coordination with the Quarantine Office. The study concludes that while the process generally runs well, administrative precision and real-time communication with the authorities are critical factors in preventing delays in unloading live cattle.

Keywords: Agency Management; Construction; Live Cattle; Port of Belawan; Special Cargo.

Abstrak. Sektor transportasi laut memainkan peran vital dalam logistik internasional, termasuk pengangkutan muatan khusus seperti ternak sapi hidup yang memerlukan penanganan administratif dan operasional yang spesifik. PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan, sebagai perusahaan keagenan kapal, bertanggung jawab memastikan kelancaran alur pelayanan kapal mulai dari kedatangan hingga keberangkatan di Pelabuhan Belawan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis alur pengurusan keagenan muatan khusus ternak sapi pada kapal MV Gloucester Express serta mengidentifikasi upaya koordinasi yang dilakukan dengan instansi terkait guna menjamin efisiensi pelayanan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan data yang dikumpulkan melalui observasi lapangan dan studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa alur keagenan melibatkan tiga tahapan utama: pra-kedatangan, saat kapal di pelabuhan, dan keberangkatan, dengan fokus pada dokumentasi kesehatan hewan yang ketat serta koordinasi dengan pihak Karantina. Penelitian ini menyimpulkan bahwa meskipun proses secara umum berjalan baik, ketelitian administrasi dan komunikasi waktu nyata dengan otoritas terkait merupakan faktor krusial untuk mencegah keterlambatan bongkar muat ternak hidup.

Kata Kunci: Konstruksi; Manajemen Keagenan; Muatan Khusus; Pelabuhan Belawan; Ternak Sapi.

1. LATAR BELAKANG

Menurut Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. dinyatakan bahwa setiap kapal yang akan berlayar kelaut, harus memenuhi beberapa persyaratan antara lain: Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal, Sertifikat Mesin, Sertifikat Lambung, Sertifikat Garis Muat dan masih banyak lainnya sertifikat tersebut di atas harus dinyatakan masih berlaku sampai dengan pelabuhan tujuan. Kewajiban ini timbul karena adanya peraturan perundang-undangan nasional maupun konvensi internasional yang menyaratkan adanya sertifikat-sertifikat kapal. Demikian juga kargo harus dilindungi dengan dokumen-dokumen berdasarkan pasal 347 KUHD.

Sertifikat Konstruksi Kapal ini dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan material, kontruksi bangunan, permesinan dan pelistrikian, stabilitas, dan elektronika kapal berdasarkan hasil pengujian dan pemeriksaan.

Untuk masa berlaku Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal adalah 1 tahun (masa berlaku akan menjadi 5 tahun dengan melaksanakan annual *survey* dan *endors*) oleh instansi tatanan yuridis Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan serta Biro Klasifikasi Indonesia.

2. KAJIAN TEORITIS

a. Sertifikat Konstruksi Kapal (*Ship Certificate Construction*)

Menurut Putra (2022) dalam *journal* tentang “Tata Cara perpanjangan Sertifikat Kontruksi Kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan” mengatakan bahwa Sertifikat Konstruksi Kapal merupakan salah satu surat penting di atas kapal yang harus dimiliki perusahaan angkutan dalam menperlancar perdagangan khususnya di dunia kemaritiman.

b. Syahbandar (*Harbor Master*)

Menurut Djamaluddin “Perencanaan Pelabuhan dan Terminal Petikemas” (2023:05) mengatakan bahwa syahbandar adalah pegawai yang ditugaskan sebagai syahbandar ahli atau sebagai syahbandar muda. Menurut Gatot “Pajak & Pendanaan Peradaban Indonesia” (2020:05) mengatakan bahwa syahbandar adalah salah satu tokok kunci yang memiliki peran besar dalam urusan kepabeanan. Menurut “Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran” syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

c. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*)

Menurut “Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran” Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

3. METODE PENELITIAN

a. Metode Lapangan (*Field Research*)

Dalam metode lapangan penulis menekankan pada kegiatan pengamatan. Pengamatan (observasi) yang artinya adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan yang disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau objek sasaran. Dalam metode ini penulis secara langsung terjun ke lapangan untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal.

b. Metode Perpustakaan (*Library Research*)

Penulis memperoleh data dengan membaca buku-buku, *journal* dan media lainnya yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, salah satunya dengan cara membaca dan menelaah buku di perpustakaan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dokumen Pendukung dalam Sistem Pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Marunda

Dokumen pendukung dalam sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Perkapalan dan Kepelautan) dengan tujuan memastikan bahwa dokumen ini benar-benar satu kesatuan kapal, antara lain sebagai berikut:

1) Surat Permohonan Keagenan

Merupakan Permintaan resmi dari perusahaan agen kapal (pengurus Sertifikat Konstruksi Kapal) kepada otoritas terkait melalui Sistem. permohonan harus dilakukan secara online, sedapat mungkin harus tercantum nama dan tempat tinggal pemilik kapal, nomor *whatsapp* dan tanggal pemberian surat, tanda selar, tanggal pemberian pas, tanda kapal, beserta isi kotor serta sertifikat yang dimohon dan lainnya.

2) Surat Laut dan Surat Ukur

Merupakan dokumen krusial dalam pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal dalam menandakan bendera kebangsaan, GT serta panjang suatu kapal.

3) Surat Kuasa dari Agen

Pemberitahuan bahwa pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal telah diserahkan kepada agen oleh pemilik kapal. Surat kuasa biasa berisi identitas pemberi kuasa, seperti nama perusahaan, kontak perusahaan, alamat perusahaan, nama penerima surat kuasa, isi dan obyek kuasa dan yang paling penting tanda tangan pemberi dan penerima kuasa di lengkapi dengan materai yang ditentukan instansi tersebut.

4) Sertifikat Konstruksi, Radio dan Keselamatan

Menjadi syarat utama untuk sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

5) Sertifikat Klasifikasi Kapal

Merupakan dokumen syarat untuk Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan untuk mengetahui sebagian dari kelayakan kapal.

6) Sertifikat Klasifikasi (Mesin dan Lambung)

Mengawajibkan bahwa Sertifikat Lambung dan Mesin memenuhi standar klasifikasi yang ditentukan tentu pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal dapat diproses instansi terkait. Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Machinery Certificate*) menjelaskan hasil survei instalasi mesin terkait dilakukan PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang ditetapkan Biro Klasifikasi Indonesia mengenai mesin utama dan mesin bantu. Semua mesin tersebut akan dicatat dalam dalam buku pendaftaran dengan tanda kelas SM.

7) Sertifikat Garis Muat (Load Line)

Dibutuhkan untuk menjadi bagian desainnya kapal dan keselamatan struktural yang ingin ketahui oleh instansi sebelum sertifikat konstruksi diterbitkan.

8) Sertifikat Keselamatan (liferaft dan fire Extinguisher)

Merupakan kelengkapan keselamatan minimum yang harus terpasang secara menetap ditempatnya dengan menbutuhkan dalam proses inspeksi langsung. Sertifikat *Liferaft* dan *fire Extinguisher* diwajibkan di upload pada sistem persyaratan untuk membuktikan bahwa adanya alat keselamatan pendukung lainnya berupa pemadam kebakaran dan sekoci dalam arti perahu kecil yang ada dikapal.

9) Sertifikat Operator Radio

Dokumen pendukung sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal dalam membuktikan bahwa seseorang diatas kapal telah memenuhi syarat untuk menggunakannya. Sesuai dengan ketentuan SOLAS 1974, peralatan komunikasi di atas kapal yang dapat memancarkan panggilan adalah sebagai berikut:

- a. harus pada posisi yang mudah dijangkau oleh operator
- b. harus memiliki penutup
- c. dapat terdiri dua tombol berdekatan yang harus ditekan bersama-sama untuk dapat memancarkan sinyal marabahaya.

10) Sertifikat Izin Komunikasi Radio

Menjadi dokumen syarat dalam sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal bahwa aspek keselamatan pelayaran sangat bergantung pada kemampuan kapal dalam berkomunikasi melalui radio, terutama dalam kondisi darurat.

Sistem Pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Sistem Simkapel

Sertifikat Konstruksi Kapal merupakan dokumen penting yang harus dimiliki oleh perusahaan angkutan laut, perintah telah mengeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setelah kapal memenuhi berbagai persyaratan. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal

berlaku selama 5 tahun dari penerbitan dengan syarat wajib dilakukan *survei* tahunan dan *endorsement* setiap tahunnya.

Tujuan utama Sertifikat Konstruksi Kapal adalah untuk mencegah kecelakaan, melindungi keselamatan manusia, menjaga muatan, harta benda dan mencegah pencemaran lingkungan di laut dengan mematuhi persyaratan kode manajemen keselamatan internasional (ISM Code).

Tata cara sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Perkapalan dan Kepelautan), yaitu:

1) Pengajuan (PT. Tirta permai Bahari Cabang Tanjung Priok)

Sebagaimana pengajuan dapat dilakukan agen setelah adanya surat kuasa serta keperluan lain dalam pengurusan sertifikat tersebut dari pemilik kapal untuk dapat diproses permohonan oleh agen kapal dalam pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada sistem dengan melengkapi dokumen syarat seperti pada Sertifikat pendukung diatas.

2) Validasi Dokumen

Biasanya dilakukan oleh salah satu petugas instansi terkait yaitu Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (Bapak Fauzin Genuning) untuk memverifikasi dokumen atas pengajuan agen kapal dalam penerbitan Sertifikat Konstruksi Kapal dengan efektif.

3) *Open*

Yang dimaksud dengan kalimat open ini adalah mengijinkan ketindaklanjutan dalam proses pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal oleh kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan kelas II Marunda (Bapak Agus Harijanto, S.T, M. Mar.E, M.Si.)

4) Disposisi

Disposisi dilakukan ibu kasie (Ibu Sri Suharni, S.SiT, M.A, M.Mar) melanjukan arahan dari kepala Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dalam aksi sesuai ketentuan yang berlaku untuk memilih *marine inspector* yang akan ditugaskan dalam inspeksi kapal.

5) Periksa Kapal

Pemeriksa kapal atau *marine inspector* (Bapak Jurema Dongoran ST, MM) Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Tugas dan tanggung jawabnya memeriksa kelayakan kapal khusunya dalam pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal, antara lain mengecek kerangkang kapal, sistem pipa dan instalasi, sistem kelistrikan dan peralatan navigasi dan keselamatan.

6) Evaluasi Sub Koordinator./ Kasie

Evaluasi diatas dapat diartikan penilaian dari pengumpulan data yang didapat dari *marine inspector* yang ditugaskan untuk inspeksi kapal serta menindaklanjuti persetujuan untuk proses sertifikasi Sertifikat Konstruksi Kapal jika dinyatakan memenuhi ketentuan-ketentuan yang disyaratkan oleh instansi Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

7) Evaluasi Pejabat

Evaluasi dilakukan kepala Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dalam mengarahkan aksi nota Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) untuk pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal. Evaluasi yang dimaksud adalah penilaian dari data-data yang didapat oleh pengevaluasi dari *marine inspector* yang ditugaskannya kelapangan untuk proses inspeksi kapal.

8) Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Menurut Puji (2021:05) dalam buku “Penerimaan Negara” Bukan Pajak” Penerimaan Negara Bukan Pajak adalah pungutan yang dibayar oleh orang pribadi atau badan dengan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung atas layanan atau pemanfaatan sumber daya dan hak yang diperoleh negara, berdasarkan peraturan perundang-undangan, yang menjadi penerimaan Pemerintah Pusat di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola dalam mekanisme angaran pendapatan dan belanja negara.

Disini petugas Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (Ibu Nur Fajriah) membuat tiga pemberitahuan langsung ke akun sistem perusahaan PT. Tirta Permai Bahari, antara lain:

- a. Nota tagihan merupakan bukti tagihan untuk PT. Tirta permai bahari atas pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Marunda.
- b. Kuitansi merupakan tanda bukti penyerahan atau pembayaran lain yang sejenis dalam pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal.
- c. *Code Billing* adalah kode pembayaran yang diberikan oleh salah anggota Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dalam mengurus pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal tersebut.

9) Pencetakan Dokumen

Selanjutnya pencetakan dokumen yang diurus agen kapal sebagaimana sudah disepakati oleh instansi-instansi terkait mulai dari kepala kantor, kasie dan *marine inspektor*.

10) Penomoran Dokumen/Sertifikat

Penomoran Sertifikat Konstruksi Kapal harus dibuat oleh instansi terkait agar lebih menyempurnakan sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dan setelah itu dokumen diserahkan pada agency PT. Tirta Permai Bahari.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Sistem pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan oleh PT. Tirta Permai Bahari berperan penting dalam memperlancar proses keluar masuk kapal. Secara umum, sistem pelayanan pengurusan Sertifikat Konstruksi Kapal oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan kurang memadai dengan syarat verifikasi dokumen dan lambatnya penerbitan dokumen tersebut. Seperti contoh lamanya respon pengunggahan dalam sistem. Ditambah lagi pihak kapal tidak mematuhi persyaratan yang ditentukan oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

Saran

Dari uraian di atas, penulis memberikan saran sebagai berikut: adalah Kontor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan perlu menambah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten dalam bidang verifikasi dokumen, supaya proses lebih cepat dan akurat serta pihak kapal perlu memperhatikan aturan-aturan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

DAFTAR REFERENSI

- Abdullah, P. (2022). Tata cara perpanjangan sertifikat konstruksi kapal pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318–324. <https://doi.org/10.54196/jme.v4i1.63>
- Agus, P. (2021). *Penerimaan negara bukan pajak*. Palembang: Ikatan Penerbit Indonesia.
- Chandradja, J. (2024). Prosedur perpanjangan sertifikat konstruksi kapal. *Publikasi Ilmu Manajemen: Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(3), 261–267. <https://doi.org/10.55606/jupiman.v3i3.4527>
- Dea, S., Syarifur, R., Fahmi, R., & Fadiyah, H. S. (2024). Peranan teknologi dalam optimalisasi pengelolaan container yard (CY) pada PT Masaji Kargosentra Tama Belawan. *Jurnal Transformasi Bisnis Digital*, 1(6), 1–12. <https://doi.org/10.61132/jutrabidi.v1i6.372>
- Djamaluddin, A. (2023). *Perencana pelabuhan dan terminal petikemas*. Makassar: Nas Media Pustaka.
- Hutajulu, H., Agam, M., Dianawati, A., Tampubolon, S. A., Kartikasari, A. M., Zalogo, F. E., Fatimah, L., Nostalgia, N., Noorzaman, S., & Suprayitno, D. (2024). *Ilmu ekonomi dan bisnis*. Jambi: PT Sonpedia Publishing Indonesia.

- Khairunnisa, W., & Sabila, F. H. (2023). Songs as media to improve students' achievement in understanding English pronunciation (A classroom action research of eighth graders at SMP Muhammadiyah 07 Medan). *Bright Vision Journal of Language and Education*, 3(1), 8–22. <https://doi.org/10.30821/brightvision.v3i1.2900>
- Prasetiawan, A. (2021). *Bisnis keagenan kapal*. Semarang: PIP Semarang.
- Royzaldi, R., Fadiyah, H. S., & Nurmaliana, S. S. (2024). Peranan freight forwarding dalam pengurusan dokumen ekspor pada PT Samudera Lautan Luas Medan. *Jurnal Manajemen*, 1(4), 31–42. <https://doi.org/10.61132/jumaket.v1i4.387>
- Sabila, F. H., & Sinaga, R. (2023). Prosedur penyandaran kapal sandar tender oleh PT Berlian Ocean Shipping Dumai di dermaga kawasan industri Dumai. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 25(1), 39–45.
- Slamet, K., & Hermawan, S. (2023). *Manajemen pertambahan negara*. Jakarta Timur: Bumi Aksara.
- Subroto, G. (2020). *Pajak dan pendanaan peradaban Indonesia*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Supardi, E. (2021). *Ekspor impor*. Yogyakarta: Deepublish.
- Suwiyadi. (2020). *Survey kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.