

**PENGGUNAAN SISTEM GTGS (*Good Time to Good Service*) PADA PT
KHARISMA INDAH LESTARI SEMARANG DALAM
MENDUKUNGKEPENGURUSAN DOKUMEN KEDATANGAN DAN
KEBERANGKATAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG EMAS
SEMARANG**

1.EVADA RUSTINA 2. FRANCISCA AYU KUSUMASTUTI
AKPN BAHTERA YOGYAKARTA

ABSTRAK

PT Kharisma Indah Lestari merupakan perusahaan jasa pelayaran (Shipping Agent). Salah satu pelayanan yang diberikannya yaitu kepegurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal. Dalam melakukan kepegurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal PT Kharisma Indah Lestari menggunakan sistem GTGS (Good Time to Good Service) dimana sistem GTGS (Good Time to Good Service) menerapkan paket formulir dan surat permohonan yang diguakan dalam melakukan kepegurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal. Paket tersebut dibagi menjadi dua yaitu paket 1 Kedatangan Kapal dan/atau Kapal Sandar, paket 2 Keberangkatan Kapal. Sistem GTGS (Good Time to Good Service) menitik beratkan pada kecepatan waktu yang digunakan untuk memberikan pelayanan yang baik dalam kepegurusan dokumen kedatangan dan keberangatan terhadap kapal. Tujuan dari diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan dari penggunaan sistem GTGS (Good Time to Good Service) dalam mendukung kepegurusan dokumen kedatanagn dan keberangkatan kapal, dengan mengamati dan ikut serta dalam kepegurusan dokumen kedatangan dan keberangkata kapal MV Yangtze Harmony dengan menggunakan sistem GTGS serta membandingkan banyaknya jumlah kapal yang dapat dilayani PT Kharisma Indah Lestari yang menggunakan sistem GTGS dan PT X yang tidamenggunakan sistem GTGS. Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode deskriptif. Dimana penulis mencari dan mengumpulkan data, mengolah data, dan menghasilkan data untuk kemudian disajikan dalam tabel untuk diuraikan secara kualitatif. Data yang dibutuhkan adalah data khusus yang dikumpulkan dengan menggunakan teknik observasi langsung dilapangan, sedangkan data umum dikumpulkan berdasarkan sumber-sumber data yang dimiliki oleh perusahaan. Sampel yang digunkan dalam penelitian ini yaitu banyaknya kapal yang dapat dilayani selama 4 bulan yaitu bulan Maret 2017-Juni 2017 pada PT Kharisma Indah Lestari dan pada PT X. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa degan

menggunakan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) pada PT Kharisma Indah Lestari mampu mencapai pelayanan terbaik terhadap kapal dengan kecepatan waktu yang digunakan. Dengan demikian permintaan pelayanan kapal dapat terpenuhi. Terdapat beberapa indikator yang mempengaruhi penggunaan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) dalam mendukung kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal seperti sumber daya manusia yang tidak mencukupi dan tidak memenuhi, maka perlu dilakukan evaluasi sehingga mampu meningkatkan pelaksanaan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*).

Kata Kunci: Kepengurusan Dokumen, Sistem GTGS (Good Time to Good Service)

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan, maka sangat penting meningkatkan hubungan antar pulau yang satu dengan lainnya dan kemudian bisa ditingkatkan dari suatu negara ke negara lain. Maka dunia pelayaran memiliki peran serta yang besar dalam hal pelayanan jasa, khususnya pelayanan jasa transportasi laut.

Transportasi laut mempunyai peranan yang sangat penting di negara Indonesia. Armada angkutan laut yang mendukung dapat meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa, dimana Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Jasa angkutan laut tersebut dapat mendorong terjadinya perpindahan barang dan manusia antar pulau sehingga membantu kelangsungan kehidupan dan meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia.

Alat transportasi laut memiliki nilai lebih dibandingkan alat transportasi lainnya. Hal ini dikarenakan jasa angkutan laut dapat digunakan untuk mengangkut penumpang, barang, dan hewan dengan kapasitas atau daya angkut yang sangat besar. Selain itu biaya angkut yang dikenakan merupakan biaya yang murah, terjangkau, serta aman. Hal ini menjadikan alat transportasi laut mempunyai prospek yang sangat baik untuk pengangkutan barang.

Oleh karena itu *shipping business* menjadi salah satu bisnis yang menjanjikan. *Shipping business* diantaranya adalah *Ship Operator* (Operator kapal), *Ship management* (Jasa management kapal), *barging* (jasa tongkang di pelabuhan), *towing* (jasa penundaan), *salvage* (jasa pertolongan), *Ship broker* (jasa jual beli kapal), *cargo broker* (jasa mencari muatan kapal), EMKL (jasa ekspedisi muatan kapal laut), *Freight Forwarding* (jasa konsolidasi dan pengiriman barang), *shipping agent* (jasa keagenan) dll.

Dalam tulisan ini penulis mengkhususkan mengadakan analisa pada *ship agent*. *Shipping agent* adalah usaha yang mengkhususkan diri dalam pelayanan jasa mewakili kepentingan pemilik kapal di pelabuhan dimana *shipping agent* itu berada. Setiap angkutan laut yang berlayar pasti akan singgah di pelabuhan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang, serta embarkasi dan debarkasi penumpang. Disini diatur rencana kedatangan atau keberangkatan kapal dan juga segala keperluan yang dibutuhkan oleh kapal. Namun tidak semua kapal memiliki cabang di pelabuhan yang akan disinggahinya, sehingga *General Agent* harus menunjuk salah satu perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan tertentu untuk melayani segala keperluan kapal selama berada di pelabuhan tersebut. Perusahaan pelayaran yang ditunjuk itulah yang bertindak sebagai *Sub Agen*.

Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas – tugasnya dengan baik dan benar. Dalam hal ini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Agen juga harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan selama kapal berada di pelabuhan tersebut dapat berjalan dengan baik sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal. Oleh karena itu pelayanan yang tepat dan efisien dari *Shipping Agent* selama kapal berada di pelabuhan menjadi salah satu faktor pendukung demi terselenggaranya suatu kegiatan secara tepat, ekonomis, efisien, dan efektif. Salah satunya pada proses pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal. Pelayanan dengan sistem yang tepat mampu meningkatkan kualitas pelayanan, sehingga mampu memberikan keuntungan terhadap perusahaan maupun kapal yang dilayani. Mengingat seringnya terjadi ketidak sesuaian ETA (Estimasi Time Arival) Kapal dengan TA (Time Arival) Kapal tersebut yang terjadi pada kapal – kapal yang diageni oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang dan dengan banyaknya permintaan kapal yang dilayani, serta didukung dengan lamanya waktu penyelesaian dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal pada instansi–instansi terkait. Seperti yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, bahwa sering terjadi penguluran waktu dalam penyelesaian kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal didukung pula

dengan banyaknya antrian kapal yang hendak melakukan kegiatan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Oleh karena itu, maka penggunaan sistem pelayanan yang tepat dari *Shipping Agent* yang dalam hal ini PT Kharisma Indah Lestari Semarang dalam menunjang kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal memiliki pengaruh yang besar terhadap pelayanan kapal tersebut yang dalam hal ini pelayanan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal serta berpengaruh terhadap perusahaan itu sendiri.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas maka penulis memilih judul **“Penggunaan Sistem GTGS (*Good Time To Good Service*) Pada PT Kharisma Indah Lestari Dalam Mendukung Kepengurusan Dokumen Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”**

2.Sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) pada PT Kharisma Indah Lestari Semarang

Sistem GTGS adalah suatu sistem yang diciptakan oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang dalam melaksanakan tugasnya sebagai *Sub Agent* dalam mendukung pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal – kapal yang diageninya selama berada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. GTGS merupakan kepanjangan dari *Good Time to Good Service* dimana sistem ini menitik beratkan mengenai kecepatan waktu dalam melakukan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan satu kapal.

Ada beberapa aspek yang melatar belakangi penggunaan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*). Aspek-aspek tersebut yaitu banyaknya permintaan pelayanan kapal, ketidaksesuaian Estimasi Time Arival dengan Time Arival, dan waktu yang diperlukan dalam kepengurusan dokumen. Dalam pelaksanaan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) menerapkan istilah paket. Paket disini yang dimaksud adalah paket kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal. Dimana dalam kepengurusan dokumen terdapat beberapa formulir yang harus disiapkan dan diajukan oleh *Shipping Agency* (PT Kharisma Indah Lestari) untuk dapat melaksanakan kepengurusan kedatangan dan keberangkatan kapal. Dibawah ini penulis sajikan mengenai paket 1 yang berisi dokumen yang diperlukan dalam kepengurusan kedatangan kapal dan paket 2 berisi mengenai dokumen yang diperlukan dalam kepengurusan keberangkatan kapal.

Tabel 4.13 Paket Formulir dan surat permohonan yang digunakan dalam Kepengurusan Dokumen Kedatangan dan Keberangkatan Kapal dalam Sistem GTGS PT Kharisma Indah Lestari Semarang

No	Formulir Dan Surat Permohonan Yang Digunakan	
	Paket 1	Paket 2
	Kedatangan Kapal Dan/Atau Kapal Sandar	Keberangkatan Kapal
1	Form PRKK (Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal)	Formulir LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal)
2	Form Permohonan Pelayanan Jasa Labuh	Surat permohonan Penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar)
3	Form PPKB (Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang)	Form Daftar Pemeriksaan Kelengkapal dan Validasi Surat dan Dokumen Kapal dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
4	Surat Permohonan Pelayanan VTS	Form Kondisi Kapal Tiba/Berangkat
5	Surat Permohonan Clearence Kantor Kesehatan Pelabuhan	Form Surat Pernyataan Nahkoda
6	Surat Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal untuk beberapa instansi	Form Pre-Arrival Notification of Ship Security (Pemberitahuan Awal Kedatangan Keamanan Kapal)
7	Surat Permohonanan Ijin Olah Gerak (Bila kapal melakukan pergerakan)	Form Daftar pemeriksaan Pemenuhan Kwajiban Kapal dan Lainnya dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
8	Surat Permohonan Jasa Rambu	

Sumber:Operasional dokumen PT Kharisma Indah Lestari Semarang

Dari tabel tersebut diatas dapat dijelaskan bahwa penggunaan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) dalam mendukung pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal pada PT Kharisma Indah Lestari Semarang menerapkan 2 paket. Paket yang diterapkan PT Kharisma Indah Lestari Semarang dalam sistem (*Good Time to Good Service*) digunakan dalam menangani satu kapal. Dimana paket 1 dan 2 dikerjakan/diselesaikan dalam waktu yang bersamaan yaitu saat SPK (Surat Penunjukan Keagenan) dan dokumen lampiran lainnya mengenai kapal yang bersangkutan telah diterima oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang. Kemudian paket 1 dilakukan kepengurusan pada instansi terkait kedatangan kapal dan paket 2 dilakukan pengisian formulir-formulir kemudian disisipkan kedalam satu file dengan nama kapal tersebut, sehingga memudahkan apabila kapal akan berangkat dengan cara melengkapi dengan data saat kegiatan Kapal berlangsung untuk kemudian selanjutnya langsung mengajukan permohonan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dan menyelesaikan *clearence out* tanpa harus menyelesaikan paket dokumen 2 karena sudah disiapkan diawal bersamaan dengan paket 1 dan diselesaikan bersamaan saat kapal berkegiatan.

3. Proses Kepengurusan Dokumen Kedatangan dan Keberangkatan Kapal MV Yangtze Harmony oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang dengan menggunakan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*)

Kapal yang akan melakukan kegiatan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang harus melakukan bebarapa proses atau prosedur. Proses tersebut dapat dilakukan oleh *Shipping Agency*. Apabila *Shipping Agency* tidak memiliki cabang di pelabuhan tujuan kapal tersebut maka dapat menunjuk *Shipping Agency* yang berada di pelabuhan tujuan itu untuk menangani kapalnya selama berada di pelabuhan tersebut. Penulis mengkhususkan pada kapal MV Yangtze Harmony yang dimulai dari kepengurusan dokumen kedatangan hingga kepengurusan dokumen keberangkatan kapal MV Yangtze Harmony.

Kapal MV. Yangtzeharmony yang dimiliki oleh New Yangtze Navigation (Singapore) PTE LTD membawa muatan Coils yang dimiliki oleh Zhejiang Materials Industry Internasional CO LTD (*Shipper*) yang diageni oleh perusahaan pelayaran nasional PT. Pratama Jaya Maritim

yang berkedudukan di Jakarta Barat sebagai *General Agent* untuk melayani kapal MV. Yangtze Harmony selama berada di Pelabuhan Indonesia, tetapi PT. Pratama Jaya Maritim tidak memiliki cabang di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sehingga menunjuk PT. Kharisma Indah Lestari sebagai *Sub Agent* untuk melayani kapal MV. Yangtzeharmony selama melakukan kegiatan bongkar coils di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Oleh karena itu PT. Kharisma Indah Lestari melakukan serangkaian tahapan dalam melayani/mengageni kapal MV. Yangtzeharmony selama berkegiatan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dalam pelaksanaan Proses atau alur kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal MV Yangtze Harmony, PT Kharisma Indah Lestari Semarang menerapkan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*). Proses kepengurusan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal dijelaskan sebagai berikut:

a. Proses atau alur sebelum kedatangan kapal

1) Penunjukan

Sebelum kapal tiba di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, PT. Pratama Jaya Maritim menunjuk PT. Kharisma Indah Lestari Semarang untuk mengageni kapal MV Yangtze Harmony dengan beberapa lampiran dokumen yaitu SPK (Surat Penunjukan Keagenan)/Letter of Appointment, Surat Ukur/International Tonnage Certificate, Ship's Particular, PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing), Bill of Loading, Cargo Manifest, Stowage Plan, IMO Crew List, Last 10 Port of Call, dan ISSC (International Ship Security Certificate).

Seluruh dokumen tersebut diatas dikirimkan melalui email kepada PT Kharisma Indah Lestari Semarang lima hari sebelum ETA (Estimasi Time Arival) yaitu tanggal 30 Mei 2017 dengan ETA (Estimasi Time Arival) tanggal 05 Juni 2017.

Setelah penunjukan tersebut diatas diterima maka PT Kharisma Indah Lestari Semarang menyiapkan Paket 1 (Paket Formulir dan Surat Permohonan yang dibutuhkan dalam kepengurusan kedatangan kapal) dan paket 2 (Paket Formulir dan Surat Permohonan yang dibutuhkan dalam kepengurusan keberangkatan kapal). Paket 1 dan paket 2 diisi dan diselesaikan berdasarkan data yang diperoleh dari SPK (Surat Penunjukan Keagenan) dan lampiran dokumen kapal MV Yangtze Harmony. Setelah paket 1 dan paket 2 selesai maka dilakukan penyimpanan file paket 2

kapal MV Yangtze Harmony untuk disiapkan saat keberangkatan kapal. Sedangkan paket 1 muali digunakan dalam kepengurusan kedatangan kapal.

1) Pemberitahuan/*Clearence In*

Setelah mendapatkan penunjukan dan penyelesaian paket 1 maka langkah berikutnya yang dilakukan oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang adalah melakukan pemberitahuan dan perijinan kepada instansi-instansi terkait dengan kegiatan yang akan dilakukan MV Yangtze Harmony. Pemberitahuan dan perijinan tersebut dilakukan kepada:

a) KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan)

Pemberitahuan kepada KSOP sering disebut dengan *Clearence In* KSOP, PT Kharisma Indah Lestari Semarang menyerahkan Paket 1 (Kepengurusan dokumen kedatangan kapal), Paket 1 yang dipakai adalah Formulir PRKK (Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal), Formulir Permohonan Jasa Labuh, dan Surat Permohonan Jasa Rambu dilampiri dengan Surat Ukur/International Tonnage Certificate, Ships's Particular, PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing), Bill of Loading, Cargo Manifest, Stowage Plan, IMO Crew List, Last 10 Port of Call, dan ISSC (International Ship Security Certificate). Kemudian mengajukannya ke KSOP bagian LALA (Lalu Lintas Angkutan Laut) untuk mendapat persetujuan *clearence in*.

a) Kantor Bea dan Cukai

Pemberitahuan yang dilakukan PT Kharisma Indah Lestari Semarang di Kantor Bea dan Cukai yaitu dengan cara entry data pada sistem EDI yang telah ditetapkan oleh Bea dan Cukai. PT Kharisma Indah Lestari dapat mengakses EDI dengan ID dan Password yang telah dimiliki, entry data pada sistem EDI berdasarkan Ship Particular, Bill Of Loading, dan Cargo Manifest, setelah selesai maka dari Bea dan Cukai mengeluarkan dokumen BC.01 RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut). Setelah itu PT Kharisma Indah Lestari Semarang melakukan *inward-manifest* kepada Bea dan Cukai berdasarkan Bill Of Loading, setelah itu Petugas Bea dan Cukai memeriksa apabila sudah sesuai maka dikeluarkanlah dokumen BC.1.1 sehingga saat kapal MV Yangtze Harmony tiba dan sandar dapat melaksanakan kegiatan.

b) PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Semarang.

PT Kharisma Indah Lestari Semarang menyerahkan Paket 1 (Kepengurusan dokumen kedatangan kapal), paket 1 yang dipakai adalah formulir PPKB (Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang) kepada petugas PPSA paling lambat 1x24 jam sebelum kapal tiba, dengan melampirkan Ship Particular karena kapal MV Yangtze Harmony baru pertama kali berkunjung di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Surat Ukur Kapal/International Tonnage Certificate, Bill of Loading, Clearence in Syahbandar, Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang telah diverifikasi oleh petugas Otoritas Pelabuhan/Adpel Tanjung Emas, Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing (PPKA), Surat Penunjukan Keagenan (SPK)/Letter of Appointment, dan Cargo Manifest. Pengajuan PPKB (Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang) dilakukan untuk mengantri pelayanan kapal di dermaga dan permohonan jasa pandu/tunda.

c) Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan Kelas 1 Tanjung Emas Semarang. Pemberitahuan kedatangan kapal MV Yangtze Harmony pada Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan kelas 1 Tanjung Emas Semarang dilakukan dengan PT Kharisma Indah lestari Semarang menyerahkan paket 1 (Kepengurusan dokumen kedatangan kapal) yang dipakai yaitu Surat Pemberitahuan Rencana Kedatanagan Kapal untuk kemudian dicatat pada papan jadwal kedatangan kapal di Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

d) Kantor Imigrasi Kelas 1 Semarang. Pemberitahuan kedatangan kapal MV Yangtze Harmony pada Kantor Imigrasi Kelas 1 Semarang dilakukan dengan PT Kharisma Indah lestari Semarang menyerahkan paket 1 (Kepengurusan dokumen kedatangan kapal) yang dipakai yaitu Surat Pemberitahuan Rencana Kedatanagan Kapal ke bagian Kasubsi Lintas batas Keimigrasian untuk dapat dipersiapkan segala keperluannya apabila kapal MV Yangtze Harmony sudah tiba dan sandar di dermaga Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

1) Meeting PPSA

Atas dasar PPKB (Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang) dan kelengkapan dokumen lainnya, Asman Perencanaan dan pemasaran bersama Asman. Pelayanan Terminal/ Asman. Pelayanan Kapal melakukan Prameeting Operasional guna membahas rencana pelaksanaan

operasional. Selanjutnya hasil prameeting operasional digunakan sebagai dasar meeting PPSA (dituangkan dalam bentuk berita acara). Berdasarkan hasil prameeting operasional dan copy pembayaran uper, manajer komersial cq.asman perencanaan dan pemasaran memimpin meeting PPSA yang dihadiri oleh divisi operasi, Perusahaan Pelayaran, PBM/EMKL dan pemilik alat bongkar muat. Pembahasan meeting untuk pelayanan jasa kapal meliputi kesiapan alat bantu pemanduan, kesiapan petugas pandu, lokasi labuh, lokasi tmbatan, pengisian air kapal. Setelah meeting selesai dan ditetapkan serta ditandatangani oleh Asman Perencanaan dan Pemasaran kemudian dituangkan berupa daftar penetapan Pelayanan Kapal dan Barang maka selanjutnya hasil meeting tersebut disampaikan kepada Otoritas Pelabuhan / Adpel Tanjung Emas Semarang (KSOP) untuk selanjutnya dilakukan penetapan.

2) Meeting KSOP

Atas dasar daftar penetapan Pelayanan Kapal dan Barang dari hasil prameeting PPSA maka bersama dengan petugas KSOP, perwakilan PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Semarang, PBM, dan Perusahaan Pelayaran melakukan meeting penetapan di KSOP untuk menetapkan penyandaran kapal, waktu penyandaran dengan cara menggambarannya. Setelah selesai dan disepakati oleh semua pihak maka hasil dari meeting atau disebut dengan *Line Up* dari gambar tersebut digunakan untuk penyandaran kapal saat kapal tiba.

1. Mengajukan permohonan VTS (Vessel Traffic Service)

Sebelum kapal memasuki wilayah pelabuhan Tanjung Emas Semarang maka PT Kharisma Indah lestari Semarang mengajukan permohonan dan pemberitahuan kepada kantor VTS terkait dengan layanan kenavigasian. Permohonan ini dilakukan dengan menyerahkan paket 1 yaitu Surat permohonan layanan VTS yang dibuat oleh PT Kharisma Indah Lestari selaku Agen yang menagani kapal MV Yangtze Harmony dilampirkan dengan Surat Ukur Kapal untuk kemudian dibuatkan nota tagih yang selanjutnya ditukarkan Billing di KSOP untuk segera dibayarkan.

a. Proses atau alur kapal tiba dan/atau sandar

Hal-hal yang dilakukan oleh PT Kharisma indah lestari semarang dalam menangani kapal tiba dan/atau sandar yaitu PT Kharisma Indah Lestari Semarang melakukan order kepanduan untuk meminta layanan

pandu kapal MV Yangtze Harmony untuk bisa sandar di dermaga Samudera. Bersamaan dengan itu pihak PT Kharisma Indah Lestari Semarang mengkoordinasikan dengan petugas moring, PBM, EMKL, dan instansi-instansi terkait yang berkepentingan secara khusus untuk melakukan *on board* dikarenakan kapal MV Yangtze Harmony merupakan kapal berbendera asing dan membawa muatan impor serta membawa ABK dengan kewarganegaraan asing.

Setelah kapal dapat merapat sandar pada dermaga yang telah ditentukan selanjutnya yang dilakukan adalah PT Kharisma indah Lestari Semarang selaku agen, Petugas Imigrasi, Petugas Bea dan Cukai, Petugas Karantina Kesehatan melakukan *on board* guna pemeriksaan. Pada saat *on board* dilaksanakan bersamaan dengan hal itu agen meminta seluruh dokumen-dokumen/sertifikat-sertifikat kapal guna kepentingan pada instansi-instansi terkait dengan kegiatan kapal selama berada di pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dokumen-dokumen/sertifikat-sertifikat kapal yang dimaksud tersebut yaitu Seluruh sertifikat kapal, Passport Crew kapal, dan Dokumen muatan. Setelah *on board* selesai maka kegiatan bongkar muatan coils dapat terlaksana.

PT Kharisma Indah Lestari Semarang selaku *Sub Agent/Agent* setelah melaksanakan kegiatan *on board* yang dilakukan selanjutnya adalah membuat memorandum sertifikat-sertifikat kapal sesuai dengan sertifikat-sertifikat kapal yang sudah dibawa. Mengurus crew di kantor Imigrasi Semarang dengan membawa IMO Crew List kedatangan dan passport kemudian digantikan dengan tanda pengenal yang dikeluarkan oleh Kantor Imigrasi bagi crew yang ingin pergi/meninggalkan kapal dengan keperluan berbelanja dan lain lain sesuai dengan jumlah crew yang terlampir pada IMO Crew List. Menyelesaikan kepengurusan di kantor Bea dan Cukai dengan menyerahkan Berita Acara Pemeriksaan Bea dan Cukai dilampiri dengan Ship's Bonded Store Declaration, Vaccination List, Crew's Effects Declaration, dan Nil List. Semua dokumen tersebut diserahkan kepada Bea dan Cukai setelah kegiatan *on board* selesai.

Selama kapal berkegiatan agen selalu berkoordinasi dengan PBM dan EMKL untuk memastikan segala kegiatan bongkar terlaksana dengan baik. Selain itu, PT Kharisma Indah Lestari melakukan pelengkapan data pada formulir Paket 2 berdasarkan dokumen kapal yang telah diterima saat *on Board*.

a. Proses atau alur keberangkatan kapal

Setelah kapal MV Yangtze Harmony selesai melakukan bongkar coils maka PT Kharisma Indah lestari Semarang mempersiapkan Paket 2 (Formulir dan Surat Permohonan yang digunakan dalam kepengurusan keberangkatan kapal) dan melakukan pengecekan kelengkapan dokumen kapal MV Yangtze Harmony. Kemudian PT Kharisma Indah Lestari mengajukan permohonan pandu kepada PPSA melalui pengajuan PPKB. Berdasarkan PPKB yang diajukan yang berisi mengenai identitas lengkap kapal dan pelaksanaan pandu, setelah permohonan pandu diajukan PT Kharisma Indah Lestari berkoordinasi dengan Pilot Pandu.

Menyelesaikan clearance di Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan dengan membawa Buku Kesehatan dan Port Health Quarantin Clearance dari Pelabuhan Asal kemudian dilakukan clearance untuk keberangkatan kapal dengan hasil kondisi kapal dalam keadaan baik maka dikeluarkanlah Port Health Quarantin Clearance dari Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk keberangkatan kapal dan Buku Kesehatan.

Menyelesaikan Clearance di kantor Imigrasi dengan menerbitkan IMO Crew List keberangkatan yang tercantum didalamnya stempel kantor Imigrasi Kelas 1 Semarang dan tercatat didalamnya pelabuhan tujuan, pelabuhan asal, jumlah crew, nama kapal, dan agennya.

Menyelesaikan *clearance out* di KSOP dengan menyerahkan paket 2 yaitu Formulir LK3 (Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal) dilampiri dengan Nota Jasa Labuh kemudian diajukan ke KSOP pada bagian LALA untuk dapat disetujui.

Setelah *clearance out* selesai dan disetujui maka agen menyerahkan seluruh Paket 2 yang berisi mengenai Permohonan Penerbitan SPB dari Agen, LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal), Master Sailing Declaration, Daftar pemeriksaan kelengkapan dan validitas surat dan dokumen kapal dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, Arrival/Depture Ship Condition, Daftar periksa pemenuhan kewajiban kapal alinnya, Pemberitahuan awal kedatangan keamanan kapal untuk kapal asing, dilengkapi dengan PRKK (Pemberitahuan Rencana kedatangan Kapal) yang sudah disetujui oleh KSOP pada saat *clearance in*, SPB dari Pelabuhan Sebelumnya, Kwitansi Labuh, Rambu, dan VTS, IMO Crew List yang telah disahkan oleh Kantor Imigrasi Kelas 1 Semarang,

Manifest Muatan Kapal, Memorandum surat-surat kapal, Buku Kesehatan kapal, Sertifikat Port Health Quarantine Clearance

Setelah seluruh dokumen dan lampiran tersebut dipersiapkan maka petugas bagian LALA dapat menerbitkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar). SPB diterbitkan oleh KSOP maka Agen melakukan *on board* 4 jam sebelum kapal diberangkatkan. Dalam pelaksanaan *on board* Agen menyerahkan kembali seluruh sertifikat-sertifikat kapal, passport awak kapal, dan menyelesaikan segala tugasnya dengan menyerahkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, IMO Crew List Keberangkatan yang telah disahkan oleh Kantor Imigrasi Kelas 1 Semarang, Buku Kesehatan dan Port Health Quarantine Clearance, Deptime Report, Activity List, Shifting order karena kapal MV Yangtze Harmony melakukan Sifting saat masih bersandar di dermaga samudera, Statement of Facts, dan Notice Of Readines. Pada saat melakukan *on board* Agen juga berkoordinasi dengan Nahkonda dan pilot pandu terkait dengan waktu Redy To Pilot untuk dipandu keluar dari dermaga menuju Laut. Setelah selesai berkoordinasi maka Agen menunggu di dermaga untuk realisasi pilot pandu dan memastikan kapal keluar dari area dermaga dengan tepat, aman, dan selamat.

a. Proses setelah keberangkatan kapal

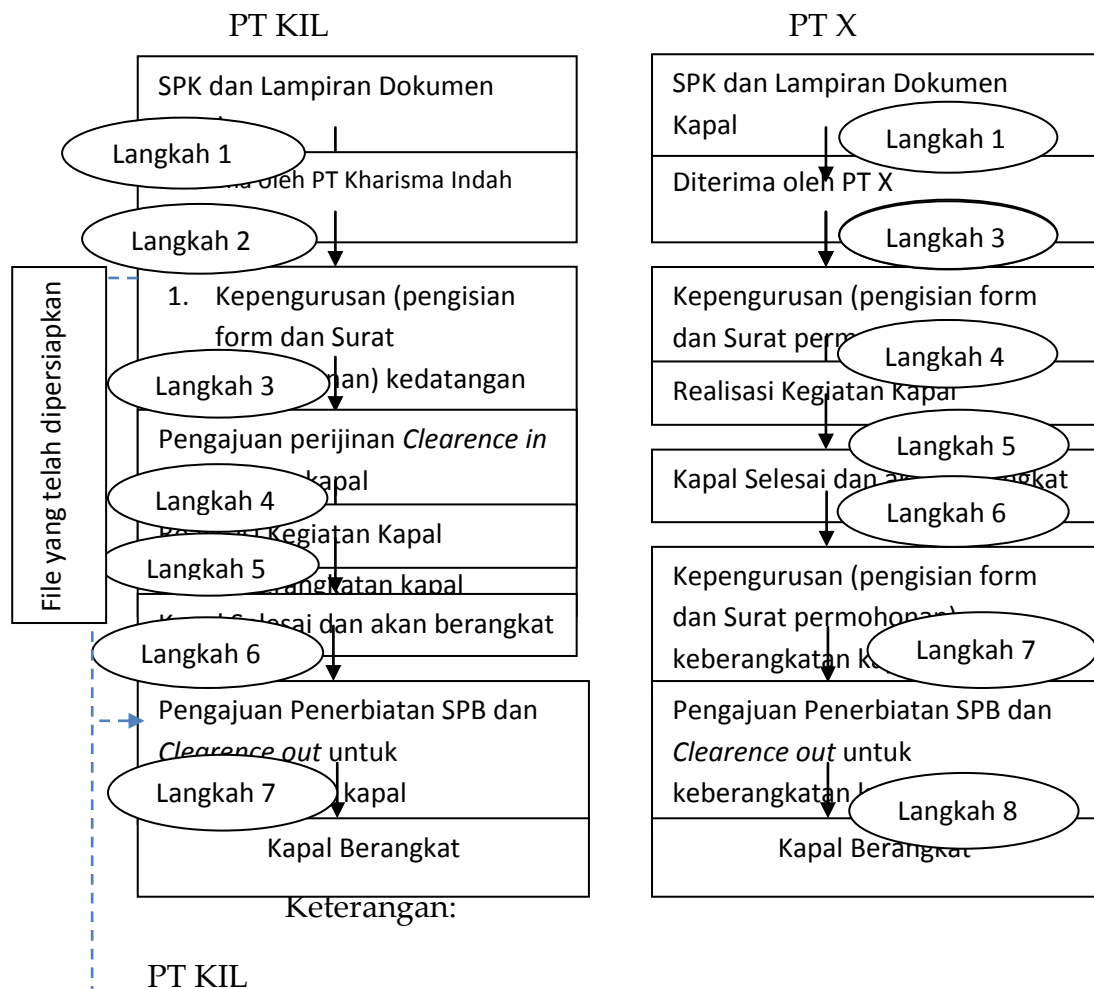
Tugas PT Kharisma Indah Lestari Semarang selaku agen setelah keberangkatan kapal yaitu menginformasikan kepada General Agent mengenai keberangkatan kapal, membuat laporan realisasi kegiatan untuk dilaporkan ke PT pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Tanjung Emas Semarang dan KSOP, membuat laporan keuangan atau invoice untuk keperluan penagihan dan perhitungan layanan yang telah diberikan.

4. Perbedaan Kepengurusan Dokumen Kedatangan dan Keberangkatan Kapal dengan menggunakan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) dan tanpa menggunakan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*)

Dibawah ini disajikan dalam bentuk bagan mengenai perbedaan pelayanan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal pada PT Kharisma Indah Lestari yang menggunakan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) dengan PT X tanpa menggunakan sistem GTGS (*Good Time to Good Service*)

Bagan 4.1

Perbedaan Pelayanan Kepengurusan Dokumen Kedatangan dan Keberangkatan Kapal PT KIL Dengan Menggunakan sistem GTGS dan PT X tanpa menggunakan Sistem GTGS



Bagan tersebut menjelaskan apabila SPK dan Lampiran Dokumen Kapal sudah diterima oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang maka selanjutnya PT Kharisma Indah Lestari Semarang melakukan kepengurusan dokumen (pengisian form dan surat permohonan) dan kepengurusan dokumen keberangkatan kapal (pengisian form dan surat permohonan). Kepengurusan dokumen keberangkatan kapal (pengisian form dan surat permohonan) disimpan kedalam file khusus sesuai dengan kapal. Selanjutnya melakukan pengajuan perijinan *Clearance in* kedatangan kapal pada beberapa instansi, setelah pengajuan perijinan *clearance in* selesai dilakukan maka kegiatan kapal dapat direalisasikan. Kegiatan kapal selesai maka yang selanjutnya dilakukan yaitu mengajukan permohonan penerbitan SPB dan *Clerarence Out*

keberangkatan kapal dengan menggunakan dokumen-dokumen kepengurusan keberangkatan kapal yang sudah tersimpan dalam file. SPB diterbitkan dan *Clearence Out* Kapal selesai maka kapal dapat berangkat untuk berlayar.

PT X

Gambar bagan tersebut menjelaskan apabila SPK dan Lampiran Dokumen Kapal sudah diterima oleh PT X Semarang maka selanjutnya PT X Semarang melakukan kepengurusan dokumen (pengisian form dan surat permohonan). Selanjutnya melakukan pengajuan perijinan *Clearence in* kedatangan kapal pada beberapa instansi, setelah pengajuan perijinan *clearence in* selesai dilakukan maka kegiatan kapal dapat direalisasikan. Kegiatan kapal selesai maka yang selanjutnya melakukan kepengurusan dokumen keberangkatan kapal (pengisian form dan surat permohonan) kemudian mengajukan permohonan penerbitan SPB dan *Clerarence Out* keberangkatan kapal. SPB diterbitkan dan *Clearence Out* Kapal selesai maka kapal dapat berangkat untuk berlayar.

Berdasarkan kedua bagan tersebut diatas dapat dijelaskan bahwa dengan menggunakan sistem GTGS mampu menghemat waktu dibandingkan tanpa menggunakan sistem GTGS dalam pelayanan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal sehingga waktu yang tersisa dapat digunakan untuk melayani kepengurusan kapal lain. Dengan demikian maka kapal yang mampu dilayani mengalami peningkatan. Berikut ini disajikan tabel mengenai prosentase perbandingan banyaknya kapal yang dapat dilayani oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang yang menggunakan sistem GTGS dan PT X yang tidak menggunakan sistem GTGS dalam melaksanakan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal

Tabel 4.14

Prosentase perbandingan banyaknya kapal yang mampu dilayani selama 4 bulan dari bulan Maret – bulan Juni 2017

PT	Bulan				Jumlah	selisih	prosentase
	Maret	April	Mei	Juni			

		1					
KIL	27	21	26	21	95	46	0,02%
X	11	12	12	14	49		0,01%

Sumber: Data Primer yang diolah

Berdasarkan tabel tersebut diatas dapat dijelaskan mengenai perbandingan banyaknya kapal yang mampu dilayani selama 4 Bulan oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang dengan menggunakan sistem GTGS dan PT X yang tidak menggunakan sistem GTGS. Jadi dapat disimpulkan bahwa prosentase yang didapatkan PT Kharisma Indah Lestari Semarang lebih besar dibandingkan dengan prosentase yang didapatkan PT X yaitu 0,02 % pada PT Kharisma Indah Lestari dan 0,01% pada PT X. Sehingga target dalam kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal yang dilayani PT Kharisma Indah Lestari Semarang dapat tercapai terbukti semua permintaan akan pelayanan kapal dapat terlaksana.

Adapun perbedaan lain dalam pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan kapal dan keberangkatan kapal dengan yang menggunakan sistem GTGS dan yang tidak menggunakan sistem GTGS yaitu

a. untuk kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal yang menggunakan sistem GTGS mampu meminimalisir terjadinya kesalahan/terselipnya dokumen kapal lain yang dilayani dalam waktu yang bersamaan, sedangkan untuk kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal yang tidak menggunakan sistem GTGS dapat terjadi kesalahan/terselipnya dokumen kapal pada saat pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal.

b. untuk kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal yang menggunakan sistem GTGS mampu merebut persaingan pasar dikarenakan mampu melayani banyak kapal, sedangkan untuk kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal yang tidak menggunakan sistem GTGS cenderung hanya mampu melayani kapal dalam jumlah yang kurang dari yang menggunakan sistem GTGS.

5. Penutup

Sistem GTGS adalah suatu sistem yang diciptakan dan digunakan oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang dalam melaksanakan pelayanan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal. Sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) merupakan sistem yang menitik beratkan pada kecepatan waktu yang dipakai dalam melakukan pelayanan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal, dimana dalam sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) terdapat suatu istilah paket, paket yang dimaksudkan yaitu paket 1 kepengurusan dokumen kedatangan kapal dan paket 2 kepengurusan dokumen keberangkatan kapal. Istilah Paket 1 dan 2 dalam sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) yaitu pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal dilaksanakan secara bersamaan saat SPK (Surat Penunjukan Keagenan) yang dilampiri dengan dokumen-dokumen kapal lainnya diberikan oleh *General Agent* kepada PT Kharisma Indah Lestari Semarang.

Penggunaan Sistem GTGS (*Good Time to Good Service*) oleh PT Kharisma Indah Lestari Semarang disimpulkan bahwa dengan menggunakan sistem GTGS dalam melakukan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal dapat berjalan dengan maksimal dan efektif terbukti dengan waktu yang cepat yang dipakai dalam kepengurusan dokumen keberangkatan dan kedatangan kapal sehingga mampu memenuhi seluruh permintaan pelayanan kapal. Penggunaan sistem GTGS memiliki banyak kelebihan diantaranya yaitu mampu meminimalisir terjadinya kekeliruan/kesalahan dalam pengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal apabila yang dilayani/dilakukan kepengurusan lebih dari satu kapal. Dan dari beberapa kelebihan dengan menggunakan sistem GTGS menimbulkan dampak yang cukup baik bagi perusahaan dikarenakan waktu yang singkat dalam pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal menjadi lebih cepat dengan demikian permintaan pelayanan kapal dapat terpenuhi dilihat dari banyaknya kapal yang mampu dilayani dalam satu bulan dibandingkan dengan yang tidak menggunakan sistem GTGS dalam pelaksanaan kepengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal. Dengan demikian dapat memberikan keuntungan bagi perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

<http://www.pelindo.co.id/profil-perusahaan/tentangkami/sekilas-pelindo-iii>

diposting thun 2015 oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan diakses pada 30 Juli 2017 pukul 14:08 WIB.

Kosasih Engkos, dan Hananto Soewedo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta : penerbit PT. Raja GrafindoPersada.

Marwoto Edi. 2006. *Kegiatan operasional keagenan. Laporan Akhir*. Yogyakarta

: AKPN "Bahtera" Yogyakarta.

Peraturan General Manager PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Tanjung Emas Semarang Tentang Prosedur Pelayanan Jasa Kapal dan Barang PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Tanjung Emas Semarang

Suyono,R.P. 2005. *Shipping*. Jakarta: penerbit PPM.

2011. *Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Bandung : penerbit Citra Umbara.

