

**PROSES PENERBITAN SURAT PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT DENGAN
MENGUNAKAN SISTEM PELAYANAN *PORT TO DOOR SERVICE*
PADA PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

Supriyanta, Iqwan Saipudin

Akademi Pelayaran Nasional Surakarta

ABSTRAK

Penerbitan surat perjanjian atau kontrak adalah layaknya membuat undang-undang yaitu mengatur hak dan kewajiban para pihak dan menjadikannya alat bukti jika terjadi sengketa. Permasalahan dalam proses penerbitan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* ini adalah sulitnya mencapai kata sepakat dalam penentuan harga uang tambang (*freight*), ketidaksiapan armada kapal laut saat harga uang tambang sudah terjadi kesepakatan, negosiator yang handal masih kurang. Adapun tujuan penelitian ini adalah mengetahui bagaimana proses penerbitannya, hambatan yang dihadapi dalam proses penerbitan surat tersebut serta bagaimana cara mengatasinya.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Penelitian ini dilaksanakan di PT Pupuk Indonesia Logistik dari bulan November sampai Mei 2019. Teknik pengumpulan data menggunakan cara observasi dan wawancara. Informan dalam penelitian ini adalah Staf *Marketing* PT Pupuk Indonesia Logistik.

Adapun hasil penelitian ini adalah: 1) proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* pada PT Pupuk Indonesia Logistik meliputi: a) komunikasi/ negosiasi uang tambang (*freight*), b) membuat pasal yang tidak merugikan kedua belah pihak, c) mengirim ke pihak kedua supaya dikoreksi apabila ada yang tidak sesuai dan apabila sudah terjadi kesepakatan, maka sudah terjadi surat perjanjian angkutan laut, d) perusahaan pelayaran menunjuk agen di pelabuhan tujuan untuk mengurus *clearance in & clearance out* kapal, e) perusahaan pelayaran menunjuk PBM untuk melakukan bongkar muat dan f) menunjuk EMKL untuk mengirimnya ke gudang *consignee*; 2) hambatan-hambatan yang terjadi adalah: a) penentuan harga uang tambang (*freight*) belum mencapai kesepakatan, b) ketidaksiapan armada kapal pada saat harga surat perjanjian angkutan laut sudah tercapai kata sepakat, c) masalah negosiator yang handal masih kurang; 3) cara mengatasinya adalah yaitu dengan melakukan komunikasi yang lebih intensif lagi dan yang sifatnya persuasif, koordinasi antara karyawan perusahaan dengan nakhoda untuk memberikan informasi kemana lagi rute pelayaran, dan dengan cara proses perekrutan karyawan di divisi pemasaran lebih selektif lagi serta harus berkompeten di bidangnya

Kata Kunci: surat perjanjian angkutan laut, *port to door service*

PENDAHULUAN

Di dalam dunia pelayaran, sangat dibutuhkan sarana penunjang untuk melancarkan aktivitas pengangkutan yaitu kapal. Penyelenggaraan pengangkutan di laut dapat dilakukan dengan mengadakan perjanjian yang dinamakan perjanjian *charter* kapal. *Charter* kapal adalah kontrak atau perjanjian pemilik kapal dan penyewa untuk pengangkutan barang pada pelayaran tertentu atau selama waktu tertentu. Dengan kata lain, *charter* kapal berarti menggunakan dan mengoperasikan kapal milik orang lain dimana pihak

pencharter mengikatkan diri untuk membayar uang *charter* atas penggunaan kapal dengan tujuan yang sah.

Penyediaan kapal beserta alat perlengkapan oleh pihak pengusaha pengangkutan melalui *charter* kapal ini dapat terjadi yaitu ditandai dengan adanya perjanjian terlebih dahulu. Hal itu sesuai dengan ketentuan yang dituangkan dalam Pasal 453 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dinyatakan bahwa: "*Voyage charter* adalah suatu sistem penyewa kapal antara pemilik dan penyewa kapal atas dasar satu atau

beberapa trayek angkutan atau perjalanan kapal, dimana untuk trayek dimaksud, pemilik kapal akan menyerahkan seluruh atau sebagian ruang muatan (*cargo space available*) kepada penyewa setelah yang bersangkutan membayar tarif sewa per *voyage* (trayek perjalanan/ pengangkutan)".

Ketentuan umum dalam *voyage charter* ialah pemilik kapal akan menanggung semua biaya-biaya kapal baik saat berada di pelabuhan, dalam proses pengangkutan, semua biaya-biaya kebutuhan kapal termasuk bahan bakar dan air bersih. Penyewa hanya berkewajiban membayar uang sewa muatan sesuai tarif yang telah disepakati bersama untuk trayek angkutan (*voyage hire rate*).

Namun demikian, dalam realitanya pelaksanaan perjanjian *charter* kapal pada PT Pupuk Indonesia Logistik sering ditemukan kendala antara lain proses penentuan harga uang tambang (*freight*) belum mencapai kata sepakat antara pihak satu dan pihak kedua serta sering terjadi ketidaksiapan armada kapal pada saat harga surat perjanjian angkutan laut sudah tercapai kata sepakat antara pihak pertama dan kedua. Hal ini terjadi karena kurangnya koordinasi antara pen-*charter* dan penyedia jasa angkutan laut.

Maka dari itu perlu diadakan *monitoring* dan juga audit secara berkala serta melakukan evaluasi setiap kegiatan setelah selesai dilaksanakan, sehingga proses penerbitan SPAL dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* tersebut lebih cepat terselesaikan tanpa mengurangi hal-hal yang telah ditentukan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses penerbitan SPAL dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service*, dan mengetahui adakah hambatan yang dihadapi dalam proses penerbitannya serta bagaimana cara mengatasinya pada PT Pupuk Indonesia Logistik.

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah: menambah pengetahuan tentang proses penerbitan SPAL dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* pada PT Pupuk Indonesia

Logistik, dan sebagai motivasi bagi adik tingkat agar lebih aktif dalam mencari dan mempelajari ilmu pelayaran, khususnya mengenai kompetensi dalam Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhanan.

KAJIAN TEORI

Perjanjian pengangkutan adalah salah satu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya. Menurut Undang-Undang KUHD Pasal 468 Ayat 1-3 seorang juru pengangkut (Belanda: *ver voer der*, Inggris: *carrier*) hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutan saja, jadi tidaklah perlu bahwa ia sendiri mengusahakan sebuah alat pengangkut, meskipun pada umumnya ia sendiri yang mengusahakannya.

Selanjutnya, menurut Undang-Undang KUHP Bab V Bagian II Pasal 86-90 ada perbedaan antara seorang pengangkut dan seorang ekspediter, yang terakhir ini hanya memberikan jasa-jasanya dalam soal penerimaan barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang saja. Pada umumnya dalam suatu perjanjian pengangkutan pihak pengangkut adalah bebas untuk memilih sendiri alat pengangkutan yang hendak dipakainya. Sebagaimana halnya dengan perjanjian-perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan diselenggarakan itu apabila terjadi kelalaian pada salah satu pihak, maka akibat-akibatnya ditetapkan sebagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam Buku III dari KUHP.

Menurut Prof. R. Subekti, S.H. (1989) dalam bukunya yang berjudul *Aneka Perjanjian*, dikatakan bahwa:

"Dalam perjanjian pengangkutan itu pihak pengangkut dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan menyerahkannya kepada orang yang

dialamatkan. Kewajiban yang berakhir ini dapat dipersamakan dengan kewajiban seorang yang harus menyerahkan suatu barang berdasarkan suatu perikatan sebagaimana dimaksudkan oleh Pasal 1235 KUHP, dalam perikatan termaktub kewajiban untuk menyimpan dan memelihara barang tersebut sebagai 'seorang bapak rumah yang baik'. Apabila si pengangkut melalaikan kewajibannya, maka pada umumnya akan berlaku peraturan-peraturan yang untuk itu telah ditetapkan dalam buku III dari KUHP pula, yaitu dalam Pasal 1243 KUHP dan selanjutnya".

Poerwosutjipto (1992) merumuskan definisi perjanjian pengangkutan sebagai perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Pengatur muatan dalam Bahasa Inggrisnya disebut *stevedore*. Pengatur muatan adalah orang yang menjalankan usaha dalam bidang pemuatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal. Pengatur muatan adalah orang yang ahli dan pandai menempatkan barang-barang dalam ruangan kapal yang terbatas itu sesuai dengan sifat barang, ventilasi yang dibutuhkan, dan barang-barang tidak mudah bergerak. Demikian juga ketika membongkar barang-barang dari kapal diperlukan keahlian, sehingga dapat ditangani secara mudah efisien dan tidak merugikan atau menimbulkan kerusakan. Pengatur muatan adalah perusahaan yang berdiri sendiri atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pelayaran (pengangkut).

Apabila pengatur muatan itu merupakan bagian dari perusahaan pelayaran (pengangkut), maka dari segi hukum perbuatan pengatur muatan adalah perbuatan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan. Tetapi apabila ia merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, maka perbuatannya itu dapat sebagai pelaksana kuasa dari pengirim dalam hal pemuatan, atau pelaksana kuasa

dari penerima dalam hal pembongkaran. Namun demikian, segala perbuatan yang dilakukan oleh pengatur muatan di atas kapal tunduk pada peraturan yang berlaku di kapal itu. Segala perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengatur muatan dan anak buahnya menjadi tanggung jawab pengangkut (Pasal 321 KUHD).

Selain yang sudah dijelaskan di atas masih ada lagi yang berkaitan dengan perjanjian pengangkutan yang perlu dijelaskan, yaitu: perusahaan pergudangan (*warehousing*) dan penerima (*consignee*). Perusahaan pergudangan adalah perusahaan yang bergerak di bidang usaha penyimpanan barang-barang di dalam gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan ke atas kapal, atau menunggu pengeluarannya dari gudang, yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea & Cukai. Dalam sebuah pelabuhan terdapat tiga macam gudang, yaitu gudang bebas, gudang entreport dan gudang pabean. Dalam rangka pengapalan, gudang pabean ini adalah yang terpenting karena barang-barang yang baru saja diturunkan dari kapal atau barang-barang yang segera akan di muat ke kapal disimpan dalam gudang pabean ini. Disini Dinas Bea & Cukai perlu campur tangan, sebab barang-barang yang akan atau baru dimuat/ bongkar dari atau ke kapal harus menyelesaikan dahulu pembayaran bea-beanya sebelum dilepas dari gudang. Khusus pada pengangkutan laut, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), usaha mengatur muatan, usaha pergudangan termasuk dalam jenis usaha penunjang angkutan laut. Hal ini diatur dalam pasal 12 Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Perusahaan Angkutan Laut.

Dalam Pasal 15 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 dinyatakan bahwa untuk menjalankan usaha penunjang angkutan laut wajib dipenuhi persyaratan sebagai berikut: 1) Dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, 2) Memiliki dan

atau menguasai peralatan yang sesuai dengan bidang usahanya, 3) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli mengenai pengertian perjanjian pengangkutan, maka dapat disimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan adalah salah satu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi atau mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan aman atau selamat, sedangkan pihak yang satunya lagi menyanggupi akan membayar ongkos atau tarif.

Jenis-Jenis *Charter Party*

Pencharteran kapal pada Pasal 453 KUHD dibagi menjadi:

1) *Time Charter* (*charter* menurut waktu)

Adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si yang menyewakan) mengikatkan diri untuk selama waktu tertentu kepada pihak lawannya (si penyewa) dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di lautan guna keperluan pihak yang terakhir ini dengan pembayaran suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu. Dengan memenuhi persyaratan umum adalah sebagai berikut a) Pemilik kapal, menerima sejumlah uang sewa (*charterer hire rate*) dari pihak penyewa (*charterer*) selanjutnya menyerahkan kapal dimaksud kepada penyewa untuk dipergunakan mengangkut sejumlah barang muatan; b) Waktu penyewaan (lamanya sewa menyewa) telah ditentukan (satu, tiga, enam bulan atau satu tahun); c) Ditentukan pula biaya-biaya apa saja yang menjadi beban pihak pemilik kapal dan penyewa kapal; d) Semua beban yang terkait dengan kapal (gaji ABK, perawatan kapal, perbekalan dan lain-lainnya) menjadi beban tanggungan pihak pemilik kapal (*ship's owner*) tetapi biaya-biaya pelabuhan sandar dimana kapal yang disewa itu singgah/ meninggalkan pelabuhan, bahan bakar minyak, air bersih dan biaya-biaya lain terkait dengan kepentingan penyewa

maka semua beban biaya tersebut menjadi tanggung jawab pihak penyewa (*charterer*).

2) *Voyage Charter* (*Charter* Menurut Perjalanan)

Adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (yang menyewakan) mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (penyewa) dengan maksud untuk baginya mengangkut orang-orang atau barang-barang melalui lautan, dalam satu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran suatu harga pasti untuk pengangkutan ini. Ketentuan umum *voyage charter* yang pertama ialah pemilik kapal akan menanggung semua biaya-biaya kapal baik pada saat kapal berada dipelabuhan, dalam proses pengangkutan, semua biaya-biaya kebutuhan kapal termasuk bahan bakar dan air minum. Kedua penyewa hanya berkewajiban membayar uang sewa muatan sesuai tarif yang telah disepakati bersama untuk satu trayek angkutan (*voyage high rate*).

3) *Bareboat Charter* (*Demise Charter*)

Yaitu *charter* kapal dalam keadaan kosong tanpa awak kapal. *Charter* ini khusus hanya antar perusahaan pelayaran, dan termasuk *time charter* serta penggunaanya terserah si pencharter.

4) *Trip Time Charter*

Yaitu *charter* kapal untuk satu trayek tetapi hanya *charter* atau sewa di hitung berdasarkan lamanya waktu. Misalkan dari *port* A ke *port* B yang harusnya di tempuh satu hari tetapi ditempuh dalam waktu satu minggu, maka pembayarannya di hitung selama satu minggu.

5) *Trip Voyage Charter*

Yaitu *charter* kapal dari satu atau beberapa pelabuhan pemuatan ke satu atau beberapa pelabuhan pembongkaran tetapi hanya untuk satu trayek. Misalkan muat dari port Semarang, lalu bongkar di *port* Tegal, dan muat lagi di *port* Cirebon hingga bongkar terakhir di *port* Jakarta, maka pembayarannya tetap di hitung satu

trayek. *Charter* ini paling disenangi para penyewa kapal, karena di setiap pelabuhan bisa bongkar dan muat barang.

6) *Berth Charter* (Termasuk *Voyage Charter*)

Bersifat heterogen (belum tahu apa yang akan diangkut), dan akan tahu yang akan di angkut setelah kapal di layani di dermaga (*On The Berth*). Apabila hari yang ditentukan tidak ada barang yang di angkut maka si *pencharter* hanya dikenai biaya cuma-cuma yang disebut *Dead Freight*.

7) *Lumpsum Charter*

Dasar perhitungannya adalah sejumlah uang *charter* tertentu yang merupakan uang tetap dan dipergunakan *charter* untuk menyewa seluruh atau sebagian ruangan kapal sesuai dengan perjanjian semula.

8) *Dead Weight Charter*

Yaitu *charter* kapal dimana harga sewa ruangan kapal dihitung berdasarkan harga *charter* per ton daya muat untuk seluruh dead weight kapal. Contoh *Dead Weight* kapal DWT: 20000 ton, barang: 10000 ton, harga: 50 USD ton, maka perhitungannya adalah:
 $DWT \times \text{Harga} = 20000 \times 50 = 1000000 \text{ USD}$

9) *Hire Purchase* (Sewa Beli)

Charter kapal untuk selama waktu tertentu dan apabila jangka waktu telah habis, maka kapal menjadi milik si penyewa.

10) *Nett Charter*

Yaitu semua biaya di pelabuhan yang dibebankan dulu oleh *charterer*. Apabila kapal sudah dikembalikan maka pemilik kapal akan melakukan perhitungan.

11) *Gross Charter*

Yaitu semua biaya di pelabuhan dibebankan kepada pemilik kapal. Biaya yang dikeluarkan oleh pemilik kapal akan diperhitungkan dalam menentukan harga *charter*.

Hal-hal yang ditulis dalam Perjanjian Charter (*Charter Party* atau Surat Perjanjian Angkutan Laut)

Dalam melakukan sewa menyewa kapal (*charter* kapal) ada beberapa hal yang ditulis dalam melakukan perjanjian laut antara lain: 1) Nama *pencharter* atau alamat; 2) Nama alamat perusahaan pemilik kapal; 3) Sistem pengangkutan (*fio*); 4) Waktu kedatangan kapal; 5) Nama pelabuhan muat dan pelabuhan tujuan; 6) Tarif sewa; 7) *Term* pembayaran; 8) Jumlah barang yang diangkut; 9) Tanggal muat dan sanksi; 10) Sistem bongkar muat; 11) Kewajiban pihak penyewa; 12) Ketentuan mengenai jangka waktu; 13) Ketentuan mengenai *general average*; 14) Ketentuan *force majeure*; 15) Penyelesaian perselisihan; 16) Seluk beluk kapal meliputi: nama kapal, tahun pembuatan kapal, status kapal (milik, keagenan, *charter*), bendera, GRT/ NRT, DWT, kapasitas muat dll.

Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh Pemilik Kapal

Dalam kegiatan *mencharter* kapal ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal antara lain adalah: 1) Usia kapal dan GRT, maksud penentuan usia kapal dan GRT adalah untuk menyesuaikan dengan persyaratan dari perusahaan asuransi (muatan); 2) Kapal laik laut baik fisik maupun dokumen, dalam hal fisik dilihat secara visual dan dalam hal dokumen dicek validitas dokumen dan kelengkapan dokumen; 3) Kapasitas *derick*; 4) Tipe palka (*single deck*); 5) Tipe tutup palka kapal (*MC Gregor* atau *Rolling Type*); 6) *Draft maximum*; 7) Klasifikasi (BKI= Biro Klasifikasi Indonesia); 8) Kecepatan kapal; 9) *Grain capacity* (ruang muat untuk barang dalam kantong atau *bags*)

Jasa Layanan Pengiriman Barang

Secara umum, jasa adalah pemberian suatu kinerja atau tindakan tak kasat mata dan satu pihak kepada pihak lain. Pada umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan, dimana interaksi antara pemberi jasa dan penerima jasa mempengaruhi hasil jasa tersebut. Dalam pengertian yang lain, jasa adalah kegiatan yang dapat diidentifikasi,

yang bersifat tak teraba, yang direncanakan untuk pemenuhan kepuasan konsumen.

Dalam proses *international trade logistic* atau seringnya kita sebut dengan ekspor-impor ada banyak sekali metode yang bisa digunakan dalam pengirimannya. Jika dalam metode pembayaran kita bisa mendapati adanya *Freight On Board, Letter of Credit*, dan lain-lain.

Dalam pelayanan jasa pengiriman barang terdapat jasa layanan atau *service* antara lain:

1) *Port to Port Service*

Sesuai dengan namanya, yaitu *port to port*, berarti dari pelabuhan ke pelabuhan. Pada model pengiriman *port to port* ini, tanggung jawab dari si pengirim (eksportir) hanyalah untuk mengirimkan barang sampai di pelabuhan. Perkara nantinya barang yang ada di pelabuhan itu diambil atau tidak oleh si importir, sudah bukan menjadi urusan dari si eksportir. Begitu barang sudah sampai di pelabuhan, perusahaan pelayaran sudah memiliki hak untuk mengirimkan *invoice* atau tagihan kepada pihak pembeli (jika *term of payment* nya adalah pembayaran setelah barang sampai). Jenis-jenis *Port to Port Service*:

a) *FILO (Free In Liner Out)*

Carrier memiliki tanggung jawab untuk mengirimkan barang di atas kapal (tidak termasuk biaya pemuatan) dari pelabuhan muat sampai pelabuhan bongkar dan membongkar barang sampai berada di atas *yard* di pelabuhan bongkar.

b) *LIFO (Liner In Free Out)*

Carrier memiliki tanggung jawab untuk memuat barang dari *yard* di pelabuhan muat dan mengirimkan barang sampai ke pelabuhan bongkar tetapi tidak menanggung biaya untuk membongkar barang.

c) *FIOST/ FIOS (Free In & Out Stowage and Trimmed)*

Carrier hanya bertanggung jawab untuk mengirimkan barang

di atas kapal dari pelabuhan muat sampai ke pelabuhan bongkar dan tidak menanggung biaya untuk bongkar dan muat barang.

d) *FLT (Full Liner Terms)*

Carrier memiliki tanggung jawab untuk memuat barang dari dermaga ke atas kapal, mengirimkan barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar dan membongkar barang sampai ke dermaga tujuan.

2) *Port To Door Service*

Carrier memiliki tanggung jawab untuk mengangkut barang dari pelabuhan muat sampai ke tempat yang ditunjuk *consignee* (biasanya gudang).

3) *Door To Port Service*

Carrier bertanggung jawab untuk mengangkut barang dari tempat yang ditunjuk oleh *shipper* (biasanya gudang *shipper*) dan mengirimkan barang sampai ke pelabuhan bongkar yang disepakati.

4) *Door To Door Service*

Carrier memiliki tanggung jawab untuk mengirimkan barang dari tempat yang di tunjuk *shipper* (biasanya gudang *shipper*) sampai ke tempat yang di sepakati oleh *consignee* (biasanya gudang *consignee*).

METODE PENELITIAN

Metode kualitatif merupakan penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitiannya misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. (Moleong, 2004: 6)

. Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari suatu

individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu keadaan konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif, dan holistik. (Bogdan dan Taylor, 1992).

Penelitian ini dilaksanakan di PT Jatrinco Antarsentra Jakarta. Penelitian ini dilakukan bulan Februari sampai dengan bulan Agustus 2019. Uji keabsahan/ validity penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber dan triangulasi teori. Data yang diperoleh akan dianalisis secara kualitatif serta diuraikan dalam bentuk deskriptif. Analisis data dilakukan selama pengumpulan data di lapangan dan setelah semua data terkumpul. Analisis data berlangsung secara bersama-sama dengan proses pengumpulan data. Dalam proses analisis terdapat tiga komponen utama yaitu reduksi data, sajian data, dan penarikan simpulan serta verifikasinya.

HASIL PENELITIAN

Dalam proses penerbitan SPAL dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* pada PT Pupuk Indonesia Logistik akan dijelaskan berdasarkan kerangka berfikir yaitu persiapan, proses dan hasil.

1. Persiapan

Adapun langkah-langkah yang harus dilakukan adalah komunikasi antara kedua belah pihak mengenai harga uang tambang (*freight*) surat perjanjian angkutan laut tersebut, apabila sudah tercapai kata sepakat selanjutnya membuat pasal dan aturan-aturan yang tidak merugikan perusahaan dengan adanya perjanjian kedua belah pihak. Isi perjanjian tersebut antara lain mengenai perjanjian pembayaran (waktu), berapa lama jangka waktu perjanjian tersebut, dokumen apa saja yang menjadi syarat perjanjian tersebut, seberapa besar toleransi kehilangan muatan dan masih banyak lagi.

Langkah selanjutnya yaitu mengirimkan dokumen tersebut ke pihak kedua agar dikoreksi/ ditindaklanjuti apabila ada syarat yang memberatkan perusahaan tersebut. Apabila sudah terjadi kata sepakat antara pihak pertama dengan pihak kedua, maka terjadi surat perjanjian angkutan laut.

Apabila surat perjanjian sudah selesai dibuat, untuk yang menggunakan pelayanan *port to door service* perusahaan menunjuk agen di pelabuhan tujuan untuk mengurus

semua kebutuhan kapal terutama pada saat *clearance in & clearance out*, menunjuk PBM untuk bongkar muat muatan tersebut serta menunjuk EMKL untuk mengurus muatan tersebut dari pelabuhan sampai dengan gudang *consignee* yang telah ditunjuk.

2. Proses Penerbitan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dengan Menggunakan Sistem Pelayanan *Port to Door Service*

Proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* adalah dengan melakukan observasi dan dokumentasi. Dalam perkembangan dewasa ini, jasa pengangkutan melibatkan banyak pihak dalam pelaksanaannya. Khususnya dalam pengangkutan melalui laut, pengangkutan akan melibatkan banyak pihak yang masing-masing memiliki peran dan tanggung jawab, tergantung pada pola hubungan yang diinginkan. Dalam lingkup ini dapat diketahui istilah *charterer*, pemilik kapal, *shipper*, EMKL dan *consignee* atau penerima barang yang lazimnya merupakan pihak-pihak yang terlibat dalam alur pengangkutan melalui laut. Tujuan membuat perjanjian atau kontrak adalah layaknya membuat undang-undang yaitu mengatur hak dan kewajiban para pihak dan menjadikannya alat bukti jika terjadi sengketa. Jika suatu saat terjadi sengketa akibat pelaksanaan perjanjian, maka perjanjian tersebut akan menjadi alat bukti tentang bagaimana seharusnya sengketa tersebut diselesaikan.

Selain mengatur hubungan, perjanjian juga berfungsi sebagai alat bukti dalam penyelesaian sengketa. Dalam setiap hubungan, apapun bentuknya, selalu mengandung resiko timbulnya konflik. Demikian pula dalam perjanjian, sengketa –sengketa yang bersumber dari perjanjian biasanya disebabkan karena tidak adanya kesesuaian paham mengenai pelaksanaan hak dan kewajiban diantara para pihak. Jika dalam pelaksanaan perjanjian terjadi sengketa, maka perjanjian akan hadir sebagai alat bukti yang akan menjelaskan bagaimana seharusnya hubungan hukum itu dilaksanakan dan siapa yang melanggar. PT Pupuk Indonesia Logistik memproses penerbitan Surat Perjanjian Angkutan Laut dengan membagi menjadi beberapa tahap yaitu, pihak 1 dan

pihak 2 melakukan komunikasi/ negoisasi mengenai harga uang tambang (*freight*). Jika sudah terjadi kata sepakat antar kedua belah pihak tersebut, maka langkah selanjutnya adalah membuat pasal dan aturan-aturan mengenai SPAL tersebut yang tidak merugikan kedua belah pihak dengan adanya perjanjian ini. Setelah Surat Perjanjian Angkutan Laut tersebut selesai dibuat selanjutnya dikirimkan ke pihak 2 untuk dikoreksi apabila ada yang kurang sesuai. Bila kedua belah pihak sudah sepakat tinggal ditandatangani dan SPAL tersebut sudah sah di mata hukum.”

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Dalam hal ini jelas bahwa meningkatnya daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan.

Dalam pengangkutan melalui jalur laut terdapat beberapa fasilitas pelayanan yang dapat ditawarkan oleh perusahaan pelayaran antara lain yaitu *Port To Port Service* (PTPS), *Port To Door Service* (PTDS), *Door To Port Service* (DTPS) dan *Door To Door Service* (DTDS). Jika menggunakan sistem pelayanan *Port To Door Service* (PTDS) tentunya akan lebih banyak pihak yang dilibatkan mulai dari pelabuhan muat sampai dengan di pelabuhan tujuan. Akan tetapi jika dilihat dari segi ekonomi, keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan pelayaran lebih baik.

Dalam pengangkutan barang melalui laut yang menggunakan sistem pelayanan *Port To Door Service* tentunya membutuhkan banyak pihak untuk kelangsungan pengangkutan tersebut. Berbeda halnya dengan menggunakan sistem pengangkutan *Port To Port Service* yang lebih sedikit pihak yang terkait. Dalam pengangkutan PTDS ini dimulai dari pelabuhan muat, biaya pemuatan atau OPP masih ditanggung oleh pihak *shipper* kecuali agen yang biasanya sudah satu paket dengan *owner* kapal, untuk biaya OPT baik PBM, EMKL, Agen dan biaya

barang sampai tersusun rapi di gudang ditanggung oleh perusahaan pelayaran.

Dalam surat perjanjian angkutan laut yang menggunakan sistem pelayanan *port to door service* pihak yang terlibat dalam pengangkutan ini cukup banyak, dan ruang lingkup kerja perusahaan pelayaran juga cukup banyak tetapi dari segi ekonomi lebih menguntungkan bagi perusahaan pelayaran.

Kualitas pelayanan perusahaan pelayaran memuaskan pengguna jasa dilihat dari indikator tepat waktu, tepat jumlah, tepat kualitas, tepat tempat dan tepat harga

Menjadi perusahaan pelayaran yang terpercaya dan berdaya saing tinggi baik di tingkat nasional maupun internasional

3. Hambatan-Hambatan Yang Terjadi Dalam Proses Penerbitan Surat Perjanjian Angkutan Laut dengan Menggunakan Sistem Pelayanan *Port To Door Service*

Selain mengatur hubungan, perjanjian juga berfungsi sebagai alat bukti dalam penyelesaian sengketa. Dalam setiap hubungan apapun bentuknya selalu mengandung resiko timbulnya konflik. Perjanjian dapat membuktikan bahwa hubungan hukum di antara para pihak merupakan fakta hukum, yang dengan fakta hukum tersebut, maka kesalahpahaman dalam sengketa seharusnya dapat diluruskan.

Dalam penyelesaian sengketa, perjanjian merupakan salah satu pedoman bagi hakim dalam mengukur suatu hubungan hukum yang disengketakan, sehingga perjanjian merupakan alat bukti tertulis yang paling penting di persidangan.

Dalam melaksanakan kegiatan apapun, suatu kelancaran atau keberhasilan sangat diharapkan oleh setiap orang atau perusahaan yang melaksanakan kegiatan tersebut. Tetapi hal yang tidak diinginkan seperti kegagalan pun sering terjadi. Hal tersebut terjadi karena adanya suatu hambatan. Dalam proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* untuk mengetahui hambatan-hambatan yang terjadi, peneliti melakukan

Negosiasi tidak hanya dapat terjadi pada masyarakat umum yang berhubungan dengan proses jual beli, negosiasi juga dapat terjadi di lingkungan bisnis. Negosiasi bisnis biasanya terjadi antara satu perusahaan dengan perusahaan yang lainnya. Hal yang dapat

dinegosiasikan dapat mencakup banyak hal, misalnya tentang saham, kontrak sebuah proyek, perjanjian kerjasama bisnis, perluasan atau ekspansi perusahaan, dan lain sebagainya. Begitu juga dengan negosiasi mengenai harga surat perjanjian angkutan laut, harga uang tambang (*freight*) belum mencapai kata sepakat antara pihak 1 dan pihak 2. Karena sulitnya kata sepakat antar kedua belah pihak mengenai uang tambang, maka kesiapan armada untuk pengangkutan muatan tersebut juga belum disediakan dengan maksimal. Jadi pada saat perjanjian tersebut terjadi kata sepakat oleh kedua belah pihak, armada kapal untuk pengangkutan muatan tersebut juga belum siap”.

Dalam proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan sistem pelayanan *port to door service* diperlukan banyak pihak yang terkait untuk kelangsungan pekerjaan tersebut, sehingga pihak perusahaan pelayaran harus mencari perusahaan bongkar muat untuk bongkar muat muatan tersebut, mencari agen untuk mengurus dokumen kapal, mencari EMKL untuk pengangkutan sampai di gudang yang dituju dan juga harus membuat Bank Garansi atau jaminan pelaksanaan pekerjaan apabila pihak pertama memintanya.

Dan semua pekerjaan tersebut tidaklah mudah untuk dilaksanakan mengingat harus memperhitungkan dari segi biaya, kecepatan pelaksanaan pekerjaan dan ketepatan jumlah muatan yang dibongkar. Dalam proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* sudah berjalan sesuai dengan prosedur yang berlaku di perusahaan, akan tetapi masih terdapat hambatan-hambatan yang terjadi menyebabkan sering terjadinya keterlambatan penyelesaian surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service*.

4. Cara Mengatasi Hambatan-Hambatan Yang Terjadi

Dari hambatan-hambatan yang ditemukan berdasarkan hasil observasi, wawancara, studi pustaka dan data-data penting lainnya, dapat diberikan solusi sebagai berikut:

a). Untuk penentuan harga uang tambang (*freight*) yang belum mencapai kesepakatan antara kedua belah pihak, peneliti memberikan solusi untuk temuan masalah ini, yaitu dengan melakukan komunikasi

yang lebih intensif lagi dan yang sifatnya persuasif agar pendapat, ide dan gagasan kita tersebut dapat diterima oleh pihak ke-2.

- b). Mengenai ketidaksiapan armada kapal pada saat harga Surat Perjanjian Angkutan Laut sudah tercapai kata sepakat peneliti dapat memberikan solusi untuk masalah ini, yaitu karyawan perusahaan tersebut sebaiknya melakukan koordinasi yang cepat kepada nakhoda atau perwira di atas kapal dengan memberikan informasi kemana lagi pelayaran akan dilakukan. Sehingga pada saat hari yang sudah ditentukan armada kapal sudah siap digunakan untuk pengangkutan dan barang tersebut akan tiba di tempat tujuan tepat waktu.
- c). Mengenai masalah negosiator yang handal masih kurang jumlahnya peneliti memberikan solusi untuk masalah ini, yaitu sebaiknya dalam proses perekrutan karyawan, khususnya di Divisi Marketing untuk lebih selektif lagi sehingga harus betul-betul berkompeten di bidangnya. Perusahaan juga harus aktif mengikutsertakan karyawan dalam *training* yang berkaitan dengan pemasaran jasa supaya karyawan lebih terasah kemampuannya dalam hal negosiator, khususnya mengenai harga uang tambang (*freight*).

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* pada PT Pupuk Indonesia Logistik adalah sebagai berikut: dimulai pada tahap awal terhadap kesepakatan (konsesus) dalam perjanjian pengangkutan laut, dipenuhi persyaratan yang ditetapkan, diteruskan dengan tahap pembuatan kontrak atas persetujuan pengangkutan laut, dan diakhiri dengan tahap penataan administrasi persetujuan *charter* kapal, dengan menandatangani surat kontrak serta diikuti dengan pembayaran uang sewa (*charter* kapal) tersebut.
- 2) Hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses penerbitan surat perjanjian angkutan laut dengan menggunakan sistem pelayanan *port to door service* pada PT Pupuk Indonesia Logistik adalah proses penentuan

harga uang tambang (*freight*) belum mencapai kesepakatan dan ketidaksiapan armada kapal laut pada saat harga uang tambang (*freight*) surat perjanjian angkutan laut sudah terjadi kesepakatan.

- 3) Upaya penyelesaian hambatan-hambatan tersebut adalah dengan komunikasi secara lebih intensif lagi dan bersifat persuasif atau membujuk supaya lebih meyakinkan vendor tersebut. Dan untuk permasalahan negosiasi yang kurang handal sebaiknya perusahaan mengkaji ulang mengenai proses perekrutan karyawan yang berkompeten di bidangnya.

Suyono, R.P.2003.*Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Penerbit PPM.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahsjar, Djauhari.2007.*Pedoman Transaksi Ekspor dan Impor*, Jakarta.
- Andi Prastowo.2010.*Menguasai Teknik-teknik Koleksi Data Penelitian Kualitatif*. Jogjakarta: DIVA Press
- Bambang Triatmodjo.1996. *Pelabuhan, Beta Offset*, Yogyakarta
- Bogdan, Robert dan Steven Taylor.1992. *Pengantar Metode Kualitatif*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Bungin, Burhan.2013. *Metode Penelitian Sosial & Ekonomi: format-format kuantitatif dan kualitatif untuk studi sosiologi, kebijakan, publik, komunikasi, manajemen, dan pemasaran edisi pertama*. Jakarta: Kencana Pre-nada Media Group.
- Hamidi.2007.*Metodeologi Penelitian dan Teori Komunikasi*. Malang: UMM
- Kramadibrata Soejono.2001.*Berencana Merancang Pelabuhan*. Bandung: Penerbit Ganeca Exact ITB.
- Moelong, Lexy.2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh.2003.*Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Santoso, Banu.2003. *Port Terminal Operation*, Semarang: P3M Akademi Maritim Nasional Indonesia
- Sugiyono.2012.*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V. Wiratna.2014.*Metode Penelitian Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sutopo, H.B.2002. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press